

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

مجموعه مقالات

دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل

انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد



تهران - ۱۳۸۸

عنوان: مجموعه مقالات دزدی دریائی از منظر حقوق بین الملل
چاپ اول: ۱۳۸۸
ناشر: انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد
ویراستار علمی: دکتر سیدقاسم زمانی
شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
قیمت: ۳۵۰۰۰ ریال
شابک: ۹۷۸-۹۶۴-۰۴-۴۴۱۹-۱
همه حقوق برای ناشر محفوظ است.

نشانی دبیرخانه: تهران، خیابان انقلاب، خیابان ۱۶ آذر، دانشگاه تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، ساختمان

توسعه، طبقه دوم، اتاق ۲۵۴، تلفکس: ۶۱۱۱۲۳۰۲، Email: info@iauns.ir Website: www.iauns.ir

فهرست مطالب

| | |
|-----|---|
| ۷ | برنامه |
| ۹ | پیشگفتار |
| ۱۳ | دزدی دریایی: جنایتی کهن، ظهوری جدید دکتر ابراهیم بیگزاده |
| ۴۳ | دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل؛ مروری بر حوادث سومالی دکتر مرتضی نجفی اسفاد و فرخزاد جهانی |
| ۹۱ | دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل: بررسی آثار حقوقی قطعنامه‌های شورای امنیت بر حقوق بین‌الملل صلاح‌الدین چشمه‌خاور |
| ۱۷۱ | جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی و تحولات بین‌المللی مربوط عباس توازنی‌زاده |
| ۱۸۵ | دزدی دریایی مهندس محمد سوری |

برنامه

- ۱- سرود جمهوری اسلامی - قرائت قرآن کریم
- ۲- خیرمقدم، دکتر نسرين مصفا.....
دبیرکل انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد
- ۳- سخنرانی دکتر ابراهیم بیگ زاده
استاد دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی
- ۴- سخنرانی مهندس محمد سوری
رئیس هیأت مدیره و مدیر عامل شرکت نفت کش ملی ایران
- ۵- سخنرانی دکتر عباس توازنی زاده.....
کارشناس حقوقی سازمان بنادر و دریانوردی
- ۶- سخنرانی و کلام آخر دکتر جمشید ممتاز
رئیس انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد
- ۷- پذیرایی (۱۷/۵۵-۱۸/۰۰)

پیشگفتار

تا آنجا که در حافظه تاریخ ثبت شده است دریاها و اقیانوس‌ها همواره نقش بسزایی در برقراری و توسعه روابط بین‌المللی داشته‌اند. در حقیقت دریاها همیشه خطوط مواصلاتی تمدنهای مختلف انسانی، و آزادی کشتیرانی ضامن حفظ و توسعه روابط بین‌المللی بوده‌اند. اهمیت دریاها و اقیانوس‌ها به عنوان شاهراههای ارتباطی جامعه بین‌المللی آنچنان بوده است که حتی کشورهایی که در خشکی محاط گشته‌اند در کنفرانس‌هایی که به تنظیم کنوانسیون‌های چهارگانه ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها منتهی شدند کوشیدند تا حقوق‌شان در دریاها و اقیانوس‌ها مورد شناسایی جامعه بین‌المللی قرار گیرد.

به رغم آنکه پس از انقلاب صنعتی در قرن هجدهم تحولاتی گسترده در صنعت حمل و نقل پدید آمد و کامیون‌ها، قطارها و سرانجام هواپیماها به عرصه رقابت با کشتی‌ها وارد شدند اما در حوزه حمل و نقل و جابجایی هنوز کشتی‌ها ۹۰٪ حمل و نقل بین‌المللی کالاها را به خود اختصاص داده‌اند و کشتی سهل‌ترین، ارزاترین و امن‌ترین وسیله حمل و نقل بین‌المللی محسوب می‌شود.

نکته اینجاست که حقوق بین‌الملل ضمن به رسمیت شناختن حقوق دولتهای ساحلی و غیرساحلی در دریاها و اقیانوس‌ها، نمی‌تواند از عواملی که مهمترین آزادی شناخته شده یعنی آزادی کشتیرانی در دریای آزاد را به مخاطره می‌افکند غافل بماند. بدیهی است که هماهنگی فنی در مورد خطوط مواصلاتی، ساماندهی ارتباطات رادیویی میان کشتی‌ها در دریای آزاد و کمک به کشتی‌هایی که دچار سانحه شده‌اند فقط بخشی از اقداماتی است که می‌تواند مسیرهای دریایی را به راههایی امن مبدل سازد. تأمین

توآمان «ایمنی» و «امنیت» کشتی‌رانی است که آزادی در آبهای بین‌المللی را قابل استفاده می‌سازد.

امروز «دزدی دریایی» که گمان می‌رفت پدیده‌ای نسبتاً نادر تلقی می‌شود و به تاریخ پیوسته باشد گویا از سواحل سومالی و خلیج عدن حیاتی دوباره آغاز کرده است. البته این به آن معنا نیست که دزدان دریایی بعد از فترتی طولانی مجدداً آبهای بین‌المللی را جولانگه خود ساخته‌اند. واقعیت آن است که دزدی دریایی هیچگاه از صحنه بین‌المللی محو نشده بود و به ویژه در جنوب شرقی آسیا و آمریکای لاتین کم و بیش رخ می‌داده است. اما گستره عملیات دزدی دریایی و اهمیت سیاسی و اقتصادی منطقه جغرافیایی عملیات آنها (مجاور تنگه باب‌المندب) و باج‌خواهی بی‌سابقه آنها حساسیت‌های بین‌المللی زیادی را در سطح منطقه و جهان دامن زد. از سوی دیگر ناتوانی و اظهار عجز دولت سومالی در مقابله با دزدان دریایی که آن کشور را به بهشتی امن برای دزدان دریایی مبدل ساخته بود و استمرار و توسعه اقدامات مجرمانه آنها را باعث شده بود، سرانجام سازمان ملل متحد را به چاره‌جویی واداشت. و بر این اساس شورای امنیت که مسئولیت اصلی حفظ صلح و امنیت جهانی را طبق منشور عهده‌دار گشته است با تصویب قطعنامه ۱۶۷۶ در ۱۰ می ۲۰۰۶ به عرصه کارزار با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن وارد گردید. شورا با تصویب قطعنامه‌های ۱۷۷۲ (۲۰ اوت ۲۰۰۷)، ۱۸۱۴ (۱۵ می ۲۰۰۸)، ۱۸۱۶ (۲ ژوئن ۲۰۰۸)، ۱۸۳۸ (۷ اکتبر ۲۰۰۸)، ۱۸۴۶ (۲ دسامبر ۲۰۰۸) و ۱۸۵۱ (۱۶ دسامبر ۲۰۰۸) به دولتها و سازمانهای بین‌المللی صلاحیت‌های گسترده‌ای در مقابله با دزدان دریایی، تعقیب و محاکمه آنها اعطا نمود و نشان داد که مبارزه‌اش با این پدیده‌ای که صلح و امنیت جهانی را به مخاطره افکنده است مقطعی و موقتی نیست. با توجه به اوضاع داخلی کشور سومالی، گستره اقدامات دزدان دریایی و اهمیت استراتژیک مناطق محل فعالیت آنها و فقدان دولت کارآمد و مرکزی در این کشور جهت مبارزه با دزدی دریایی و اقدامات خشونت‌آمیز گروه‌های مسلح سازمان یافته در این زمینه تلاش شورای امنیت و اعطای صلاحیت گسترده به

دولتها در مبارزه با این پدیده قابل درک و بااهمیت است. نشستی که تحت عنوان «دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل» با همکاری انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، سازمان بنادر و کشتیرانی و دانشگاه شهید بهشتی برگزار شده و حاصل آن در قالب کتاب حاضر تقدیم می‌شود تلاش داشته است که ضمن تحلیل عناصر دزدی دریایی در گستره حقوق بین‌الملل، اقدامات شورای امنیت سازمان ملل متحد در این زمینه را مورد واکاوی قرار دهد. بدیهی است که در این نشست بررسی اقدامات دولتها و به‌ویژه جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با این پدیده از جایگاهی خاص برخوردار بوده است.

دزدی دریایی: جنایتی کهن، ظهوری جدید

دکتر ابراهیم بیگ زاده*

سخن آغازین

آزادی دریانوردی از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه فقط در دریای آزاد، بلکه با محدودیت‌هایی در قالب عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و حتی در مواردی در آبهای داخلی دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است.^۱ معه‌ذا بر آزادی دریانوردی در دریای آزاد استثنائاتی وارد است^۲ که مهمترین آن دزدی دریایی^۳ می‌باشد. دزدی دریایی در زمره قدیمی‌ترین جنایات بین‌المللی است. به همین دلیل هم است انسان همراه با دزدی دریایی به اعماق یکی از کهن‌ترین و در عین حال

* دانشیار دانشکده حقوق دانشگاه شهید بهشتی

۱. عبور بی‌ضرر در آبهای داخلی زمانی ممکن است که دولت ساحلی با اعمال خطوط مبداء مستقیم آبهایی وارد محدوده آبهای داخلی خود نماید که قبلاً بخشی از دریای سرزمینی آن دولت محسوب می‌شدند.

۲. از جمله استثنائات وارد بر آزادی دریانوردی در دریای آزاد حمل برده، حمل غیر قانونی مواد مخدر و پخش امواج غیرمجاز می‌باشند.

۳. Piracy or Piraterie.

مستمرترین حوادث دریاها کشانده می‌شود. با توجه به فجیع بودن جنایت دزدی دریایی، این جنایت نه فقط بحث استقرار امنیت در دریاها را مطرح می‌کند، بلکه سبب اعمال «صلاحیت جهانی» نسبت به دزدان دریایی می‌شود.

چنین صلاحیتی هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد «دریای آزاد» و هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در قالب همکاری کلیه دولتها برای سرکوب دزدی دریایی به هر شکل ممکن قابل مشاهده است.^۴

اگر دزدی دریایی توانسته یکی از مستمرترین پدیده‌های تاریخی حداقل در زمانی بیش از دو هزار سال درآید برای آن است که در پیوند با عامل دیگری می‌باشد که آن هم به سهم خود از تداوم در طول تاریخ برخوردار است و آن چیزی جز «خشونت» نیست. نکته‌ای که جالب می‌نماید آن که این «خشونت» که مهمترین ویژگی جنایت دزدی دریایی است و سبب سرکوب این جنایت می‌شود، در عین حال پدیده‌ای است دو بعدی که ابعاد آن کاملاً در تقابل با یکدیگرند. بدین معنا که خشونت هم عامل اجبار و الزام است و هم می‌تواند عامل حمایت و پشتیبانی باشد. بنابراین دزدی دریایی به عنوان پدیده‌ای مستمر در طول تاریخ به دلیل برخوردار بودن از چنین ویژگی مضاعفی جنایتی بسیار پیچیده می‌نماید.^۵

دزدی دریایی در طول قرن‌ها با تساهل و تسامح و حتی در مواردی با رضایت کم و بیش ضمنی جوامع سیاسی و در مرحله بعد دولتها مواجهه بوده است. حتی در مواقعی از این «جنایت» در تنظیم روابط قدرت نیز استفاده می‌شد. برای مثال کشتی‌های تجاری به مناسبت‌هایی به غارت، چپاول و تخریب دیگر کشتی‌ها می‌پرداختند که این عمل گاهی به مثابه انتقام‌کشی به کار می‌رفت که در آن روزگاران عملی مشروع و مورد قبول محسوب می‌شد. دزدی دریایی حتی در عصری توسط پادشاهان برای غارت و تخریب

۴. رجوع شود به مواد ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲.

۵. Lucchini Laurent, Voelckel Michel "Droit de la mer", Tome 2: Délimitation, navigation et Pêche, Volume 2 navigation et Pêche, A. Pedone, Paris, 1996, p. 153. 154.

کشتی‌های رقبای خود مورد ترغیب و تشویق قرار می‌گرفت.^۶ در زمان حاکمیت الیزابت اول در انگلستان، دزدی دریایی با تسامح زیادی مواجهه می‌شد، چون که این جنایت وسیله‌ای برای امرار معاش دزدان انگلیسی محسوب می‌شد. به نظر می‌رسد که یکی از دلایلی که سبب شد که انگلستان تا قرن هفدهم آزادی دریانوردی را در آبهای خود تسهیل و ترغیب نماید فراهم کردن امکان برای دزدان دریایی توسط دریانوردان انگلیسی برای گذران زندگی خود باشد.

معذک این دزدی دریایی خشن و وحشیانه است که به دلیل قدمت و گستردگی‌اش جای پای خود را در تاریخ گذاشته و تداوم یافته است. منحصر کردن خشونت مشروع به نفع کشتی‌های دولتی بر اساس اعلامیه ۱۸۸۵ پاریس از یک سو، و لزوم استمرار آزادی دریانوردی در دریاها (به ویژه دریای آزاد) از سوی دیگر، سبب شد تا دزدی دریایی به یک «جنایت بین‌المللی» تبدیل شود؛ جنایتی که مرتکبان آن مستحق محاکمه و مجازات هستند. از آن جا که دزدی دریایی مهمترین پدیده‌ای است که خطر آسیب رساندن به آزادی دریانوردی کلیه کشتی‌ها را در پی دارد و دولت خاصی را نشانه‌گیری و هدف قرار نمی‌دهد،^۷ و در عین حال عمل شخصی توأم با خشونت برای اهداف سودجویانه است سبب شده است تا دزدان دریایی به عنوان «دشمنان نوع بشر» تلقی

۶. در این مورد می‌توان به نامه‌های «هنری هفتم» و یا به رویه مشابه در زمان لویی شانزدهم اشاره نمود. در آن روزگاران تفکیک میان خشونت برای مقاصد خصوصی و خشونت شاه یا دولت از چندان شفافیتی برخوردار نبود. برای مثال کشتی‌های مورد استفاده از سوی حکام در چارچوب حقوق جنگ گاه در جریان عمل با حمله به کشتی‌ها و غارت و چپاول آنها می‌توانستند به چندین برابر آن چیزی که حکام به آن می‌پرداختند دست یابند. به همین دلیل مرتکب سوءاستفاده از قدرت شده، دست به دزدی برای مقاصد خصوصی می‌زدند. این خود سبب می‌شد که تفکیک میان این گونه کشتی‌ها با کشتی‌های دزدان دریایی امکان پذیر نباشد. رجوع شود به؛

Lucchini, Voeckel, op. cit., p. 152.

۷. با رصد کردن حملات دزدان دریایی سومالیایی به کشتی‌ها می‌توان به نحوی به این واقعیت پی برد که هدف آنان کشتی‌ها و دولت‌های خاصی نمی‌باشد. حمله آنان به کشتی‌های چینی، فرانسوی، ایرانی، استرالیایی و... مثبت چنین ادعایی است.

شوند.

دزدی دریایی به عنوان مهمترین مانع آزادی و امنیت دریانوردی برای مدت زمان طولانی در خارج از محدوده مناطق دریایی تحت حاکمیت دولتهای ساحلی یعنی در دریای آزاد ارتکاب می‌یافت، اما در عصر حاضر این جنایت دیگر خود را محدود به دریای آزادی نمی‌کند و در مناطقی از دریاها رخ می‌دهند که در قلمرو حاکمیت یا صلاحیت انحصاری دولتهای ساحلی قرار دارند.

دزدی دریایی فقط یک پدیده منحصر به دریا نیست که به عنوان مانعی در برابر آزادی دریانوردی مطرح و محدود به حقوق دریاها شود، بلکه دزدی دریایی نمایشی از قدرت خشن نیز می‌باشد.^۸ به دیگر سخن دزدی دریایی اشکال مختلف توسل به زور و قهر را پوشش می‌دهد. همین ویژگی هم سبب گردید تا دولتها بتوانند دزدی دریایی را به عنوان «جنایت بر ضد حقوق ملتها» مطرح و تعریف نموده، به سرکوب آن بپردازند؛ و با این سرکوب تلاش نمایند تا مجدداً نظم را که با استفاده از خشونتهای فرا دولتی در دریاها دچار گسست شده بود اعاده و مستقر نمایند. معذک تکرر و تنوع خشونت در دریاها در قالب تروریسم، یا اشکال خفیف‌تر آن مانند حرکت‌های اعتراضی زیست محیطی سبب شدند تا تعریف دزدی دریایی به چالشی عمیق مبدل شود.

همان طور که قبلاً اشاره شد دزدی دریایی فقط تهاجم بر ضد کشتی‌ها و رفتارهای خشونت‌آمیز و گاه توأم با کشتار مردم نیست، بلکه دزدی دریایی مرزهای اخلاق و حقوق را نیز در می‌نورد و این خود نوعی «مداخله» را می‌طلبد؛ مداخله‌ای که بر مبنای ملاحظات بشردوستانه و حفاظت و حمایت از حقوق بنیادین و اولیه افراد می‌باشد.

با عنایت به مطالب مقدماتی فوق مطالب این تحقیق تحت عناوین

الف - تعریف دزدی دریایی

ب - نظام حقوقی حاکم بر سرکوبی دزدی دریایی

ج - پیشگیری و سرکوب خشونت در دریا

^۸. Lucchini. L, Voelckel. M, op. cit., p. 157.

د - تحول دزدی دریایی در پرتو اعمال ارتكابی در آبهای تحت حاکمیت کشور سومالی مطرح می‌شوند.

الف - تعریف دزدی دریایی

این که دزدی دریایی از کجا شروع و به کجا ختم می‌شود، پلیس جهانی و صلاحیت جهانی نسبت به دزدان دریایی از کجا شروع و به کجا پایان می‌یابد، سؤالاتی هستند که پاسخ‌های متعددی می‌توانند برای آنها ارائه شوند؛ چون که نه یک تعریف، بلکه تعاریف متعددی از دزدی دریایی وجود دارند.

دزدی دریایی در مواقع حاوی این ویژگی است که هم زمان هم یک بحث حقوق بین‌الملل است و هم یک بحث حقوق داخلی. صلاحیت قضایی دولت دستگیر کننده و سرکوب کیفری این عمل، یعنی جرم‌انگاری و مجازات آن به هر صورت مستلزم مداخله حقوق داخلی است به ویژه آن که با فقدان یک محکمه کیفری بین‌المللی دائمی برای برخورد با دزدی دریایی نیز روبرو هستیم. بدین ترتیب قوانین داخلی مختلفی در مورد دزدی دریایی وجود دارند. این قوانین در اغلب حالات در تعریف خود از جرم، فقط بر اتباع و کشتی‌های تحت پرچم یک دولت یا بر کشتی‌ها و اشخاص موجود در آبهای تحت صلاحیت ملی آن دولت اعمال می‌گردند. البته دولتها الزامی نیز برای تصویب قوانین خاص ندارند. این قوانین جملگی منطبق با تعریف بین‌المللی از دزدی دریایی نمی‌باشند و به ویژه در مورد مجازاتها نیز هماهنگ نیستند. حقوق بین‌الملل هم به سهم خود دو نوع تعریف را از دزدی دریایی ارائه کرده است.

- تعریف عرفی

- تعریف معاهداتی به شکل مندرج در مواد ۱۵ و ۱۰۱ کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو

در مورد دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا

۱- تعریف عرفی دزدی دریایی

اگر چه تعاریف معاهداتی دزدی دریایی به نوعی تدوین‌کننده عرف می‌باشند، معذک سؤالی که مطرح است این که آیا این تعاریف جایگزین رویه‌های عرفی شده یا نوعی همزیستی با آنها دارند؟ به ویژه این مسأله در خصوص دولتهایی که عضو کنوانسیون‌های حقوق دریاها نیستند مطرح می‌شود.

به تعاریف مندرج در کنوانسیون‌ها، باید تعاریف موسع دیگری را نیز افزود. تعاریفی که طبق آنها برخی با استفاده از قیاس پاره‌ای از حوادث و رخداد‌های دریایی را دزدی دریایی یا مشابه آن لحاظ می‌کنند. در این مورد می‌توان به اعلامیه واشنگتن مورخ ۶ فوریه ۱۹۲۲ و موافقت‌نامه نیون مورخ ۱۴ سپتامبر ۱۹۳۴ اشاره نمود.

بالاخره بر این تعاریف باید تعاریفی که شاغلان کارهای دریایی در مورد دزدی دریایی ارائه می‌نمایند اضافه شود. برای مثال برای بیمه‌گران، دزدی دریایی می‌تواند دارای انگیزه‌های سیاسی می‌باشد و از این منظر در زمرهٔ مجموعه «خطرات جنگ» طبقه‌بندی گردد. این نوع برداشت بسیار فراتر از برداشت نظام‌های حقوقی داخلی و بین‌المللی از دزدی دریایی است.

بحث عرفی دزدی دریایی ریشه در حقوق دریا دارد. اگر چه وجود آن در این نظم حقوقی مشکلی را ایجاد نمی‌کند، اما ثبات و استحکام آن فارغ از هر گونه مشکلی نیست.

اگر چه محتوی آن از نظر سرکوب یعنی شناخت صلاحیت برای هر دولت جهت توقیف کشتی دزدان دریایی و اعمال صلاحیت قضایی بر آن چندان محل بحث و مناقشه نیست، اما در عوض تعریف عرفی دزدی دریایی به طور دقیق و به آسانی قابل فهم و قبول نیست. برخی از نویسندگان بر این نظر بودند که یک تعریف چندان با ارزشی از دزدی دریایی در عرف وجود نداشته است، اما اگر چه این نظر درست نمی‌نماید.^۹

^۹. Nyon.

تفاوت‌های موجود میان تعاریف مندرج در قوانین داخلی منجر به رعایت نوعی احتیاط در خصوص یک تعریف عرفی دقیق از دزدی دریایی می‌شود؛ تعریفی که بتواند بیانگر نوعی رویه هماهنگ و متحدالشکل دولتها باشد. البته ارجاع به اعمال خشونت بار کافی است که میان دزدی دریایی و سایر جرائم دریایی قائل به تفکیک شد. برای مثال برخی اعمال متقلبانه کاپیتان کشتی در اجرای وظایفش یکی از قدیمی‌ترین اشکال جرم است که آن هم به سهم خود دچار کثرت و تنوع قابل توجهی است. در کنار این تعریف نه چندان دقیق عرفی، دزدی دریایی از سال ۱۹۵۸ موضوع حقوق معاهداتی قرار گرفت و دارای تعریفی قراردادی گردید.

۲- تعریف معاهداتی دزدی دریایی

تعریف قراردادی یا معاهداتی دزدی دریایی را می‌توان در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ مونته‌گوبی مشاهده نمود.

طبق ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸

«دزدی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر می‌شود:

۱- هر گونه خشونت غیرمشروع، توقیف و یا چپاول و غارت به نفع شخصی که توسط کارکنان یا مسافری یک کشتی یا یک هواپیمای خصوصی در؛
الف - دریای آزاد بر ضد یک کشتی یا هواپیمای دیگر، یا بر ضد اشخاص و یا اموال موجود در آنها

ب - بر ضد کشتی یا هواپیما، اشخاص یا اموال واقع در منطقه‌ای خارج از قلمرو صلاحیت دولتها ارتکاب یابد.

۲- هر گونه مشارکت ارادی در استفاده از یک کشتی یا یک هواپیما، با علم به این که آن کشتی یا هواپیمای مورد استفاده ویژگی کشتی یا هواپیمای دزدی دریایی را یافته است.

۳- هر گونه عملی که با هدف تحریک به ارتکاب یکی از اعمال پیش گفته در بندهای او ۲ ماده حاضر انجام شده یا رفتاری که به قصد تسهیل ارتکاب اعمال مزبور

انجام شود».^{۱۰}

طبق ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲:

دزدی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر؛

الف - هر گونه خشونت نامشروع یا توقیف یا چپاول و غارت به نفع شخصی که

توسط کارکنان یا مسافران یک کشتی یا یک هواپیما خصوصی

۱- بر ضد یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا بر ضد اشخاص یا اموال موجود در آنها

در دریای آزاد

۲- بر ضد یک کشتی یا هواپیما، اشخاص یا اموال در منطقه خارج از صلاحیت

دولتها ارتکاب یابد.

ب - هر گونه مشارکت ارادی در استفاده از یک کشتی یا هواپیما با علم به این که

آن کشتی یا هواپیمای مورد استفاده ویژگی کشتی یا هواپیمای دزدی دریایی را یافته

است.

ج - هر گونه عملی با هدف تحریک به ارتکاب یکی از اعمال مندرج در بندهای

«الف» و «ب» پیش گفته انجام شود یا به قصد تسهیل در ارتکاب آنها انجام یابد.^{۱۱}

ضمناً باید توجه داشت که طبق این دو کنوانسیون کشتی‌ها یا هواپیماهای جنگی و

دولتی نیز ممکن است مرتکب جرم دزدی دریایی شوند.

این تعاریف حاوی چندین عنصر مهم می‌باشند.

ماهیت عمل

«هر گونه خشونت نامشروع، توقیف یا چپاول» یا مشارکت ارادی در استفاده از یک

کشتی یا یک هواپیمای دزدی دریایی یا هر گونه عمل دزدی دریایی یا هر گونه عملی

که هدفش تحریک به ارتکاب دزدی دریایی باشد. ملاحظه می‌شود که در این حالت

¹⁰. Quéneudec Jean – Pierre Conventions Maritimes Internationales, A. Pedone, Paris, 1979, p. 39.

¹¹. Eisemann Pierre Michel "La covention desnations Unies sur le droit de la mer, la décembre 1982, la documentation française, Paris, 1983, p. 74.

مشارکت یا تحریک مشابه عمل اصلی لحاظ شده‌اند.

- **مرتکب عمل:** خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی یا خدمه یک کشتی جنگی یا یک کشتی یا هواپیمای دولتی. البته افراد می‌توانند مستقلاً یا با همکاری یکدیگر مرتکب دزدی دریایی شوند.

- **انگیزه عمل:** دزدی دریایی باید برای نفع شخصی ارتکاب یابد.

- **محل ارتکاب:** محل ارتکاب دزدی دریایی باید دریای آزاد یا محلی خارج از قلمرو صلاحیت دولتها باشد. در دریای آزاد عمل باید بر ضد یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا بر ضد اشخاص یا اموال موجود در آنها ارتکاب یابد. در حالی که در مناطق خارج از صلاحیت دولتها، عمل باید بر ضد یک کشتی یا یک هواپیما یا بر ضد اشخاص یا اموال ارتکاب یابد بدون آن که آنها (اشخاص یا اموال) الزاماً در یک کشتی یا یک هواپیما باشند.

- **قربانی عمل دزدی دریایی:** یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا اشخاص یا اموال موجود در آنها می‌باشد.

- **مباشران دزدی دریایی:** مباشران اشخاصی هستند که در کشتی‌ها یا هواپیماها حضور دارند و دزدی دریایی را انجام می‌دهند. آنان به مثابه کشتی‌ها و هواپیماهای دزدان دریایی لحاظ می‌شوند. همین وضعیت در مورد کشتی‌ها یا هواپیماهایی که برای ارتکاب چنین اعمالی استفاده می‌شوند نیز صدق می‌کند مشروط بر این که تحت کنترل اشخاصی باشند که مرتکب عمل دزدی دریایی می‌شوند.^{۱۲}

اولین نکته‌ای که می‌توان گفت این است که دزدی دریایی فقط یک لطمه به امنیت دریانوردی نیست، بلکه هم چنین آسیب به امنیت هوانوردی در فضای فوقانی دریای آزاد نیز می‌باشد.

نکته بعدی این است که کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ تعاریف نسبتاً مشابهی را از

۱۲. برای مطالعه بیشتر در مورد عناصر تشکیل دهنده تعریف قراردادی دزدی دریایی رجوع شود به؛
Lucchini. L, Voelckel. M, op. cit, p. 160 – 161.

دزدی دریایی ارائه می‌کنند؛ چون که به استثنای برخی تفاوت‌های نگارشی تغییر فاحشی در تعاریف ارائه شده توسط دو کنوانسیون مشاهده نمی‌شود، و این که این تعاریف قراردادی به طور عمده ناشی از همان تعاریف عرفی هستند که برای تدوین ارائه شده بودند.

علیرغم بسط دزدی دریایی به هوانوردی، باید گفت که تعاریف ارائه شده نتوانسته چندان به روز شوند. تحولات بعدی که در ارتکاب دزدی دریایی در برخی از مناطق جهان مانند دریای چین، تنگه مالاکا، سواحل نیجریه و به خصوص سواحل سومالی مشاهده شده‌اند مثبت چنین ادعایی می‌باشند.

تعریف قراردادی دزدی دریایی، در واقع، تعادلی است میان دو نقطه نظر که از دیرباز مطرح بوده‌اند.

- دیدگاه مضیق: طبق این نظر دزدی دریایی نوعی خشونت دزدان در دریاهاست. آنان جرم دزدی را توأم با خشونت مرتکب می‌شوند که عنصر اصلی دزدی دریایی محسوب می‌شود.

دیدگاه موسع: این دیدگاه دزدی دریایی را عملی «خارج از قانون» و وحشیانه تلقی می‌کند. از این منظر دزد دریایی خارج از محدوده و هر گونه حمایت قانونی قرار می‌گیرد؛ چون که بدون مجوز دولتی و بدون رعایت اخلاق و قانون مشکلاتی را در دریا ایجاد می‌کند.

این دیدگاه سبب توجیه پدیده‌ای می‌شود که همانا اعمال صلاحیت جهانی در قلمرو دزدی دریایی است. دزدان دریایی تهدیدی را برای کلیه کشتی‌ها ایجاد می‌کنند، و فقدان مسئولیت یک دولت مشخص سبب توجیه اعمال چنین صلاحیتی می‌شود. مگر آن که احیاناً دولتی خود به چنین اعمالی دست یازد.

معذلتک تعریف معاهداتی دزدی دریایی تا حدودی مبهم می‌نماید. برای مثال این تعریف هیچ گونه نشانی از انواع خشونت‌های مجرمانه ارائه نمی‌کند. در هر حال می‌-

توان گفت که یک قتل یا یک دزدی ارتكابی در دریا به خودی خود^{۱۳} دزدی دریایی نیست.

وانگهی، تعریف قراردادی هیچ‌گونه صحبتی از تهدید به استفاده از زور و خشونت یا هیچ‌گونه صحبتی از تهدید به تلاش برای ارتكاب یک عمل خشونت‌بار نمی‌کند. در این جا ممکن است این سؤال مطرح شود که آیا خشونت نامشروع مندرج در تعریف دزدی دریایی نوعی «خشونت مشروع» را به ذهن متبادر نمی‌کند؟ به دیگر سخن آیا خشونت نامشروع مفهوم مخالفی تحت عنوان «خشونت مشروع» ندارد؟ برای مثال حمله برای دفاع از کشتی‌ای که مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته است می‌تواند نوعی مشروعیت را برای کاربرد زور توسط یک کشتی ثالث برای برقراری و اعاده امنیت برای کشتی‌های حمله شده توسط دزدان دریایی به ارمغان آورد؟

عبارت «نفع شخصی» مندرج در تعریف قراردادی دزدی دریایی نیز خالی از ابهام نیست. برای مثال در دزدی‌های دریایی در سومالی، دزدان دریایی مدعی هستند که این دزدی را برای کمک به فقرا و نیازمندان مرتکب می‌شوند و می‌خواهند ما به ازاء اموالی که از آنان و دریاهایشان به یغما رفته‌اند باز ستانند.

- مسأله دیگری که جلب توجه می‌کند محل ارتكاب^{۱۴} دزدی دریایی است. طبق تعاریف دو کنوانسیون پیش گفته، دزدی دریایی فقط در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولتها قابل تحقق و ارتكاب است. حال اگر این عمل در مناطق دیگر دریایی از جمله در منطقه اقتصادی انحصاری ارتكاب یابد چه وضعی پیش می‌آید. این سؤال بیشتر از این منظر مطرح و جالب می‌نماید که طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ دزدی دریایی و مقررات مرتبط با آن در بخش هفتم آن یعنی بخش مربوط به دریای آزاد آمده است؛ و از طرف دیگر طبق ماده ۸۶ همین کنوانسیون دریای آزاد شامل بخش‌هایی از دریاهاست که در مناطق انحصاری اقتصادی ... قرار نداشته باشد.^{۱۵}

^{۱۳}. Ipso Facto.

^{۱۴}. Rationae Loci.

^{۱۵}. Eisemann Pierre – Michel, op. cit, p. 71.

از طرفی طبق بند ۲ ماده ۵۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مقررات مواد ۸۸ تا ۱۱۵ مربوط به دریای آزاد در منطقه انحصاری اقتصادی هم اعمال می‌شوند و آن در صورتی است که مابینت با مقررات این بخش نداشته باشد.^{۱۶} اگر منطقه اقتصادی انحصاری بخشی از دریای سرزمینی لحاظ نشود (که نیست) و همچنین اگر مفاد ماده ۵۹ در مورد حل و فصل اختلافات در مواردی که کنوانسیون نه حقوق و نه صلاحیتی را در این منطقه مشخص کرده است ولی اشاره به منافع جامعه بین‌المللی در کل می‌کند، لحاظ شود، به نظر می‌رسد که مقررات بین‌المللی مربوط به سرکوب دزدی دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی قابل اجرا باشند.

در ضمن باید به این نکته هم توجه داشت که اگر دزدی دریایی در دریای آزاد شروع و در آبهای تحت صلاحیت ملی یا حاکمیت دولتها خاتمه یابد مشکل به وجود نمی‌آید و همچنان عنوان دزدی دریایی بر آن صدق می‌کند.

در قضیه «دزدان ماژلان» دادگاه عالی دریایی در ۱۸۵۳ پذیرفت که دزدان دریایی می‌توانند در دریای آزاد مورد تعقیب قرار گیرند و حتی در ساحل هم دستگیر شوند. البته آنان برای محاکمه باید تحویل دولت ساحلی شوند.

اما آیا واقعاً و عملاً امکان تعقیب در آبهای تحت حاکمیت دولتهای دیگر وجود دارد؟ به نظر نمی‌رسد که در عمل و طبق ماده ۱۱۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ چنین تعقیبی در آبهای تحت حاکمیت دولتهای دیگر امکان پذیر باشد.

به هر حال حتی با تسری مقررات مربوط به سرکوب دزدی دریایی به منطقه انحصاری اقتصادی، تعیین مکانی برای اجرای این مقررات در بسیاری از دزدی‌های دریایی ارتكابی در روزگار ما ممکن نیست؛ روزگاری که دزدی دریایی در دریاها سرزمینی و حتی در آبهای داخلی ارتكاب می‌یابند. که بارزترین نمونه‌های آن دزدی‌های دریایی در سواحل نیجریه و سومالی می‌باشند.

نکته دیگر این که دزدی دریایی باید بر ضد «یک کشتی دیگر» ارتكاب یابد و این

¹⁶. Eise Mamm Pierre Michel, op. cit., p. 59.

سبب خروج شورش و طغیان خدمه یک کشتی بر ضد مقامات رسمی از قلمرو دزدی دریایی می‌شود. معهذاً حقوق عرفی این محدودیت را چندان رعایت نکرده است. بسیاری از محاکم داخلی، در قرن نوزدهم، تفکیکی میان دزدی دریایی و شورش قائل نمی‌شدند که از آن جمله دیوان عالی ایالات متحد می‌باشد.

انجمن حقوق بین‌الملل هم در ۱۹۷۰ قطعنامه‌ای تصویب کرد که طبق آن دزدی دریایی شامل تصرف یا کنترل غیرمشروع یک کشتی با استفاده از خشونت و تهدید به استفاده از خشونت ... می‌شود.

معدلک اگر تفکیک میان شورش و طغیان با دزدی دریایی از میان برداشته شود به گونه‌ای دخالت دولتهای خارجی در وضعیت‌هایی که فقط نظم عمومی یک کشتی به هم خورده است و هیچ گونه تقاضای کمکی هم از سوی مقامات قانونی ارائه نشده است مجاز می‌شود. مبنای این مداخله‌ها پذیرش صلاحیت جهانی برای مقابله با دزدی دریایی است. این مهمترین دلیلی است که سبب می‌شود که چنین تفکیکی پذیرفته شود.

- مسأله حمله به «یک کشتی دیگر» مشکل دیگری را مطرح می‌کند که همانا تعریف «کشتی» است. آیا حمله به یک سکوی نفتی نیز می‌تواند دزدی دریایی تلقی شود؟ آیا سکوی نفتی می‌تواند «یک نوع کشتی» محسوب شود؟ آیا حمله به یک لاشه کشتی غرق شده می‌تواند «دزدی دریایی» تلقی گردد؟

- مسأله دیگر این که دزدی دریایی باید بر ضد یک کشتی دیگر توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا خدمه شورش‌ی یک کشتی جنگی ارتکاب یابد. حال اگر کشتی جنگی که تحت فرماندهی یک افسر است دست به اعمال خشونت بزند چگونه می‌توان آن را خصوصی لحاظ نمود. در این حالت در واقع دزدی دریایی توسط یک کشتی جنگی انجام می‌شود. درست در این جا است که بحث «دولت دزد دریایی» می‌تواند مطرح شود. در این صورت مداخله کشتی‌های جنگی دیگر دولت‌ها برای جلوگیری از ارتکاب دزدی دریایی توسط یک کشتی جنگی که خدمه آن شورش

نکرده‌اند و همواره تحت فرماندهی یک افسر و بنام دولتی عمل می‌کند دیگر در قلمرو حقوق دریا قرار نمی‌گیرد؛ بلکه در آن صورت بحث کاربرد زور در روابط فیمابین دولتها به شکل مندرج در منشور ملل متحد مطرح می‌شود.

- مسأله نفع خصوصی یا شخصی مشکل دیگری را مطرح می‌کند و آن زمانی است که بحث اهداف سیاسی مطرح می‌شود. برای مثال در مورد اعمال ارتكابی بر ضد کشتی سانتاماریا (Santa Maria) در ۱۹۶۱، آنزوآتگی (Anzoatesui) در ۱۹۶۳، آشیل لورو (A chille Lauro) در ۱۹۸۵ و سیتی آو پُروس (City of Poros) در ۱۹۸۸ مسائل سیاسی مطرح شدند، در حالی که رسانه‌ها و برخی دولتهای صاحب پرچم اعمال ارتكابی بر ضد این کشتی‌ها را دزدی دریایی قلمداد کردند. برای مثال وزیر امور خارجه سومالی در دیدار خود از ایران در سال ۱۳۸۸ اعلام کرد که دزدی دریایی در سواحل سومالی جنبه سیاسی هم دارد.^{۱۷}

این برای آن است که فقط دولت صاحب پرچم یا دولت متبوع قربانی بتواند اعمال صلاحیت کند.

البته در دزدی دریایی انگیزه سیاسی، حداقل عنصر اصلی نیست ولی می‌تواند در کنار عنصر اصلی که دزدی و غارت است مطرح باشد.

معهدنا به نظر می‌رسد به مجرد این که انگیزه سیاسی به عنوان عامل اصلی مطرح شود، ما از محدوده «نفع شخصی» خارج شویم و نتوانیم آن عمل را با کنوانسیون‌های حقوق دریاها منطبق بدانیم. به ویژه آن که کلیه قضایای فوق در داخل یک کشتی ارتكاب یافته‌اند، در حالی که در دزدی دریایی وجود حداقل دو کشتی یا دو هواپیما و یا یک کشتی و یک هواپیما ضروری است.

در عین حال ممکن است حمله از سوی یک کشتی علیه کشتی دیگری انجام شود ولی باز نتوان عنوان دزدی دریایی را به راحتی بر آن بار کرد. برای نمونه حمله به

۱۷. این نظر را وزیر خارجه سومالی در مصاحبه مطبوعاتی خود در تهران در تاریخ ۸/۱۰/۸۸ ابراز نموده است.

کشتی آمریکایی مایاگز (Mayaguez) توسط یک کشتی کامبوجی در سال ۱۹۷۵ است، که خمرهای سرخ آن را کشتی جاسوسی محسوب می‌کردند و عبور بی‌ضرر را برای آن از دریایی سرزمینی کامبوج قائل نبودند.

- مسأله دیگر حمله به کشتی دیگر برای حفظ محیط زیست دریایی می‌باشد، که نفع شخصی را با چالش مواجهه کند. برای مثال کشتی‌های سازمان صلح سبز (Green Peace) عملیات ایدایی بر ضد کشتی‌هایی که حفاظت محیط زیست دریایی را رعایت نمی‌کنند اعمال می‌کند. آیا کشتی‌های این سازمان این دزدی دریایی است؟ این در حالی است که سازمان صلح سبز مدعی دفاع از «سیاره زمین» است.

به نظر می‌رسد در این حالت مسأله بیشتر در مقوله حقوق بین‌الملل عام در خصوص حمایت دولت از کشتی‌های متبوع خود در مقابل مداخله غیرقابل توجیه کشتی‌های خارجی مطرح شود تا این که بحث دزدی دریایی قابل طرح باشد.

در یک کلام هدف از بسط دزدی دریایی به اعمالی که انگیزه سیاسی انجام می‌شوند تثبیت یک بی‌ثباتی سیاسی با استفاده از زور و حقوق می‌باشد.

در این حالت آیا باید هم چنان مدعی حضور در قلمرو دزدی دریایی بود؟ شاید به همین دلیل است که کنوانسیون‌های حقوق دریاها تلاششان بر این بوده است که فقط ابعاد سنتی دزدی دریایی را تدوین کرده، آن را به مسائل جدید که مرتبط با حفظ نظم و حقوق بین‌الملل است بسط ندهند.

ب - نظام حقوقی حاکم بر سرکوبی دزدی دریایی

دزدی دریایی به شکلی که تعریف شد با سرکوب جهانی مواجهه است. البته این مانع از اعمال صلاحیت دولت صاحب پرچم نمی‌شود، چون که کشتی یا هواپیمایی که مرتکب دزدی دریایی می‌شود می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند.

دزدی دریایی سبب سلب تابعیت از کشتی یا هواپیما نمی‌شود، بلکه آن را از حمایت دولت متبوع خود محروم می‌کند. به همین دلیل دزدان دریایی خارج از قانون و حمایت قانونی دولت صاحب پرچم محسوب شده، «دشمنان نوع بشر» به حساب می‌-

آیند.

کلیه کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی می‌توانند در دریای آزاد یا در مناطق خارج از صلاحیت دولتها به بازرسی، تغییر مسیر و توقیف کشتی یا هواپیما دزدی دریایی مبادرت نمایند. در این حالت کشتی یا هواپیما دزدی دریایی تحت اوامر کاپیتان کشتی جنگی یا هواپیمای نظامی قرار می‌گیرد. چنین اقدامهایی جنبه موقتی دارند. هدف این اقدام‌ها سرکوب دزدی دریایی و اعمال قدرت پلیس بمنظور تأمین نظم، امنیت و آرامش در دریای آزاد است. معذک قدرت باید در خدمت حقوق باشد.

بنابراین دزدان دریایی باید به طور دقیق و با رعایت اصول دادرسی منصفانه در محاکم ذیصلاح محاکمه و سپس مجازات شوند. البته اعمال صلاحیت جهانی برای محاکمه آنان ممکن است با ابهاماتی مواجهه باشد. برای مثال؛

اولاً، هیچ دولتی به صراحت مکلف به تصویب قانون برای سرکوب دزدی دریایی نیست. در این حالت دولتی که فاقد قانون خاص است نمی‌تواند به سرکوب دزدی دریایی مبادرت نماید؛ چون که اصول قانونی بودن جرائم و مجازات‌ها ایجاب می‌کنند که عمل قبل از ارتکاب در قانون آن کشور جرم‌انگاری و برایش مجازات تعیین شده باشد.^{۱۸} البته به نظر می‌رسد هر دولت، حتی اگر فاقد قانون خاص هم باشد، بتواند صلاحیت خود را بر ضد دزدی دریایی ارتکابی توسط اتباعش اعمال کند. در این حالت این بر حقوق داخلی دولت است که مشخص نماید آیا مقررات کیفری داخلی بر اعمال ارتکابی دزدان دریایی (تبعه آن دولت) اعمال می‌شوند؟

ثانیاً، کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ تشکیل محاکم داخلی را به عنوان یک امکان و

۱۸. بر اساس اظهار نظر یکی از مقامات ایرانی دست اندرکار در حال حاضر تعدادی از دزدان دریایی سومالیایی در اختیار ایران هستند، اما امکان محاکمه آنان به علت فقدان قانونی خاص برای دزدی دریایی امکان‌پذیر نیست. با توجه به این که قیاس در امر کیفری هم ممکن نمی‌باشد نمی‌توان این افراد را در قالب جرم راهزنی راه‌ها و شوارع نیز محاکمه و مجازات کرد. به ویژه آن که دزدی دریایی یک جنایت بین‌المللی محسوب می‌شود.

نه یک الزام حقوقی مطرح می‌کنند. ثالثاً، نباید مشکل اجرای مقررات بین‌المللی توسط قاضی داخلی را نادیده انگاشت؛ به خصوص زمانی که حقوق کیفری داخلی با حقوق بین‌الملل در خصوص تعریف دزدی دریایی تفاوت داشته باشد. مجموعه این ملاحظات سبب تردیدهایی در مورد گستره واقعی صلاحیت جهانی و اعمال آن بر دزدی دریایی می‌شود. به هر صورت قاضی هم باید در خصوص مجازات دزدان و هم در مورد سرنوشت کشتی یا هواپیما و اموال موجود در آنها تصمیم بگیرد. دزدی دریایی هیچ‌گونه انتقال مالکیت را برای دزدان به دنبال ندارد. بنابراین باید اموال به صاحبان یا ذوی‌الحقوق آنان عودت داده شوند. همچنین اموال متعلق به دزدان نیز باید مصادره شوند. آیا دزدان دریایی در عین حال دارای «مسئولیت مدنی» هم می‌باشند؟ این سؤال تا حدودی جنبه انتزاعی دارد؛ چون که معمولاً دعوی مدنی علیه دزدان دریایی مطرح نمی‌شود. در این جا مسئولیت متصدی حمل و نقل مطرح می‌شود که باید به صورت مناسب و دقیق از کالاهای در حال حمل مراقبت می‌کرده است، معهداً این مسئولیت هم به راحتی قابل پذیرش نیست، چون که ماده ۴ کنوانسیون ۱۹۲۴ بروکسل در مورد متحدالشکل کردن برخی قواعد در خصوص حمل و نقل دریایی به وسیله بارنامه،^{۱۹} یکی از موارد تبری از مسئولیت را عمل «دشمنان عمومی» دانسته است این ویژگی می‌تواند به راحتی بر دزدان دریایی نیز صدق کند. در خصوص بیمه، در صورتی که کالا در مقابل دزدی دریایی بیمه شده باشد، باید خسارات علی‌القاعده پرداخت شوند.

ج- پیشگیری و سرکوب خشونت در دریا

تداوم دزدی دریایی، گستره خسارات به اشخاص و زیان به اموال منجر به اتخاذ اقدام‌های پیشگیرانه شده‌اند، در حالی که تحول خشونت در دریا، منجر به تصویب

۱۹. رجوع شود به شق f از بند ۲ ماده ۴ کنوانسیون ۲۵ اوت ۱۹۲۴ بروکسل در:

Quéneudec Jean Pierre, op. cit, p. 567.

اسناد جدیدی به منظور تسهیل سرکوب دزدی دریایی گردیده‌اند. در مورد اقدام‌های پیشگیرانه می‌توان به مداخلات سازمان بین‌المللی دریایی (IMO)، با توجه به نقش آن در تأمین امنیت دریایی، اشاره نمود. این سازمان در سال ۱۹۸۳ قطعنامه‌ای را تصویب و از دولتها خواسته است که اقدام‌های ضروری برای پیشگیری از دزدان دریایی و اطلاع به شاغلان کارهای دریایی اتخاذ کنند. این سازمان در عین حال کنوانسیون را هم در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت دریایی تصویب نموده است. دفتر بین‌المللی دریایی که در ۱۹۸۱ توسط اتاق تجارت بین‌المللی برای مبارزه با جرائم و دزدی دریایی ایجاد شده است، نیز به سهم خود نقش خاصی در این قلمرو دارد. این نهاد علاوه بر انتشار گزارش‌ها، مطالعاتی نیز برای تعیین فهرستی از اقدام‌های پیشگیرانه انجام می‌دهد.

برخی از این اقدام‌های پیشگیرانه می‌توانند پیش‌بینی تسلیحات دفاعی در کشتی‌ها باشند. البته وجود تسلیحات در کشتی‌های غیرجنگی خود می‌تواند سبب بحث‌ها و مجادلات زیادی شود.

در خصوص سرکوب باید به کنوانسیون مربوط به سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت دریانوردی مورخ ۱۰ مارس ۱۹۸۸ و پروتکل آن در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت سکوهاى ثابت در فلات قاره اشاره نمود که توسط سازمان بین‌المللی دریایی تهیه و تصویب شده‌اند.

این اسناد بیشتر در خصوص مبارزه با تروریسم مطرح می‌باشند تا مبارزه با دزدی دریایی. این کنوانسیون تعرضی به حاکمیت دولت صاحب پرچم در دریای آزاد نمی‌کند، چون که امکان مداخله کشتی‌های جنگی در دریای آزاد را بر ضد یک کشتی دیگر که توسط تروریست‌ها کنترل می‌شود نپذیرفته است.

البته این کنوانسیون در دریای سرزمینی و تنگه‌ها قابلیت اجرایی دارد و صلاحیت شخصی آن شامل کلیه افرادی است که به طور غیرقانونی و عمدی تلاش برای اجرا یا تحریک به اجرای اعمالی می‌کنند که نتیجه‌اش در اختیار گرفتن یک کشتی با استفاده از

خشونت یا تخریب است مشروط به این که این اعمال ماهیتاً به گونه‌ای باشند که سبب نقض امنیت دریانوردی آن کشتی‌ها شوند، یا خشونت بر ضد شخصی در آن کشتی باشد، خسارات به کالا وارد کند یا اطلاعات غلط بدهد. این کنوانسیون به شدت تحت تأثیر کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال در مورد پیشگیری و سرکوب اعمال غیرقانونی بر ضد امنیت هوانوردی تهیه شده است.

عمل نامشروع هم در این کنوانسیون روشن نشده است و این بر حقوق داخلی دولتها است که آن را تدقیق بخشند.

مبنای صلاحیت دولتها طبق این کنوانسیون عبارتند از؛

- صلاحیت اجباری: این همان صلاحیت سرزمینی یا شخصی می‌باشد؛ یعنی صلاحیتی که مبتنی بر محل ارتکاب جرم (یعنی کشتی) یا تابعیت مرتکب (مجرم) می‌باشد.

- صلاحیت اختیاری: این صلاحیت مبتنی بر

- دولت محل اقامت فرد بدون تابعیت که مرتکب جرم شده است.

- دولت متبوع قربانی

- صلاحیت واقعی: منظور از صلاحیت واقعی آن است که در هر حالتی دولتی صلاحیت رسیدگی پیدا کند. آنچه جالب می‌نماید اینکه صلاحیت جهانی بر خلاف دزدی دریایی مورد توجه این کنوانسیون نیست. به هر صورت کلیه دولتهای عضو این کنوانسیون باید قاعده «محاكمه کن یا مسترد نما»^{۲۰} را رعایت کنند.

به صورت به نظر می‌رسد که این کنوانسیون به سختی قابلیت اجرا بر دزدی دریایی را داشته باشد. در همین راستا ماده ۹ آن هم جلب توجه می‌کند این ماده اعلام می‌دارد: «هیچ یک از مقررات این کنوانسیون تأثیری بر قواعد حقوق بین‌الملل در خصوص اجرای صلاحیت دولتها در قلمرو تحقیق یا اجرا در کشتی‌هایی غیر از کشتی‌های متبوع خود نمی‌گذارد». معهدنا شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۶۴ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ در مورد

²⁰. aut dedere aut Judicare.

سومالی به آن اشاره دارد که در ادامه به آن توجه خواهد شد.

د- تحول دزدی دریایی در پرتو اعمال ارتكابی در آبهای تحت حاکمیت

سومالی

در عصر حاضر دزدی دریایی از شدت بیشتر و با ویژگی‌های جدیدی در برخی از نقاط جهان به خصوص آفریقا و به ویژه در سواحل سومالی ارتكاب می‌یابد. سومالی کشوری در شرق قاره آفریقا و دقیقاً در شاخ این قاره قرار دارد که سواحل شمالی آن مشرف به خلیج عدن و سواحل شرقی آن در اقیانوس هند قرار دارند. این کشور با توجه به قرار گرفتن بر سر راه تنگه باب‌المندب و ورود به دریای سرخ از موقعیت ژنو استراتژیک بسیار مهمی برخوردار است. چون که بر سر راه انتقال حداقل ۱۴٪ نفت از خلیج فارس به مدیترانه و اروپا قرار دارد.

با سقوط محمد زیاد باره رئیس جمهور این کشور در ۱۹۹۱، سومالی درگیر کشمکش‌های داخلی و سپس مخاصمه مسلحانه داخلی فیما بین قبایل مختلف برای قبضه کردن قدرت شد. این درگیری‌های مسلحانه سپس به میان دولت انتقالی و اسلام‌گرایان گسترش یافت. تجزیه عملی (دوفاکتو) این کشور به دولت انتقالی، مخالفان پایتخت، دولت خودگردان پانت‌لند، جوبالند، سومالی‌لند، دادگاه‌های اسلامی و گروه‌های اسلامی سبب شده است که سومالی فاقد یک دولت به شکل پذیرفته شده در جامعه بین‌المللی باشد.

شروع بحران در سومالی از ۱۹۹۱ سبب شد که شورای امنیت سازمان ملل متحد از همان سال با تصویب قطعنامه ۷۳۳ درگیر در بحران آن کشور شود. در پی تاراج کمک‌های بشردوستانه و قحطی و گرسنگی در سومالی و عدم دستیابی به یک راه حل سیاسی، شورای امنیت با تصویب قطعنامه ۷۵۵ نیروهای حافظ صلح UNOSOM I را به سومالی اعزام کرد.^{۲۱} تصویب قطعنامه ۷۹۴ در ۱۹۹۲ راه را برای انجام اقدام‌های

۲۱. برای مطالعه در خصوص نیروهای حافظ صلح سازمان ملل متحد از جمله UNOSOM I رجوع

نظامی در سومالی گشود و ۳۵۰۰۰ نیروی چندملیتی به سومالی اعزام شدند. اما عملیات(های) سازمان ملل به نتیجه‌ای نرسید(ند).

شورای امنیت از اواخر سال ۲۰۰۳ تصمیم به برقراری آمارگو تسلیحاتی در سومالی گرفت.

شورای امنیت در سایر مصوبات خود خواهان حفظ حاکمیت و تمامت ارضی سومالی شده و از دولت فدرال انتقالی خواستار تحقق یک حاکمیت ملی شد. معهدا شورای امنیت در استقرار چنین حاکمیتی تا این لحظه هم چندان موفق نبوده است. بنابراین سومالی از لحاظ سیاسی و به تبع آن اقتصادی در وضعیت بسیار وخیمی قرار گرفته است. معذک موقعیت عالی دریایی سومالی سبب شد تا سرانجام عده‌ای که به طور عمده از نظامیان سابق آن کشور می‌باشند مبادرت به دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا نمایند. به طوری که طی این سالها صدها فقره دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در نزدیکی سواحل این کشور رخ داده، یا تلاش برای ارتکاب آنها انجام شده است.

در حال حاضر بیش از ۲۰۰ نفر با ۱۴ فروند کشتی مبادرت به دزدی دریایی در سواحل سومالی یا دریای آزاد واقع در نزدیکی سواحل آن کشور می‌کنند.^{۲۲} این دزدی‌های دریایی و سرقت‌های مسلحانه در سومالی که بر ضد کلیه کشتی‌ها ارتکاب می‌یابند، از یک نوآوری هم برخوردار هستند؛ چون که اغلب این جرائم در آبهای تحت حاکمیت سومالی ارتکاب می‌یابند که این خود مداخله کشورها را در چارچوب حقوق بین‌الملل دریا با مشکل مواجهه می‌کنند. اگر چه دزدان دریایی سومالیایی اخیراً توانسته‌اند در آبهای بین‌المللی خلیج عدن هم دست به ارتکاب این

شود به بیگزاده. ابراهیم، تحول عملیات حفظ صلح در سازمان ملل متحد: رویکردی جدید، سالنامه ایرانی حقوق بین‌الملل و تطبیقی، شماره سوم، ۱۳۸۶، صفحات ۵۸ - ۴۷.

۲۲. تا ژانویه ۲۰۱۰ حدود ۴۲ فروند کشتی توسط دزدان دریایی سومالیایی به گروگان گرفته شده‌اند و ۸۱۵ نفر نیز در دست آنان گرفتار می‌باشند.

جرائم بزنند، اما اغلب این جرائم در آبهای تحت حاکمیت سومالی ارتکاب می‌یابند. آنان حتی دارای پایگاه‌های مشخص مستقر در خشکی در سومالی هستند که بعضاً زندانیان خود را از دریا به آن نقاط مستقل می‌کنند و بعد باج خواهی خود را مطرح می‌کنند.

نظر به این که ارتکاب دزدی دریایی و سرقت‌های مسلحانه ضمن اختلال در آزادی دریانوردی و تجارت دریایی تهدیدی را فراروی صلح و امنیت بین‌المللی ایجاد کرده است، شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ با تصویب قطعنامه‌های متعددی از جمله قطعنامه‌های ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۶^{۲۴} و ۱۸۵۱ در چارچوب فصل هفتم منشور تصمیم به برخورد با این جرائم گرفته است.^{۲۶}

الف - مصوبات شورای امنیت در بحران دزدی دریایی در سواحل سومالی: گسترش برخورد با دزدی دریایی از دریای آزاد به آبهای تحت حاکمیت و سپس به قلمرو خشکی

قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی‌های دریایی و سرقت‌های مسلحانه در سومالی حاوی چند نکته اساسی و مشترک هستند، ضمن آن که رفته رفته نوآوری‌هایی در مبارزه با این جرائم نیز در این مصوبات ملاحظه می‌شوند.

۱- نکات مشترک

نکات مشترک در مصوبات شورای امنیت عبارتند از؛

- ۱- تأکید حقوق بین‌الملل به شکل مندرج در کنوانسیون ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ به عنوان چارچوب حقوقی برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت‌های مسلحانه
- ۲- تأکید بر همکاری دولتها جهت مبارزه با دزدی دریایی در خارج از مناطق تحت

²³. S/ RES/ 1816 (2008), adopté le 2 Juin 2008.

²⁴. S/ RES/ 1838 (2008), adopté le 7 octobre 2008.

²⁵. S/ RES/ 1846 (2008), adopté le 2 décembre 2008.

²⁶. S/ RES/ 1851 (2008), adopté le 16 décembre 2008.

صلاحیت ملی دولتها و هم چنین همکاری آنها با شرکتهای بیمه، سازمان بین‌المللی دریایی، سازمان‌های منطقه‌ای، ارائه اطلاعات به کشتی‌ها برای اجتناب یا مواجهه شدن با دزدان دریایی و یا فرار از دست آنان

۳- عدم توانایی سومالی در کنترل و تأمین امنیت تردد دریایی در آبهای تحت حاکمیت خود به ویژه دریای سرزمینی

۴- تأثیر حملات دزدان دریایی و سارقان مسلح در رساندن کالاها و کمک‌های بشردوستانه و ایجاد وقفه در ارائه این کمک‌ها^{۲۷}

۵- درخواست کمک دولت سومالی برای دریافت کمک‌های بین‌المللی جهت برخورد با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آبهای آن کشور

۶- کمک به کشتی‌های حمله شده

۷- عدم تأثیر اقدام‌های دولتها در سرکوب دزدان دریایی و سارقان مسلح به اعمال حق عبور بی‌ضرر و آزادی دریانوردی برای دولتهای ثالث

۸- پذیرش صلاحیت دولتها به ویژه دولتهای صاحب پرچم، دولتهای بندر، دولتهای ساحلی، دولتهای متبوع قربانیان و دیگر دولتها در قالب صلاحیت جهانی برای انجام تحقیق، پیگرد و مجازات دزدان دریایی و سارقان مسلح. به عبارت دیگر پذیرش کلیه صلاحیت‌ها اعم سرزمینی، شخصی و جهانی برای دولتها. البته برای جلوگیری از تعارض صلاحیت‌ها دولتها باید برای تعیین صلاحیت بر اساس حقوق بین‌الملل به ویژه حقوق بشر با یکدیگر همکاری کنند.

۹- استفاده از کلیه وسایل و امکانات لازم برای سرکوب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا

۱۰- تأکید بر استفاده از کشتی‌های جنگی و هواپیمای نظامی برای مبارزه با دزدان دریایی و سارقان مسلح در دریا

۲۷. طبق آمار سازمان ملل متحد حدود ۳/۵ میلیون نفر سومالیایی محتاج کمک‌های بشر دوستانه هستند.

ب - نوآوری‌های مصوبات شورای امنیت

مصوبات شورای امنیت حاوی چندین نوآوری در قلمرو مبارزه با دزدی دریایی می‌باشند که اهم آنها عبارتند از

۱- گسترش قلمرو مکانی مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت پس از محکوم کردن ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آبهای سرزمینی سومالی و عدم توانایی آن کشور در دور کردن مرتکبان این جرائم از این آبها، می‌خواهد دولت‌هایی که با دولت فدرال انتقالی سومالی برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه همکاری می‌کنند وارد آبهای سرزمینی سومالی به منظور سرکوب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا شوند.^{۲۸} البته عمل باید منطبق با نحوه مبارزه با دزدی دریایی به شکل پیش‌بینی شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ در دریای آزاد انجام شود. به دیگر سخن شورای امنیت مجوز ورود به قلمرو حاکمیت دولت سومالی را صادر نموده است. البته برای این که چنین تصمیمی سابقه‌ای محسوب نشود، شورای امنیت اعلام نموده است که چنین تصمیمی فقط برای سومالی اتخاذ شده است و خالق هیچ گونه حقوق عرفی در این زمینه نمی‌باشد. به عبارت دیگر شورای امنیت خواسته است وضعیت سومالی را به عنوان استثنایی مطرح کند و تأکید کند که چارچوب حقوقی مبارزه با دزدی دریایی همان کنوانسیون حقوق دریا به ویژه کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد و سرکوب آزادی دریایی توسط کلیه دولت‌ها علی‌القاعده زمانی میسر است که این دزدی در دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها ارتکاب یابد. ضمن آن

۲۸. تا ژانویه ۲۰۱۰ حدود ۱۸ کشور کشتی‌های جنگی خود را روانه آبهای سومالی کرده‌اند، که در مجموع ۳۶ فروند می‌باشند. کشتی‌های جنگی ایرانی نیز شرکت کرده‌اند. کشتی‌های جنگی ایرانی بیشتر در منطقه خلیج عدن مستقر می‌باشند. معهدا به نظر می‌رسد با توجه به وسعت منطقه خطری که از صلاله در جنوب عمان شروع و تا جنوب سومالی به وسعت حدود دو میلیون کیلومتر مربع ادامه دارد، این تعداد کشتی جنگی کافی برای تأمین امنیت نباشد. ادامه دزدی دریایی در این منطقه نشان از درست بودن چنین پیش‌بینی می‌باشد.

که در همین مورد شورای امنیت اشاره می‌کند که مجوز ورود به آبهای سرزمینی سومالی بر اساس درخواست مورخ ۲۷ فوریه ۲۰۰۸ آن کشور صادر شده است و خود آن کشور نیز تمديد آن را در درخواست‌های خود مطرح نموده است. اگر چه شورای امنیت به چنین نکته‌ای اشاره نموده است، ولی آیا در صورت بروز حوادثی مشابه در دیگر کشورها وضعیت سومالی نمی‌تواند به عنوان سابقه لحاظ شود؟

۲- گسترش دامنه شمول سرکوب دزدی دریایی به سایر فعالیت‌ها غیر از آزادی کشتیرانی

از قطعنامه ۱۸۳۶ به بعد شورای امنیت نه فقط به دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا به عنوان پدیده‌هایی بر ضد امنیت دریانوردی اشاره می‌کند، بلکه چنین جرائمی را منحل سایر فعالیت‌ها از جمله صید و فعالیت‌های سایر کشتی‌های آسیب‌پذیر نیز می‌داند.

۳- ابراز نگرانی از دادن باج

این نگرانی در گزارش مورخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸ گروه کنترل سومالی آمده است. در این گزارش آمده است که باج دهی به دزدان سبب تشویق دزدی دریایی در سواحل سومالی می‌شود. این عمل (دادن باج) توسط اغلب کشورها، حتی ایران، نیز انجام شده است.^{۲۹}

۴- ابراز خوشحالی از تصمیم ناتو برای مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی

شورای امنیت از ناتو بابت اسکورت کشتی‌های برنامه جهانی (WFP یا PAM) تشکر نموده است و هم چنین رضایت خود را از تصمیم اتحادیه اروپا برای اجرای

۲۹. ایران تا ژانویه ۲۰۱۰ حدود ۴ میلیون دلار برای آزادی دو فروند از کشتی‌های خود پرداخت کرده است.

عملیات دریایی ۱۲ ماهه به منظور حمایت از کشتی‌های حامل مواد غذایی متعلق به برنامه جهانی غذا که حامل کمک‌های بشردوستانه به سومالی هستند ابراز داشته است. هم‌چنین این شورا حمایت از سایر کشتی‌های آسیب‌پذیر در صورت تهاجم دزدان دریایی و سارقان مسلح در سواحل سومالی را مورد توجه قرار داده است.

۵- توقیف کشتی‌ها، تسلیحات و سایر مواد

باید کلیه کشتی‌ها و تسلیحات و سایر موادی که به دلایل قوی برای ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی به کار می‌روند.

۶- بسط گسترهٔ اجرایی کنوانسیون ۱۹۸۸ در مورد اعمال غیرقانونی بر

ضد امنیت دریایی به دزدان دریایی و سارقان مسلح در دریا

شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ اعلام می‌دارد که طبق کنوانسیون ۱۹۸۸، دولتهای عضو آن مکلفند عمل تصرف کشتی یا کنترل آن را با استفاده یا تهدید به استفاده از خشونت یا هر شکل دیگر از ایجاد رعب جرم‌انگاری نمایند و صلاحیت خود را نسبت به این جرائم برقرار و اعمال نمایند، و مرتکبان یا مظنونان چنین جرائمی را مسترد نمایند. شورای امنیت هم‌چنین تکلیف دولت‌های عضو این کنوانسیون را به همکاری با دبیرکل سازمان بین‌المللی دریایی به منظور داشتن ابزار حقوقی لازم برای تعقیب اشخاص مظنون به ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی را متذکر می‌گردد.

۷- استقرار صلح و ثبات لازمهٔ محو دزدی دریایی

شورای امنیت اعلام می‌دارد که محو دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی مستلزم استقرار صلح و ثبات در سومالی، و تقویت نهادهای سیاسی، توسعه اقتصادی و اجتماعی، رعایت حقوق بشر و حکومت قانون در آن کشور می‌باشد. بنابراین معلوم می‌شود که ارتکاب جنایت دزدی دریایی همانند ارتکاب بسیاری از

جنايات بين‌المللی نیاز به محیط مساعد دارد که همانا عدم توسعه اقتصادی و اجتماعی و به ویژه عدم رعایت منزلت و حیثیت انسانها و حکومت قانون می‌باشد.

آن چه جالب می‌نماید این که شورای امنیت اعلام می‌دارد که دزدی دریایی و سرقت مسلحانه توسط کشتی‌ها در آبهای سرزمینی سومالی یا در دریای آزاد، در پهنه سواحل این کشور، وضعیت داخلی این کشور را وخیم کرده و آن خود تداوم تهدید بر ضد صلح و امنیت منطقه می‌باشد. به همین خاطر هم است که شورا قطعنامه‌های خود را برای مبارزه با دزدی دریایی در سومالی بر اساس فصل هفتم منشور صادر کرده است. نکته دیگر آن که ورود شورای امنیت در قلمرو مبارزه با دزدی دریایی و شناخت آن به عنوان تهدیدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی سبب می‌شود که کلیه دولتها حتی دولت‌های غیرعضو سازمان ملل مکلف به مبارزه با دزدی دریایی شوند،^{۳۰} در حالی که چنین الزامی گسترده و قوی از مفاد کنوانسیون‌های حقوق دریا قابل استیفا نمی‌باشد.

در کنار مصوبات شورای امنیت که برخورد با دزدی دریایی را به آبهای تحت حاکمیت سومالی گسترش داده است گروه تماس که از ۲۰۰۹ کار خود را آغاز کرده است، توانست درخواستی را در اجلاس قاهره مطرح کند. این گروه متعاقب این درخواست در دبیرخانه سازمان ملل متحد، طرح‌هایی را برای مقابله با دزدی دریایی در خشکی ارائه نموده است. این نیز پدیده بدیعی است که مبارزه با دزدی دریایی به خشکی هم کشیده شده است. در این خصوص وزیر خارجه سومالی نیز اعلام نمود که مبارزه با دزدی دریایی نباید فقط محدود به دریا باشد، بلکه باید در خشکی نیز آن را سرکوب کرد.^{۳۱}

در این جا است که مسأله برقراری رابطه میان طرح‌های مقابله با دزدی دریایی در دریا و خشکی مطرح می‌شود. به نظر می‌رسد که در پرتو همکاری واقعی دولتها

۳۰. دلیل آن این است که طبق منشور ملل متحد دولت‌های غیر عضو سازمان ملل متحد مکلفند در قلمرو صلح و امنیت بین‌المللی هماهنگ با این سازمان عمل کنند.

۳۱. رجوع به مصاحبه مطبوعاتی وزیر امور خارجه سومالی در تهران در تاریخ ۸/۱۰/۸۸.

برقراری چنین رابطه‌ای غیرممکن نباشد. این همکاری مسبوق به سابقه در قاره آسیا می‌باشد، و آن توافقی است که در خصوص مبارزه با دزدی دریایی که به ویژه در منطقه آبهای جنوب شرقی آسیا و به طور خاص در تنگه مالاکا و دریای چین ارتکاب می‌یافت منعقد شده است.

سخن پایانی

در پایان با توجه به اسناد بین‌المللی، قوانین داخلی برخی کشورها و عملکرد آنها و رویه سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای به نظر می‌رسد بتوان اقدامهایی را برای پیشگیری و سرکوب جنایت دزدی دریایی لحاظ و اجرا نمود. اهم این اقدامها عبارتند از؛

الف - از منظر پیشگیری

برای پیشگیری از ارتکاب دزدی دریایی می‌توان اقدامهای زیر را انجام داد. البته پاره‌ای از این اقدامها نیز انجام شده‌اند.

۱- تقویت و نهادینه کردن همکاری دولتها با یکدیگر و با سازمانهای بین‌المللی در کلیه سطوح اعم از بین‌المللی و منطقه‌ای:

این اقدام می‌تواند در قلمروهای مختلف از جمله اطلاع رسانی و ایجاد یک ساز کار اعلام خطر فوری، شبیه آن چه که در مورد اعلام فوری بلایا طبیعی در دریا (مانند سونامی) ایجاد شده است، انجام شود.

۲- ایجاد یک گشت‌زنی نهادینه با همکاری یا در چارچوب سازمان بین‌المللی

دریایی

۳- اتخاذ اقدامهای موردی:

این اقدامها می‌توانند به طور موردی انجام شوند که از آن جمله استفاده از سیم خاردار در اطراف کشتی‌ها، نصب دوربین‌های دید شب، استفاده از توپهای آب فشار، پرتاب بشکه‌های آب بر روی قایق‌های دزدان دریایی، چرخش ۳۶۰ درجه کشتی‌ها

برای ایجاد امواج برای جلوگیری از نزدیک شدن کشتی دزدان دریایی می‌باشند.^{۳۲} البته باید توجه داشت که اثر این اقدامها نسبی می‌باشد.

۴- استفاده از گارد مسلح در کشتی‌ها:

بدون ورود به بحثها و مجادلات ناشی از حضور افراد مسلح در کشتی‌های تجاری به نظر می‌رسد بتوان از وجود شرکت‌های امنیتی و مستخدمان مسلح آنها در کشتی‌ها برای مقابله با دزدان دریایی استفاده نمود.^{۳۳}

۵- امحا و خشکاندن بسترهای اصلی جنایت دزدی دریایی:

به نظر می‌رسد که مبارزه با فقر، امحا دیکتاتوری و نظام‌های سیاسی اقتدارگرا، رعایت حقوق بشر و برقراری حکومت قانون بتوانند عوامل مؤثری در پیشگیری از ارتکاب جنایت دزدی دریایی می‌باشند. با امحا این عوامل می‌توان هر گونه مستمسکی را از دست دزدان دریایی برای ارتکاب جنایت دزدی دریایی خارج کرد.

۶- جلوگیری از مداخله سایر کشورها:

در مواردی مداخله و تحریک سایر کشورها در ارتکاب دزدی دریایی مؤثر است که باید مانع از آن شد. در این مورد می‌توان برای مثال به مداخله کشور اریتره و کمک آن کشور به شورشیان سومالی اشاره نمود. این مداخله سبب عدم برقراری صلح و امنیت در این کشور شده، بستر مناسبی را برای ارتکاب دزدی دریایی فراهم می‌کند.

ب- از نظر سرکوب

برای سرکوب جنایت دزدی دریایی اهم اقدام‌هایی که می‌توان انجام داد عبارتند از؛

۱- ضبط و مصادره اموال مسروقه

کلیه اموال مسروقه باید از دزدان دریایی ضبط و مصادره شده، به صاحبان اصلی یا

۳۲. اغلب این اقدامها توسط کشتی‌های نفت کش ایرانی انجام می‌شوند.

۳۳. استفاده از شرکت‌های امنیتی سازکاری است که برای برقراری امنیت در برخی از کشورها از جمله عراق مورد استفاده قرار گرفته است.

ذوی الحقوق آنان عودت داده شوند.

۲- اموال دزدان دریایی مصادره شوند.

۳- صلاحیت جهانی برای محاکمه و مجازات دزدان دریایی تقویت و اجرا شود.

۴- دولتها به جرم‌انگاری این جنایت در نظام حقوق داخلی خود مبادرت نمایند.

۵- دزدی دریایی، سرقت مسلحانه در دریا و یا هر گونه «خشونت در دریا» از جمله

«تروریسم دریایی» در فهرست جنایات واقع در صلاحیت دیوان بین‌المللی کیفری قرار

گیرد. به نظر می‌رسد پیشنهاد افزایش این جرائم در کنفرانس بازنگری اساسنامه دیوان،

که قرار است از ۳۱ می ۲۰۱۰ در شهر کامپالا (پایتخت اوگاندا) برگزار شود با مخالفت

چندانی روبرو نشود.

در پایان این سؤال اساسی همچنان باقی است که آیا دولت-ملت و ستفالیایی اراده

سیاسی واقعی برای پیشگیری و سرکوب جنایات بین‌المللی بطور عام و دزدی دریایی

بطور خاص را دارد؟

دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل؛ مروری بر حوادث سومالی

دکتر مرتضی نجفی اسفاد
فرخزاد جهانی^۱

چکیده: حقوق بین‌الملل چارچوب مناسبی را برای تعریف دزدی دریایی و احصاء عناصر آن و مبارزه با و سرکوب آن فراهم کرده است. دزدی دریایی اگرچه خود جرم مستقلی است اما می‌توان آنرا به عنوان یکی از اشکال اختلال در ایمنی دریانوردی یا تروریسم دریایی نیز قلمداد نمود. اعمال صلاحیت جهانی در مورد مرتکبان دزدی دریایی امری پذیرفته شده است، اما با توجه به تعریف دزدی دریایی در معاهدات بین‌المللی، اعمال این اصل در مورد ارتکاب این جرم در آبهای سرزمینی نظیر آنچه در سومالی رخ داده درهاله‌ای از ابهام قرار دارد. در حال حاضر دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی تلقی شده و جامعه بین‌المللی مجاز به توسل به زور علیه این پدیده حتی در آبهای داخلی سومالی گردیده است. این اقدامات اگرچه گام مهمی در مبارزه با بی‌کیفیری در خصوص این جرم

* دانشجوی دکتری حقوق بین‌الملل

بین‌المللی است اما به خودی خود کافی نمی‌باشد. مهمترین چالش پیش روی جامعه بین‌المللی فقدان ساز و کار متناسب جهت تعقیب و محاکمه دزدان دریایی است.

واژگان کلیدی: دزدی دریایی، سرقت مسلحانه کشتی‌ها، صلاحیت جهانی، عبور بی‌ضرر، شورای امنیت، سازمانهای بین‌المللی، اقدامات منطقه‌ای.

مقدمه

در جهان امروز تجارت و مبادلات اقتصادی میان کشورها یکی از ارکان مهم حیات جامعه بشری است. حمل و نقل دریایی از دیرباز به عنوان یکی از روشهای سریع و ارزان نقل و انتقال کالاها مورد اهتمام دولتها، شرکتهای و بازرگانان بوده و امروزه نیز این توجه و اهتمام کماکان تداوم دارد. در عصر تجارت، رقابت و سرمایه‌گذاری دسترسی به منابع انرژی یکی از حوزه‌های پراهمیت در معادلات سیاسی و استراتژیک کشورها بوده و چه بسا سرمنشأ بسیاری از جنگ‌ها و نا امنی‌ها نیز این مؤلفه باشد. کشتیرانی بین‌المللی روش منحصر به فرد حمل و نقل نفت به مثابه عامل حیات جوامع صنعتی امروز قلمداد می‌گردد. ایمنی دریانوردی به منزله تضمین حمل و نقل ایمن نفت، کالاهای مصرفی و مسافران می‌باشد و اخلال در ایمنی دریانوردی به معنی اخلال در ارکان اساسی جامعه بشری است.

اگرچه از دیدگاه عموم مردم دزدی دریایی مفهومی کهن و متعلق به قرون گذشته می‌باشد اما در دوران حاضر دزدی دریایی به شکل مدرن و نوین آن در گوشه و کنار جهان خودنمایی کرده و موجب اخلال در مبادلات تجاری و ایمنی دریانوردی شده است. برخورداری دزدان دریایی از تکنولوژی مدرن، سلاحهای پیشرفته و سازمان و تشکیلات منظم و تمرکز فعالیت آنان در مناطق استراتژیک جهان مسأله‌ای است که موجب چالش جدی جامعه بین‌المللی شده است. درحالیکه جرم‌انگاری و ممنوعیت دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد اما مقررات قراردادی بین‌المللی نیز به این مسأله بی‌توجه نبوده و در کنوانسیونهای ۱۹۸۵ دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق

دریاها به آن پرداخته شده است. اما مقررات این معاهدات حاوی خلأها و ابهاماتی بوده و مسائلی چون اختصاص تعریف دزدی دریایی به محدوده دریای آزاد و مناطق خارج از مناطق تحت صلاحیت کشورها و لزوم اهداف شخصی برای مرتکبان دزدی دریایی از جمله مسائلی است که مانع از جامعیت تعریف این جرم می‌گردد.

دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن نقطه عطفی در تاریخ این پدیده است. برای اولین بار در تاریخ، شورای امنیت این مقوله را تهدید صلح و امنیت بشری تلقی نمود و در چارچوب فصل هفتم منشور به طور خاص به آن توجه نمود.

در بررسی پدیده دزدی دریایی سؤالاتی چند بر ذهن متبادر می‌گردد:

اولاً آیا تعریفی از جرم دزدی دریایی وجود دارد؟ و عناصر تشکیل دهنده این جرم

چیست؟

ثانیاً با توجه به خلأ قانونی موجود آیا تحقق دزدی دریایی در مناطق تحت

صلاحیت دولتها مشمول تعریف دزدی دریایی می‌گردد؟

ثالثاً با توجه به وقایع سومالی آیا قطعنامه‌های شورای امنیت در حقوق بین‌الملل دریا

و قواعد موجود در آن تغییری ایجاد کرده است؟

رابعاً آیا قطعنامه‌های شورای امنیت نقض حاکمیت و مداخله در امور داخلی

سومالی قلمداد می‌گردد؟

خامساً آیا عکس‌العمل جامعه بین‌المللی به وقایع سومالی کافی و مناسب می‌باشد؟

در این نوشتار بر این دیدگاه تأکید شده که حقوق بین‌الملل دریاها تعریفی از دزدی

دریایی ارائه نموده و از تعریف مذکور می‌توان عناصر تشکیل دهنده این جرم را

استنباط نمود. با وجود این عدم تعیین تکلیف در مورد ارتکاب این جرم در مناطق

تحت صلاحیت دولتها در معاهدات عام‌الشمول از جمله خلأهای قانونی موجود

می‌باشد. همچنین معتقدیم اگرچه برای تعقیب کیفری جرم دزدی دریایی در دریای آزاد

اصل صلاحیت جهانی اعمال می‌گردد ولی کاربرد این اصل در مورد ارتکاب این جرم

توسط اتباع سایر کشورها در مناطق تحت صلاحیت آنها به خودی خود اقدامی

مداخله‌جویانه بوده و تنها راه توجیه آن توسل به خاصیت الزام‌آور قطعنامه‌های شورای امنیت و تقدم آنها بر سایر تعهدات کشورها از جمله قوانین داخلی آنهاست. فرضیه دیگر این مقاله آن است که قطعنامه‌های شورای امنیت در مورد سومالی اگرچه تغییری صریح در مقررات حقوق بین‌الملل دریاها و رژیم حاکم بر دریای سرزمینی است اما نباید به عنوان شکل‌گیری یک قاعده عرفی جدید تلقی شود. علاوه بر این مداخله‌کشی‌ها و هواپیماهای نظامی کشورهای دیگر و سازمانهای بین‌المللی در راستای قطعنامه‌های شورای امنیت با توجه به استمداد دولت سومالی و رضایت آن کشور و تأکید کلیه قطعنامه‌های شورا بر لزوم احترام بر حاکمیت و تمامیت ارضی این دولت و مراعات قواعد حقوق بین‌الملل نقض حاکمیت این کشور تلقی نمی‌شود. با تمام این احوال مداخله کشورها در سومالی تاکنون نتوانسته باعث ریشه‌کن شدن کامل این پدیده شده و صلح و ثبات را در سومالی پایدار نماید. از سوی دیگر عدم عضویت برخی دولت‌های شرکت‌کننده در عملیات نظامی علیه دزدان دریایی در معاهدات حقوق دریاها، فقدان قوانین داخلی متناسب آنها، فقدان دستگاه قضایی کارآمد در سومالی، مسائلی از قبیل اثبات مالکیت کشتی‌های توقیف شده، سن مسئولیت کیفری مرتکبان و عوامل رافع مسئولیت کیفری آنان از جمله مسائل پیچیده حقوقی است که تعقیب و محاکمه آنان را با چالش جدی مواجه می‌سازد.

گستره دزدی دریایی و سرقت مسلحانه کشتی‌ها

اگرچه در حال حاضر چالش جامعه بین‌المللی دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن است اما محدوده عملکرد دزدان دریایی منحصر به این مناطق نمی‌باشد. شرایط و اوضاع و احوال خاص حاکم بر کشور سومالی، اقدامات دزدان دریایی در حمله به کشتی‌های حامل کمک‌های امداد رسانی وابسته به سازمان ملل، اهمیت استراتژیک مسیر و محدوده عملیات دزدان دریایی در تجارت بین‌المللی و از جمله اسباب برجسته شدن موضوع و تلقی آن به عنوان تهدید صلح و امنیت بین‌المللی می‌باشند. اما دزدی دریایی در جهان منحصر به این منطقه نبوده و در طی سالهای

گذشته نواحی چون آسیای جنوب شرقی و دریای کارائیب عرصه تاخت و تاز دزدان دریایی بوده است. به طور مشخص مناطقی از قبیل سواحل اندونزی، تنگه مالاکا، مالزی، فیلیپین، ویتنام، بنگلادش، سواحل نیجریه، غنا، پرو، کلمبیا، جامائیکا، ونزوئلا، سومالی و خلیج عدن مناطق عمده وقوع دزدی دریایی در جهان می‌باشند. در سال ۲۰۰۳ بالاترین میزان دزدی دریایی ۱۲۱ مورد و متعلق به اندونزی بود پس از آن مناطقی چون بنگلادش با ۵۸ مورد، نیجریه ۳۹ مورد و تنگه مالاکا با ۲۸ مورد در رده‌های بعدی قرار داشتند. در سال ۲۰۰۸ خلیج عدن با ۹۲ مورد بالاترین میزان وقوع دزدی دریایی را به خود اختصاص داده و مناطقی چون نیجریه با ۴۰ مورد، سومالی با ۱۹ مورد اندونزی با ۲۸ مورد رده‌های بعدی را به خود اختصاص دادند. به طور کلی کل میزان دزدی دریایی و سرقت کشتی‌ها در سال ۲۰۰۳ ۲۰۰۳ چهل و پنج مورد و در سال ۲۰۰۸ دویست و نود و سه فقره بوده است.^۲ از نظر خشونت اعمال شده در حوادث دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سراسر جهان در سال ۲۰۰۸ تعداد ۹۳۱ فقره گروگانگیری، ۹ فقره تهدید، ۷ فقره حمله خشونت‌آمیز، ۳۲ فقره ایراد ضرب و جرح، ۱۱ فقره قتل و ۲۱ فقره فقدان اشخاص به وقوع پیوسته و کل اقدامات خشونت‌بار در اثر این حوادث ۱۰۱۱ مورد بوده که در مقایسه ۶۴۴ مورد در سال ۲۰۰۳ افزایش چشمگیری را نشان می‌دهد.^۳

با دقت نظر در آمار فوق می‌توان چنین نتیجه گرفت که اگرچه تعداد موارد دزدی دریایی و سرقت مسلحانه کشتی‌ها در ۵ سال اخیر کاهش یافته اما میزان اعمال خشونت‌بار علیه خدمه و مسافران به رقمی نزدیک دو برابر افزایش یافته است.

دزدی دریایی در سومالی

سومالی در منطقه شاخ آفریقا قرار گرفته و دارای ۲۳۰۰ مایل دریایی نوار ساحلی در خلیج عدن و اقیانوس هند بوده و در مجموع ۲/۵ میلیون مایل مربع از عرصه دریا

^۲. International Chamber of commerce, International Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report January 1-December 31-2008

^۳. ibid

در مقابل سواحل این کشور قرار دارد. در سال ۲۰۰۸ تعداد ۱۱۱ مورد دزدی دریایی در خلیج عدن و اقیانوس هند از طریق سومالی صورت گرفته که در مقایسه با سال ۲۰۰۷ حدود ۲۰۰ درصد افزایش را نشان می‌دهد.^۴

حملات دزدان دریایی به کشتی‌های عبوری از خلیج عدن صورت می‌گیرد که کوتاهترین مسیر بین آسیا و اروپاست. سالیانه ۱۶ تا ۲۰ هزار کشتی از این مسیر عبور می‌نماید. نفتکش‌های بزرگ ۱۲ درصد کل نفت خام جهان را از این حمل می‌نماید^۵ در سال ۲۰۰۸، دزدان دریایی از این طریق رقمی بین ۵۰۰ هزار تا دو میلیون دلار درآمد کسب نمودند. در حالی که درآمد سرانه هر سومالیایی کمتر از ۶۰۰ دلار در سال است هر دزد دریایی به طور متوسط حداقل ۳۰ هزار دلار درآمد کسب می‌نماید.^۶

در سال ۲۰۰۸ در اثر اقدامات دزدان دریایی چهار خدمه کشتی کشته شده، دو نفر مجروح و ۱۴ نفر مفقود و ۲۴۲ نفر به گروگان گرفته شده‌اند.^۷

گروه‌های مرتکب دزدی دریایی در سومالی دارای خصایص منحصر به فردی هستند که توسل به یک راه حل عمومی برای مقابله با همه آنها را دشوار می‌سازد. بنا بر گزارش دبیرکل سازمان ملل گروه‌های مسلح دزدان دریایی سومالی در مناطقی چون Bosaso , qandala , Caluula , Bargaal , Hobyo , Garad, Puntland , Eyl و موگادیشو فعالیت می‌نمایند و حتی برخی از این گروه‌ها از نظر توان و قابلیت نظامی با نهادهای وابسته به دولت رقابت می‌کنند.^۸ با توجه به قوانین متعارض دولتها در خصوص محاکمه نوجوانان و مقررات بین‌المللی در این خصوص این اقدام به حرفه‌ای جذاب برای نوجوانان شده است. عوامل چون فقر، بیکاری، نابودی منابع ماهیگیری، دشواری شرایط زندگی، جنگ داخلی و نابسامانی سیاسی از عوامل و انگیزه‌های دزدی

^۴. ibid

^۵. U.S National security council, countering piracy off the Horn of Africa, partnership and Action plan, December 2008.

^۶. ibid

^۷. Icc International Maritime Bureau, piracy and Armed Robbery Against ship Annual Report, January 1-December 31, 2008

^۸. Report of the UN secretary – General, s/ 2009/ 146, March, 16, 2009

دریایی در سومالی ذکر شده است. اگرچه انگیزه دزدان دریایی سودجویی و کسب منافع مالی است اما مصاحبه‌های آنان با رسانه‌ها حاکی از آن است که آنان علت اقدام خود را نابودی منابع ماهیگیری در اثر صید غیرقانونی و آلودگی محیط زیست دریایی سومالی در اثر تخلیه غیرقانونی زباله می‌دانند. البته این ادعای آنان قبلاً تا حدودی مورد تأیید قرار گرفته است. بنا بر گزارش بخش توسعه بین‌المللی انگلستان در سال ۲۰۰۵ طی سالهای ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۴ در اثر صید غیرقانونی ماهی تن و میگو در سواحل سومالی حدود ۱۰۰ میلیون دلار به اقتصاد این کشور ضرر وارد شده است.^۹ «گروه تماس بین‌المللی در خصوص دزدی دریایی» در سومالی نیز دزدی دریایی را معلول عواملی چون صید غیرقانونی ماهی و آلودگی آبهای این کشور در اثر تخلیه زباله‌های سمی می‌داند که باعث تأثیر منفی بر اقتصاد سومالی شده است.^{۱۰} البته مسأله جالب این است که ماهیگیری سومالی نیز در اثر دزدی دریایی در سال ۲۰۰۸ حدود ۳۰ درصد رشد منفی داشته است.^{۱۱}

تعریف دزدی دریایی

واژه دزد دریایی یا Pirate از مشتقات کلمه لاتین Pirata و واژه یونانی Peirates بوده و ریشه در کلمه Peira به معنی تلاش و تجربه دارد و به «خوش شانس در دریا» نیز ترجمه شده است.^{۱۲} از نظر اصطلاحی و تعریف حقوقی می‌بایست به معاهدات بین‌المللی مرتبط مراجعه نمود. مطابق ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد دزدی دریایی شامل اعمال زیر است:

(۱) هر عمل غیرقانونی، تعدی، توقیف یا غارت که برای مقاصد شخصی بوسیله کارکنان یا مسافران یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی در:

9. Piracy off the Horn of Africa, Congressional Research service, Prepared for Members and Committees of Congress, 2009

International Contact Group On Piracy

¹⁰. ibid

¹¹. ibid

¹². www. Ety Moline . com

الف) دریای آزاد علیه کشتی دیگر یا هواپیمایی دیگر یا علیه اشخاص یا اموال داخل این کشتی یا هواپیما

ب) در جایی خارج از حوزه صلاحیت دولتها رخ می‌دهد.

۲) هر نوع شرکت داوطلبانه در به کارگیری یک کشتی یا هواپیما با علم به استفاده آن کشتی یا هواپیما در دزدی دریایی.

۳) هر نوع تحریک یا تسهیل عامدانه انجام اعمالی که در زیر پاراگراف ۱ یا زیر پاراگراف ۲ این ماده آمده است.

همچنین مطابق ماده ۱۶ این کنوانسیون اگر کارکنان کشتی یا هواپیما شورش نمایند و کنترل کشتی یا هواپیما را در دست خود گرفته و برای مقاصد شخصی خود مرتکب تعدی شوند اعمال آنان دزدی دریایی محسوب می‌گردد. همچنین مطابق ماده ۱۷ این کنوانسیون کشتی یا هواپیما زمانی متعلق به دزدان دریایی قلمداد می‌شود که اشخاصی که کنترل آنرا بر عهده دارند آنرا در جهت مقاصد مذکور در ماده ۱۵ به کار گرفته یا قصد کنند آنرا در این جهت به کار گیرند.

در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مواد ۱۰۱ تا ۱۰۷ به موضوع دزدی دریایی اختصاص یافته است ماده ۱۰۱ این کنوانسیون دزدی دریایی را چنین تعریف می‌نماید: الف) هرگونه عمل خشونت‌بار یا توقیف غیرقانونی یا هر عمل خسارت‌بار که بوسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته باشد.

۱) در دریای آزاد علیه کشتی یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی‌ها یا هواپیماها.

۲) علیه یک کشتی، هواپیما اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور

ب) مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا هواپیما با علم به این حقیقت که آن کشتی یا هواپیما مبادرت به دزدی دریایی می‌نماید.

ج) اقدام به هرگونه اقدام تحریک‌کننده عمدی که موجب تسهیل اقدامات مذکور

در بندهای «الف» و «ب» می‌گردد.

مقررات ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد در ماده ۱۰۳ این کنوانسیون تکرار شده است. همچنین مقررات ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد در ماده ۱۰۲ این کنوانسیون تکرار شده است.

بنابر تعاریف فوق:

۱) اقدام به هرگونه خشونت خواه به قصد تصاحب اموال و خواه قصد اخذ باج یا شکنجه و آزار یا سلب آزادی مسافران و خدمه مشمول تعریف دزدی دریایی است.

۲) محدوده جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی، دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولتهاست.

۳) تعریف دزدی دریایی بر اقدامات صورت گرفته توسط هواپیماهای خصوصی یا علیه این هواپیما در صورت انطباق شرایط فوق صدق می‌نماید.

۴) عمل دزدی دریایی توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی و علیه هواپیماها یا کشتی‌های خصوصی صورت می‌پذیرد. بنابر اقدام توسط کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی، علیه آنها از تعریف دزدی دریایی خارج است.

۵) صرف شورش خدمه این کشتی‌ها یا هواپیما و کنترل آنان بر کشتی یا هواپیما مصداق دزدی دریایی نبوده بلکه لازم است یا اقدام به کنترل به قصد ارتکاب اعمال مادی دزدی دریایی باشد یا در عمل چنین اقداماتی صورت پذیرد.

اما خلأ حقوقی تعاریف فوق عدم تعیین تکلیف در مورد اقدامات مصداق دزدی دریایی در آبهای تحت صلاحیت دولتهاست. در راستای رفع این ابهام کمیته ایمنی سازمان ایمنی دریانوردی IMO در قطعنامه (22) A. 992 که راهنمای تحقیقات کیفری در خصوص جرایم دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌هاست. سرقت مسلحانه کشتی‌ها (Armed robbery) را چنین تعریف کرده است:

« اقدام غیرقانونی خشونت‌بار یا توقیف یا غارت یا تهدید به غارت یا توقیف کشتی‌ها علیه اشخاص یا اموال روی آنها با اهداف شخصی در درون قلمرو کشوری که

دارای صلاحیت بر این جرایم است.^{۱۳}

بنابر تعریف فوق توقیف یا غارت کشتی‌ها در پرتو ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز واقع می‌شوند و تهدید به ارتکاب این اعمال نیز مصداق سرقت مسلحانه کشتی‌ها می‌باشد مهمترین تفاوت این جرم با دزدی دریایی در محل ارتکاب آن است که شامل بنادر و آبهای سرزمینی و حتی آبهای داخلی کشورها می‌گردد.

در ماده ۲ موافقت‌نامه منطقه‌ای همکاری مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیا^{۱۴} که در سال ۲۰۰۵ به امضای کشورهای بنگلادش، برونئی، دارالسلام، کامبوج، چین، هند، اندونزی، ژاپن، کره، لائوس، مالزی، میانمار، فیلیپین، سنگاپور، سریلانکا، تایلند و ویتنام رسید، سرقت مسلحانه کشتی‌ها به معنی هر اقدام غیرقانونی و خشونت‌بار یا بازداشت یا غارت کشتی‌ها اشخاص یا اموال موجود در آنها در درون قلمرو صلاحیت کشورهای مقاصد یا مشارکت داوطلبانه و آگاهانه در چنین اعمالی و یا تشویق یا تسهیل عامدانه این اقدامات ذکر شده است.^{۱۵}

دزدی دریایی و تروریسم دریایی

در پی اقدام یک گروه فلسطینی به ربودن یک کشتی به نام SS Achille Lauro در سال ۱۹۸۵ و تقاضای آنان مبنی بر مبادله گروگانها با اسیران فلسطینی در بند اسرائیل جامعه بین‌المللی متوجه وجود یک خلأ آشکار در خصوص معاهده‌ای در ارتباط با صیانت از ایمنی دریانوردی شد. اگرچه در خصوص مبارزه با تروریسم در اشکال مختلف تا آن زمان اسناد و معاهدات متعددی همچون کنوانسیون ۱۹۶۷ توکیو و کنوانسیون ۱۹۷۰ ایکائو کنوانسیون ملل متحد سال ۱۹۷۲ در خصوص حمایت از دیپلماتها و در مورد مصادیق خشونت‌بار دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد ژنو و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مقررات نسبتاً قابل قبولی گنجانده شده بود اما تا

¹³. Report on Act of Piracy and Armed Robbery Against ship, imo, msc. 4/ cir. 27. 19 Nowmber 2008

¹⁴. Regional cooperation Agreement on combating piracy and Armed Robbery against ships in Asia

¹⁵. Regional Cooperation Agreement On Robbery Against Ships in asia

آن زمان کنوانسیون خاصی که به طور ویژه ناظر بر اقدامات تروریستی علیه ایمنی دریانوردی می‌باشد به تصویب نرسیده بود. به دنبال حادثه مذکور جلسات متعددی توسط IMO برگزار و پس از بررسی و بحث فراوان کنوانسیون بین‌المللی در خصوص سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی^{۱۶} در سال ۱۹۹۸ به تصویب رسید. رویکرد اصلی این کنوانسیون و پروتکل الحاقی آن در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی علیه سکوهاى ثابت در فلات قاره الگوبرداری از کنوانسیون‌های ۱۹۶۳ توکیو و ۱۹۷۰ لاهه در خصوص جرایم تروریستی علیه عبور و مرور هوایی است.

در ماده ۳ کنوانسیون سال ۱۹۸۸ و جرایم تحت شمول آن احصاء شده‌اند این جرایم عبارتند از:

- (۱) اعمال کنترل یا توقیف یک کشتی از طریق توسل به زور یا تهدید به توسل به زور
- (۲) اقدام خشونت‌آمیز علیه اشخاص موجود در کشتی اگر آن عمل احتمالاً موجب به مخاطره افتادن ایمنی دریانوردی آن کشتی شود.
- (۳) تخریب یا ایراد آسیب به یک کشتی در صورتی که احتمالاً موجب به مخاطره افتادن ایمنی دریانوردی کشتی شود.
- (۴) قراردادن موارد یا وسیله‌ای در داخل یک کشتی که احتمالاً باعث آسیب به کشتی یا محموله آن یا تخریب کشتی شود و موجب به مخاطره افتادن ایمنی دریانوردی آن کشتی گردد.
- (۵) ایراد آسیب جدی به تأسیسات دریانوردی یا نابودی آنها یا مداخله جدی در تخریب آنها به نحوی که احتمالاً موجب به مخاطره افتادن ایمنی دریانوردی یک کشتی شود.
- (۶) ارسال و مخابره اطلاعات نادرست به نحوی که احتمالاً موجب به مخاطره افتادن ایمنی دریانوردی یک کشتی گردد.

¹⁶. 1998 international convention for the suppression un lawful Acts again the safery of maritime Navigation

۷) قتل یا ایراد صدمه جدی به اشخاص در ارتکاب به ارتکاب جرایم فوق یا شروع به ارتکاب آنها.

اقدامات اشخاص در ارتکاب جرایم فوق می‌بایست غیرقانونی و عمدی باشد. همچنین مشارکت در ارتکاب اعمال فوق، تسهیل ارتکاب آنها و تشویق بر انجام این جرایم نیز جرم تلقی گردیده است. علاوه بر آن انجام اقدامات فوق یا تهدید به آنها با هدف داشتن فرد به ارتکاب عمل خاص یا خودداری از اعمال خاص از جرایم مشمول این کنوانسیون است.

بنابراین اقدام به دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها می‌تواند مصداق اقدام علیه ایمنی دریانوردی و جرایم موضوع کنوانسیون ۱۹۸۸ ایمو نیز باشد. در استراتژی دولت آمریکا که در سال ۲۰۰۸ درخصوص دزدی دریایی در شاخ آفریقا اعلام گردیده به این موضوع اشاره و ضمن استناد به کنوانسیون ۱۹۹۸ دزدی دریایی از مصادیق تروریسم ذکر گردیده است.^{۱۷}

عناصر تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی

همانند حقوق داخلی در حقوق بین‌الملل نیز جرم بین‌المللی دارای عناصری است. جرایم بین‌المللی به معنی نقض آن دسته از قواعد بین‌المللی است که در حقوق عرفی یا قراردادی بین‌المللی موجب مسؤولیت کیفری است و غایت آنها حمایت از ارزشهای مورد احترام جامعه بین‌المللی می‌باشد. بنابراین هر عمل مجرمانه‌ای لزوماً به معنی جرم بین‌المللی نبوده و نقض هر مقرره بین‌المللی نیز جرم بین‌المللی تلقی نمی‌گردد. برای تحقق جرم بین‌المللی الزاماً می‌بایست عمل ارتكابی نقض یک قاعده بین‌المللی اعم از عرفی یا قراردادی، بوده و همچنین این اقدام موجب مسؤولیت کیفری فردی باشد. مبنای جرم‌انگاری در جرایم بین‌المللی احترام به ارزشهای جامعه بین‌المللی می‌باشد که در عرف یا معاهدات بین‌المللی از آنها حراست شده است. جرایمی چون نسل‌کشی،

¹⁷. Countering Piracy off the Horn of Africa: Partnership and Action plan, U.S. National security council December 2008

جنایات جنگی، جنایات علیه بشریت، تجاوز و دزدی دریایی در زمره این جرایم می‌باشند.^{۱۸}

در میان جرایم بین‌المللی، دزدی دریایی قدمت بیشتری دارد. دزدی دریایی فی نفسه جرمی علیه ارزشهای جامعه بین‌المللی نمی‌باشد بلکه بیشتر موجب به مخاطره افتادن منافع مادی و ایمنی تجارت و دریانوردی می‌گردد. آنچه که باعث حساسیت دولتها و در نتیجه تدوین مقررات و حتی پیش‌بینی اصل صلاحیت جهانی برای این جرم گردیده آن است که این جرم غالباً با اقداماتی همچون قتل، شکنجه، غرق نمودن قربانیان و یا ضرب و جرح آنان توأم است.^{۱۹} شاید به همین دلیل است که در تعاریفی که از دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای و نیز کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شد خشونت یکی از مؤلفه‌های اصلی در تعریف دزدی دریایی می‌باشد. جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق عرفی ریشه داشته و از قرن هفدهم میلادی مورد توجه جامعه بین‌المللی بوده است. در رسیدگی این جرم می‌بایست عناصر سه گانه و اوضاع و احوال آن احراز گردد:

الف) عنصر مادی دزدی دریایی

برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتکاب یکی از اعمال مادی ممنوعه ضروری است اقداماتی نظیر تعدی، توقیف، غارت، اقدامات خشونت‌بار، تخریب یا ایراد خسارت توأم با قهر و غلبه، اعمال کنترل بر کشتی به قصد دزدی دریایی توسط خدمه شورشی یا به کارگیری آن در جهت ارتکاب اقدامات فوق از مصادیق دزدی دریایی است. این مصادیق در تعاریف مندرج در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ در حقوق دریاهای و کنوانسیون ۱۹۸۸ ذکر شده‌اند. در سرکوب

۱۸. کاسسه، آنتونیو، حقوق بین‌الملل کیفری، ترجمه حسین پیران، اردشیر امیراجمند، زهرا موسوی،

ص ۲۸، انتشارات جنگل، ۱۳۸۷

۱۹. همان

اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی اعمالی چون کنترل زورمندانه یا تهدیدآمیز کشتی، اعمال خشونت علیه اشخاص موجود در آن، تخریب یا ایراد آسیب به کشتی یا محموله آن یا تأسیسات دریانوردی، قرار دادن یا وارد نمودن مواد یا وسایل مخرب یا آسیب‌رسان به کشتی یا محموله آن، ارسال اطلاعات نادرست، تهدید با هدف اجبار فیزیکی یا قضایی فردی جهت ارتکاب عملی یا خودداری از انجام عملی از جمله مصادیق ممنوعه و عناصر مادی می‌باشند.

بنابراین ملاحظه می‌شود که دایره شمول ممنوعیت در کنوانسیون ۱۹۸۸ دارای جامعیت بیشتری است.

وقایع سوماتی و اقدامات دزدان دریایی از قبیل تعدی خشونت‌آمیز و با توسل به سلاحهای اتوماتیک به کشتی‌ها، توقیف کشتی‌ها و محموله و بازداشت خدمه و در مواردی قتل و ضرب و جرح خدمه، توسل به زور و تهدید مالکان کشتی‌ها به انجام عمل خاص از جمله اقدامات ممنوعه و مصداق دزدی دریایی است که در تعاریف دزدی دریایی به آنها اشاره شد.

ب) عنصر روانی

تعاریف مذکور در سه کنوانسیون مذکور حاوی عناصر عمد در ارتکاب دزدی دریایی است. بنابراین اقدامات غیرعمدی همچون حوادث دریایی منجر به قتل افراد یا تخریب کشتی‌ها و محموله آنها از شمول تعریف دزدی دریایی خروج موضوعی دارد. از آنجا که جامعه بین‌المللی در حال حاضر فاقد ساز و کار اجرایی جهت محاکمه دزدان دریایی در محاکم بین‌المللی است اقدام به تعقیب و محاکمه آنان توسط محاکم ملی صورت می‌پذیرد. بنابراین ضابطه احراز علم و عمد وابسته به مقررات داخلی کشورهاست.

ج) عنصر قانونی

عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و ماده ۱۰۱

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌باشد. کنوانسیون‌های مذکور دولتها را ملزم به محاکمه و مجازات دزدان دریایی بر اساس مقررات داخلی خود می‌نماید. موقعیت معاهدات در نظام حقوق داخلی امری است که در کشورهای مختلف متفاوت است به عنوان مثال مطابق اصل ۵۵ قانون اساسی فرانسه معاهدات بر قوانین داخلی این کشور برتر بوده و در صورت تعارض بین معاهدات و قوانین داخلی اولویت با معاهدات بین‌المللی است. در ایران طبق ماده ۹ قانون مدنی معاهدات در حکم قوانین داخلی می‌باشند. در نبود قوانین داخلی خاص در زمینه جرم‌انگاری و تعیین مجازات برای جرایم دریایی، تعقیب و محاکمه و مجازات مرتکبان این جرایم لاجرم در پرتو عموماً قانون و همچون جرایم عادی صورت می‌پذیرد. به عنوان مثال با سرقت کشتی یا محموله آن در دریای آزاد می‌بایست همانند سرقت به مثابه یک جرم عادی برخورد می‌گردد.

د) شرایط و اوضاع و احوال جرم

مشخصه اصلی جرم دزدی دریایی و وجه تمایز آن در جرم سرقت مسلحانه کشتی‌ها آن است که مطابق تعاریف ارائه شده این جرم در دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولتها صورت می‌گیرد. بنابراین یکی از شرایط این جرم وقوع آن در این اماکن است از سوی دیگر جرم مذکور توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی علیه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی صورت می‌پذیرد. از اینرو ارتکاب جرم دزدی دریایی توسط ناوگان دولتی یا نظامی که از آن به عنوان راهزنی تفویضی (Privateering) یاد می‌شود. با تعاریف کنونی دزدی دریایی تلقی نمی‌گردد و موجب ورود مسأله به مبحث عمل دولت و مسؤولیت بین‌المللی دولت می‌گردد. هدف از دزدی دریایی نیز می‌بایست اهداف شخصی باشد. آنچه‌آن که در مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها درمورد دزدی دریایی و تعریف IMO از جرم راهزنی مسلحانه کشتی‌ها گذشت در صورتی اقدامات خشونت‌بار علیه کشتی‌ها یا هواپیما در پی نیل به اهداف سیاسی، مکتبی یا مذهبی با حمایت دولت یا گروه‌های سیاسی صورت پذیرد

موضوع مصداق تروریسم دریایی می‌باشد.^{۲۰} مطابق ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، اقدامات مادی موضوع آن کنوانسیون می‌بایست منجر به اختلال در ایمنی دریانوردی کشتی نیز شود.

شیوه‌های دزدی دریایی

دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه کشتی‌ها به مفهوم عام آن و صرف نظر از مکان ارتکاب به اشکال مختلف صورت می‌گیرد. روشهای عمده ارتکاب این اقدامات به شرح زیر می‌باشند:

(۱) **حملات بندری:** این حملات غالباً در اسکله‌ها و مکانهای توقف کشتی‌ها صورت می‌گیرد. در این حملات که عمدتاً شبانگاه و در ساعات تاریکی رخ می‌دهد دزدان مخفیانه وارد کشتی‌ها شده و وجه نقد یا تجهیزات الکترونیکی کشتی‌ها را بدون اطلاع خدمه سرقت می‌نمایند. این نوع حملات در بنادراندونزی شایع است. درآمد دزدان از این طریق به طور میانگین سالانه ۵ تا ۱۰ هزار دلار می‌باشد.^{۲۱} با توجه به تعریف دزدی دریایی این اقدام مصداق دزدی دریایی به نحو مصطلح در حقوق بین‌الملل دریاها نمی‌باشد.

(۲) **راهزنی مسلحانه کشتی‌ها:** تفاوت این روش با روش قبل در آن است که در دریا صورت می‌گیرد. اما با دزدی دریایی نیز متفاوت می‌باشد زیرا در دریای آزاد صورت نمی‌پذیرد. این نوع دزدی به «دزدی آسیایی» شهرت دارد و ارزش اموال مسروقه از این طریق بین ۱۰ تا ۲۰ هزار دلار متغیر می‌باشد. در این روش نیز مرتکبان در مناطق خاصی در دریا همانند صخره‌ها یا جزایر مخفی شده و شبانگاه و به هنگام حرکت کشتی‌ها از پهلو به کشتی نزدیک شده و پس از ورود به کشتی اموال، کالا یا تجهیزات درون کشتی را به سرقت برده و می‌گریزند. تنگه مالاکا یکی از نقاط وقوع

۲۰. آنتونیو کاسسه همان ص ۱۵۳.

۲۱. IMO annual Report 2004, p.16.

این حوادث در سالهای اخیر است.^{۲۲}

کشتی‌ربائی: در این روش کشتی و محموله آن هدف دزدان دریایی است. در برخی موارد دزدان مبادرت به تخلیه محموله کشتی یا انتقال آن به منطقه دیگر می‌نمایند. این نوع دزدی در دریای آزاد و مناطق تحت حاکمیت دولتها رواج دارد. ارتکاب این اقدام نیازمند سازمان یافتگی سارقان و استفاده آنها از سلاح می‌باشد. مشخصه دیگر این روش آن است که دزدان پس از ورود به کشتی کنترل آنها بر عهده می‌گیرند اما همچون هواپیماربائی هدایت کشتی توسط خدمه آن اما تحت نظارت و دستورات دزدان صورت می‌پذیرد. در این روش هدف نهایی دزدان تصاحب محموله کشتی بوده و پس از تخلیه محموله مبادرت به آزادی کشتی و خدمه آن می‌نمایند. دزدان در این شیوه غالباً با برنامه‌ریزی دقیق و جمع‌آوری اطلاعات لازم و در اقدامی هماهنگ به کشتی‌ها حمله کرده و به اهداف خود نایل می‌گردند.^{۲۳} در سال ۲۰۰۳ تعداد ۱۳ فروند کشتی در آبهای جنوب شرقی آسیا به این شیوه ربوده شده‌اند.^{۲۴}

۳) آدم‌ربایی به قصد باجگیری: این شیوه از اوایل سال ۲۰۰۱ در جنوب شرقی آسیا شروع شد و ضمن رشد تصاعدی خود به سایر نقاط جهان تسری یافت در سال ۲۰۰۴ در تنگه مالاکا و سنگاپور ۱۴ مورد از این اقدام گزارش شده است. هدف دزدان ربایش خدمه کشتی‌ها و سپس مذاکره جهت اخذ باج در قبال آزادی آنهاست. در جنوب شرقی آسیا مبلغ مورد تقاضای دزدان بین ۱۰۰ هزار تا ۲۰۰ هزار دلار است ولی معمولاً پس از مذاکرات ۱۰ تا ۲۰ هزار دلار دریافت و گروگانهای خود را آزاد می‌نمایند.^{۲۵}

در نوع آسیایی آدم‌ربایی به قصد باجگیری برخلاف نوع سومالیایی دزدان دریایی در دسته‌های سازمان‌یافته وارد کشتی شده و مبادرت به ربایش کاپیتان و تعدادی از خدمه می‌نمایند گروههایی همانند آزادیبخش آچه و گروه ابوسیاف در سواحل اندونزی و

²². Catherine Zara Raymond, piracy in southeast Asia, new trends, issues and Responses, institute of Defense and strategic studies singapor, No 89, 2005.

²³. ibid

²⁴. IMB, annual Report 2003 p22-44

²⁵. Catherine Zara Raymond ,ibid p.8

فیلیپین از این شیوه استفاده می‌نمایند.^{۲۶} اما این نوع حملات محدود به این گروه‌ها نبوده و سازمانهای تبهکار نیز از این روش استفاده می‌نمایند.

شیوه عملکرد دزدان دریایی سومالی

دزدان دریایی سومالی مسلح به انواع سلاحهای اتوماتیک سبک و برخی سلاحهای سنگین مانند موشک‌اندازها می‌باشند. آنان از قایق‌های تندرو با موتورهای قوی استفاده کرده و هدف اولیه آنها کشتی‌هایی است که با سرعت کم حرکت می‌کنند و ارتفاع عرشه آنها تا دریاوندک باشد. دزدان دریایی سومالی غالباً از قایق‌های ماهیگیری، به عنوان پوشش استفاده نموده و حتی در برخی از موارد آنان ماهیگیران محلی را مجبور کرده‌اند که قایق‌ها و تجهیزات خود را به عنوان پوشش در اختیارشان بگذارند. آنان در ابتدا در مناطق نزدیک ساحل اقدام به حمله کشتی‌ها می‌نمودند ولی با توجه به حضور کشتی‌های نظامی و حفاظت از آبراه خلیج عدن که سالانه حدود ۲۰ هزار کشتی تجاری از آن عبور می‌نماید، توجه خود را معطوف به مناطق بسیار دور از ساحل معطوف کرده‌اند. اقدام دزدان دریایی در مناطق دور از ساحل اقیانوس هند با حمایت کشتی‌های ماهیگیری بزرگ که موسوم به کشتی مادر (Mother Ship) هستند صورت می‌پذیرد.^{۲۷}

یکی از ویژگی‌های منحصر به فرد دزدی دریایی در سومالی گروگانگیری خدمه است. برخلاف تنگه مالاکا و اندونزی که در آن دزدان با هدف غارت محموله به کشتی‌ها حمله می‌کنند در سومالی دزدان دریایی خدمه کشتی‌ها را به گروگان گرفته و در ازای آزادی آنها تقاضای باج می‌نمایند. دلیل این امر آن است که آنها در مناطق خشکی سومالی دارای مکانهایی برای نگهداری گروگانهای خود می‌باشند. معمولاً دزدان دریایی به طور متوسط در فاصله بین ۱۵ تا ۳۰ دقیقه به کشتی‌ها حمله کرده و عملیات خود را به پایان می‌رسانند. خصوصیت بارز دیگر دزدی دریایی در سواحل سومالی آن است که برخلاف نقاط دیگر جهان کشتار عمدی یا ایراد ضرب و جرح بر

²⁶ ibid

²⁷ ibid

گروگانها به شکل عامدانه نادر می‌باشد.^{۲۸} بی‌سابقه‌ترین اقدام دزدی دریایی تاریخ یعنی ربودن کشتی نفتکش سعودی MV Sirius star توسط این دزدان صورت گرفت که در ازای دریافت ۳ میلیون دلار باج آنرا آزاد کردند. محل ربایش این کشتی در ۱۰۰ کیلومتری جنوب منطقه گشت‌زنی کشتی‌های نظامی آمریکا و ناتو به سمت دریا بود.^{۲۹}

اعمال صلاحیت در خصوص دزدی دریایی

آنچنان که ذکر شد تعریف حقوقی دزدی دریایی معطوف به ارتکاب اعمال غیرقانونی در دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولتهاست. اصل کلی آن است که اعمال صلاحیت بر کشتی‌ها در دریای آزاد توسط دولت صاحب پرچم به عمل می‌آید. دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در قضیه لوتوس بر این اصل صحه گذاشت.^{۳۰} در این رأی که مربوط به حادثه تصادف دریایی بین کشتی فرانسوی و کشتی ترکیه بود و منجر به کشته شدن تعدادی از ملوانان ترک شد اگرچه حادثه در دریای آزاد رخ داده بود اما دیوان با پیروی از اصل فوق و بر مبنای آنکه کشتی متأثر از حادثه دارای پرچم ترکیه بود و به لحاظ فقدان قاعده‌ای در حقوق بین‌الملل مبنی بر ممنوعیت اقدام ترکیه در اعمال صلاحیت بر جرایم علیه اتباع موجود در کشتی خود در دریای آزاد، تعقیب و محاکمه کاپیتان کشتی فرانسوی را مجاز دانست. اصلی که دیوان از آن پیروی نمود یعنی اصل دولت صاحب پرچم منبعث از اصل آزادی دریا بود و فلسفه آن این بود که دریای آزاد تحت حاکمیت هیچ کشوری نبوده و بنابراین کشتی‌ها تابع دولت صاحب پرچم خود می‌باشند. اما کمیسیون حقوق بین‌الملل اصل مذکور را مشمول تعدیل‌هایی قرار داد. در بند اول ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد و بند ۱ ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ اصل مذکور مقرر گردیده اما این سند بین‌المللی استثنائاتی چون دزدی دریایی، تجارت برده، تعقیب فوری، حق بازرسی کشتی‌های مظنون به ارتکاب دزدی دریایی،

²⁸. Report of the un secretary General /s/ 2009/ 14. ibid

²⁹. Dani Reshef, Pirates of the Gulf: Somalia piracy on the high sea available at www.right news.com 19 November 2009

³⁰. (1927) Pcij, sera, No 10, p, 25

تجارت برده و سایر فعالیت‌های غیرقانونی توسط کشتی‌های جنگی را ذکر نموده است و لذا چنین مقرر شد که در دریای آزاد کشتی‌های جنگی دولت‌ها حق بازرسی کشتی دزدان دریایی را دارند. طبق موارد ۱۹ و ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و مواد ۱۰۵ و ۱۰۷ کنوانسیون ۱۹۸۲ کشتی دزدان دریایی را می‌توان بوسیله کشتی‌های جنگی یا هواپیمای جنگی توقیف نمود. بنابراین اصل صلاحیت دولت صاحب پرچم در دریای آزاد در خصوص دزدی دریایی دستخوش تغییرات قابل ملاحظه‌ای شده و در دریای آزاد در صورت وجود ظن به ارتکاب دزدی دریایی حق بازرسی کشتی‌های مظنون، توقیف کشتی‌ها، دستگیری متهمان و تحویل آنان به هر دولتی وجود دارد و اعمال صلاحیت بر دزدی دریایی در دریای آزاد منحصر به دولت صاحب پرچم نمی‌باشد.

آنچنان که ذکر شد ارتکاب دزدی دریایی در دریای سرزمینی، بنادر، آبهای داخلی و مناطق تحت صلاحیت دولتها مشمول تعریف دزدی دریایی به مفهوم مصرح در کنوانسیونهای ۱۹۵۸ ژنو و ۱۹۸۲ حقوق دریاها نمی‌باشد و اصولاً تحت صلاحیت انحصاری دولتی است که جرم در قلمرو آن رخ می‌دهد. اما نکته شایان توجه آن است که در مواردی عمل خشونت‌آمیز در محدوده دریای سرزمینی دولتها و در مرئی و منظر ناوگان جنگی خارجی واقع می‌شود. در این موارد مداخله ناوگان خارجی ممکن است مداخله در حاکمیت دولت ساحلی تلقی گردد اما می‌توان با تفسیر موسعی از ماده ۹۸ کنوانسیون ۱۹۸۲ مجوز مداخله را جستجو نمود. مطابق این ماده در مواردی نظیر وقوع بلایای طبیعی یا سوانح دریایی کشتی‌های خارجی در قلمرو تحت حاکمیت دولت ساحلی می‌توانند اقدامات متناسب را در جهت نجات جان مسافران یا خدمه کشتی حادثه دیده به عمل آورند، اگرچه این ماده اشاره‌ای به دزدی دریایی ننموده اما با توجه به هدف و فلسفه آن که حمایت از جان انسانهاست می‌تواند مستمسکی جهت اقدام به حمایت از کشتی قربانی حمله دزدان دریایی قرار گیرد. به عبارت دیگر نوعی مداخله بشردوستانه توسط کشتی جنگی خارجی می‌تواند مورد قبول و توجیه پذیر باشد.

در مواردی که کشتی مظنون به ارتکاب دزدی دریایی از دریای آزاد به سمت قلمرو دولت ساحلی متواری شود یا اصولاً در قلمرو یک دولت مرتکب دزدی دریایی گردد و کشتی تعقیب‌کننده و تعقیب‌شونده دارای پرچم واحد باشند. بر اساس تعهد مندرج در ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ مبنی بر همکاری دولتها در سرکوب دزدی دریایی، دولت ساحلی می‌بایست به تعقیب دزدان دریایی توسط آن کشتی جنگی رضایت دهد اما در خارج از موارد فوق با توجه به حاکمیت دولت ساحلی در مناطقی چون دریای سرزمینی، آبهای داخلی و حتی منطقه مجاور هر گونه مداخله خارجی در سرکوب دزدی دریایی مداخله در حاکمیت آن دولت تلقی شده و بدون رضایت آن دولت امکان پذیر نمی‌باشد.

صلاحیت جهانی و دزدی دریایی

صلاحیت جهانی یکی از اصول اعمال صلاحیت کیفری است که مطابق آن یک دولت می‌تواند فارغ از محل وقوع جرم، تابعیت مرتکب و تابعیت بزه دیده اقدام به محاکمه مرتکب یک جرم نماید. امروزه درمورد جرایمی چون نسل‌کشی، جنایت ضد بشریت، جنایت جنگی و دزدی دریایی به این اصل استناد می‌گردد. صلاحیت جهانی گاهی مطلق است بدین معنا که هیچگونه رابطه‌ای میان دولت اعمال‌کننده صلاحیت و مرتکب جرم وجود ندارد و گاهی نیز مقید است بدین مفهوم که مشروط به حضور یا دستگیری مرتکب در قلمرو دولت مذکور است. نوع مقید صلاحیت جهانی در ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه برای جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما، ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۷۱ مونترال برای جلوگیری از اقدامات غیرقانونی علیه هواپیماهای مسافربری، ماده ۸ کنوانسیون ۱۹۷۹ منع گروه‌انگیزی و ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ برای سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی پیش‌بینی شده است.

در قوانین داخلی برخی کشورها همانند ماده ۶۵-۱-۲ قانون جزای اتریش، ماده ۶ مکرر قانون جزای سوییس و ماده ۶-۹ قانون جزای آلمان و ماده ۶۸۹ قانون آئین دادرسی کیفری فرانسه نیز این نوع از صلاحیت جهانی پیش‌بینی شده است.

دزدی دریایی چند دولت را متأثر می‌سازد: دولت متبوع متهم، دولت متبوع قربانی، دولت صاحب پرچم کشتی عامل دزدی دریایی، دولت صاحب پرچم کشتی هدف، دولت صاحب محموله کشتی، پیش‌بینی اصل صلاحیت جهانی یکی از راههای اجتناب از تعارض صلاحیت دولتها می‌باشد.

اعلام صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد و از قرن ۱۷ میلادی صورت می‌گرفته است. در گذشته دزدان دریایی را دشمن بشریت (Hostis Humani Generis) می‌نامیدند. دلیل اعمال چنین اصلی در مورد دزدی دریایی این بود که دزدی دریایی اقدامات خود را در دریای آزاد و خارج از قلمرو و صلاحیت هر دولت انجام می‌دادند. مفاد مواد ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو حاکی از تجویز اعمال صلاحیت جهانی توسط دولتهاست و دزدان دریایی صرف‌نظر از تابعیت متهم و بزه دیده می‌بایست محاکمه یا مسترد شود.

ماده ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد به کشتی‌های نظامی تمام دولت‌های عضو اجازه می‌دهد که مرتکبین دزدی دریایی در دریای آزاد را توقیف و آنان را جهت محاکمه به دادگاه‌های کشور متبوع کشتی توقیف‌کننده تحویل دهد. تا جائیکه محل ارتکاب دزدی دریایی در دریای آزاد باشد اعمال صلاحیت کیفری توسط دولتهای عضو کنوانسیونهای فوق که کشتی جنگی آنها دزدان را در آبهای مذکور دستگیر می‌کنند مسأله حقوقی خاصی را ایجاد نمی‌کند. اما در مواردی نظیر وضعیت سومالی که دولت مرکزی باثبات وجود ندارد و دستگیری دزدان دریایی که محل ارتکاب جرم توسط آنها آبهای سرزمینی سومالی است مشکلات فراوانی را سبب می‌شود چراکه تعریف مصطلح دزدی دریایی در این خصوص صادق نبوده و محل وقوع جرم و تابعیت مرتکب مربوط به قلمرو دولت سومالی است. مسائلی از قبیل اختلاف مالکیت کشتی‌های مداخله‌کننده در دزدی دریایی، سن مسؤولیت کیفری مرتکبان و عوامل رفع مسؤولیت کیفری مرتکبین موضوع را پیچیده می‌کند.

به علت چنین پیچیدگی‌هایی و با توجه به مقررات ماده ۶۸۹ قانون آئین دادرسی

کیفری فرانسه که اعمال صلاحیت جهانی را منوط به دستگیری مرتکب در قلمرو آن کشور نموده، کشتی‌های فرانسوی دزدان دریایی را خلع سلاح کرده اما دستگیر نمی‌نمایند،^{۳۱} اما دولتهای آمریکا و انگلستان با دولت کنیا موافقت‌نامه‌ای را امضا کرده و مظنونین را پس از دستگیری جهت تعقیب و محاکمه و مجازات به مقامات این کشور تسلیم می‌نمایند.^{۳۲} این اقدام آنان در جهت عمل به قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت می‌باشد که دولتها را ترغیب به انعقاد چنین معاهداتی کرده است.

با اینکه این اقدامات می‌تواند در پیشگیری از دزدی دریایی مؤثر باشد اما فقدان قوانین داخلی مناسب، ارتکاب دزدی دریایی در مناطق خارج از دریای آزاد، و فقدان ساز و کار قضایی بین‌المللی برای سرکوب این اعمال و از جمله مسائلی است که کماکان باعث بروز مشکلات پیچیده حقوقی در این زمینه شده است.

واکنش دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی به دزدی دریایی

(۱) سازمانهای بین‌المللی

(۱-۱) سازمان ایمنی دریای IMO

این سازمان در سال ۱۹۴۸ به عنوان سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی به عنوان یک رکن تخصصی کشتیرانی در ژنو ایجاد شد و در سال ۱۹۸۲ به سازمان بین‌المللی دریایی تغییر نام داد. اهداف این سازمان در ماده ۱ اساسنامه آن ذکر شده و شامل ایجاد تشکیلاتی جهت همکاری دولتها در حوزه مقررات و موضوعات فنی، پذیرش استانداردهای قابل اعمال در موضوعات ایمنی دریایی، تشویق به حذف اقدامات تبعیض‌آمیز و محدودیت‌های غیرضروری مربوط به کشتی‌رانی و ... است. موضوع امنیت دریایی نیز جزء وظایف این سازمان بوده و دارای نقش مشورتی و تبادل نظری

³¹. Engene Kentrovich, international legal Response to Piracy off the coast of Somalia, Asil, volume 13, issue 12, 2008.

³². ibid

در این زمینه است. IMO پیش‌نویس کنوانسیونها و موافقت‌نامه‌ها و اسناد را فراهم و جهت تصویب آنها به دولتها توصیه کرده و کنفرانسهایی را برگزار می‌نماید. سازمان مذکور متشکل از مجمع، شورا و کمیته ایمنی دریایی است که کلیه مسائل فنی مربوط به ایمنی دریانوردی در حوزه وظایف تخصصی این کمیته است. آخرین اصلاحات در اساسنامه ایمو در سال ۱۹۹۳ صورت گرفته و برخی از وظایف آن اصلاح شده است.^{۳۳} دزدی دریایی از سال ۱۹۷۹ مورد توجه این سازمان بوده و در این زمینه قطعنامه‌های صادر کرده است:

الف) قطعنامه مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹ در مورد توقیف غیرقانونی کشتی‌ها و محموله آنها^{۳۴}

در این قطعنامه سازمان ضمن محکوم نمودن اقدامات مجرمانه تصرف غیرقانونی و خودسرانه کشتی‌ها و محموله آنها به دولتها توصیه نمود که مطابق قوانین ملی و بین‌المللی تدابیر تقنینی و اجرایی مناسب را جهت سرکوب این اقدامات به عمل آورده و ضمن همکاری در این زمینه از اقدامات صورت گرفته به دبیرکل ایمو گزارش دهند. همچنین از شورا می‌خواهد که موضوع را در اولویت مطالعات خود قرار دهد.

ب) قطعنامه ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ در مورد اقدامات مربوط به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۳۵}

مجمع عمومی ایمو ضمن ابراز نگرانی شدید از وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌های کوچک در لنگرگاهها و خطر فزاینده آن برای دریانوردی و محیط زیست دریایی از دولتها می‌خواهد که تمام اقدامات ضروری را جهت پیشگیری و سرکوب تمام اشکال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه به عمل آورند.

۳۳. برای اطلاعات بیشتر بنگرید به پایگاه اینترنتی این سازمان به نشانی: <http://www.imo.org>

^{۳۴}. Res.A.461(XI), 15 November 1979

^{۳۵}. Res. 545 (XIII) 17 November 1983

همچنین از دولتها و سازمانهای ذی‌نفع دعوت به عمل می‌آورد تا به مالکان کشتی‌ها، گردانندگان و خدمه کشتی‌ها توصیه‌ی لازم را جهت پیشگیری از دزدی دریایی به عمل آورده و از دولتها می‌خواهد که وقایع دزدی دریایی را به سازمان گزارش داده و شورای سازمان نیز موضوع را بررسی قرار داده تا اقدامات بیشتری صورت پذیرد.

ج) قطعنامه مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱^{۳۶} در مورد پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

این قطعنامه از دولتها می‌خواهد که به تلاشهای خود در پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی در آبهای مجاور ساحل خود را اولویت بخشند. و با دولتهای همسایه همکاری لازم را در این زمینه در آبهای خود به عمل آورند و خطر دزدی دریایی را از طریق سیستم رادیویی و مخابراتی به کشتی‌های عبوری از آبهای آنها اعلام نماید. قطعنامه از دولتها می‌خواهد که ترتیبی اتخاذ نمایند تا کشتی‌های حامل پرچم خود را به انجام اقدامات احتیاطی در قبال دزدی دریایی به عمل آورده و اطلاعات مربوط به دزدی دریایی را به مقامات دولت متبوع خود منتقل نمایند. از دبیرکل نیز می‌خواهد ضمن انتشار دستورالعمل‌های منظم از دولت‌های نیازمند کمک فنی از طریق سمینارها و کارگاههای ملی و منطقه‌ای حمایت نماید.

ه) قطعنامه ۴ نوامبر ۱۹۹۳ در مورد پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۳۷}

مجمع عمومی ای‌مو ضمن تأکید بر قطعنامه‌های قبلی و یادآوری و ابراز نگرانی شدید از دزدی دریایی از تشکیل گروه کاری ویژه دزدی دریایی در تنگه مالاکا توسط دبیرکل استقبال کرده و از دول عضو می‌خواهد در مناطقی که به عنوان مناطق متأثر از

^{۳۶} Res.A.683 (XVII) 6 NOVEMBER 1991

^{۳۷} Res A 738 (XVIII) 4 November 1993

دزدی دریایی مشخص شده اقدامات ضروری جهت سرکوب و پیشگیری دزدی دریایی به عمل آورده و موافقت‌نامه‌هایی را با دولتهای همسایه منعقد و مراکز هماهنگی نجات ملی و دیگر کارگزاریهای مربوط را ایجاد نمایند و کشتی‌های حامل پرچم دولتها وقایع دزدی دریایی را به ایستگاههای نجات و مراکز مستقر در خشکی اطلاع دهند و از کمیته ایمنی دریایی تقاضا می‌کند تا در خصوص پذیرش یک علامت مشخص برای استفاده کشتی‌ها در هنگام حمله یا تهدید به حمله بررسی لازم صورت دهد.

و) قطعنامه ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ در مورد راهنمای تحقیق جرایم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۳۸}

در این قطعنامه مجمع عمومی ایمو ضمن یادآوری مقررات کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ و پروتکل آن و مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد دزدی دریایی فقدان قوانین مناسب در برخی از کشورها را مانعی جهت سرکوب دزدی دریایی و اقدامات مخمل ایمنی دریانوردی می‌داند و ضمن تأکید مجدد بر لزوم سرکوب دزدی دریایی توسط دولتها و توسعه همکاریهای لازم میان آنها در مبارزه به این پدیده از دولتها می‌خواهد در صورت ارتکاب دزدی دریایی همه اقدامات لازم را بر اساس صلاحیت خود و با توجه به راهنمای تحقیق این جرایم که پیوست این قطعنامه می‌باشد به عمل آورند.

ز) قطعنامه مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷ در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سومالی^{۳۹}

این قطعنامه ضمن یادآوری مواد ۱۰۰ و ۱۰۵ و ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مبنی بر لزوم همکاری دولتها، اعمال صلاحیت کیفری بر دزدی دریایی و حق بازرسی و توقیف کشتی دزدان دریایی و بر قطعنامه‌های قبلی خود تأکید کرده و جلب توجه

³⁸ res. A. 922 (XXII)

³⁹ Res. A. 1002 (XXV) 29 November 2007

شورای امنیت بر وقایع دزدی دریایی در سواحل سومالی و تأکید بر گزارش گروه نظارت بر سومالی مبنی بر وضع خاص دزدی دریایی در سومالی به لحاظ فقدان دولت کارآمد از تأثیر منفی این اقدامات بر کمک‌های بشردوستانه در سومالی ابراز نگرانی شدید می‌کند و از سمینارهای برگزار شده در صنعا و عمان و اقدامات شورای امنیت و دبیرکل سازمان ملل در توجه به این مسأله قدردانی می‌نماید و از دولت‌ها می‌خواهد که اقدامات احتیاطی را به کشتی‌های حامل پرچم خود توصیه کنند و وقایع دزدی دریایی را به دولت متبوع خود گزارش دهند و دولت‌ها نقطه‌های تماس را ایجاد تا کشتی‌های خود هنگام عبور از آب‌های سومالی در صورت نیاز تقاضای توصیه‌های لازم را بنمایند. مجمع عمومی ایمو از دولت‌ها می‌خواهد که اقدامات تقنینی، قضایی و اجرایی ضروری را مطابق حقوق داخلی خود در جهت تعقیب افراد مظنون به دزدی دریایی به عمل آورده و مراکز نجات ملی را ایجاد و اخطارهای ذی‌ربط را از طریق سیستم ارتباط بین‌المللی اعلام نمایند تا به کشتی‌های در حال تردد در آب‌های سومالی و سایر مناطق نزدیک اعلام داده شود. همچنین از دولت فدرال موقت سومالی می‌خواهد که کلیه اقدامات لازم را جهت سرکوب دزدان دریایی و آزادی کشتی‌های ربوده شده انجام دهد و از شورای امنیت تقاضا می‌نماید که به کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی که به طور مشخص در خدمت دولت معین می‌باشند و در اقیانوس هند فعالیت می‌نمایند اجازه دهد در هنگامی که اقدامات دزدی دریایی فعالیت دریانوردی را به مخاطره می‌اندازد به آب‌های سرزمینی سومالی وارد شوند.

۲- قطعنامه نوامبر^{۴۰} ۲۰۰۸ در مورد دزدی دریایی در سومالی

در این قطعنامه مجمع عمومی ایمو از دولت موقت فدرال سومالی می‌خواهد که اقدامات جدی را در خصوص پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها به عمل آورد و در جهت آزادی کشتی‌های ربوده شده و گروگانها تلاش نماید. همچنین از شورای امنیت درخواست می‌نماید که کشتی‌های جنگی و ناوگان هوایی

⁴⁰. A, Res, 1002 (25)

نظامی کشورها با مجوز این شورا جهت سرکوب این اقدامات وارد آبهای سرزمینی این کشور شوند. با توجه به اوضاع وخیم انسانی در سومالی از دولت موقت فدرال سومالی تقاضا می‌نماید که با مشورت با شورای امنیت به ورود کشتی‌های اسکورت کمک‌های امدادی سازمان ملل به آبهای ساحلی خود رضایت دهد.

۲-۱) سازمان ملل متحد

الف) مجمع عمومی

مجمع عمومی در تاریخ ۸ ژانویه ۲۰۰ در قطعنامه ۵۴/۳۱^{۴۱} ضمن ابراز نگرانی از افزایش دزدی دریایی و حمایت از اقدامات ایمو از دولت‌ها خواست که تا با سازمان مذکور در جهت مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها همکاری و اقدامات خود را به این سازمان گزارش نمایند و از خط‌مشی و استانداردهای این سازمان در این زمینه پیروی نمایند. مجمع از همه دولت‌ها به‌ویژه دولت‌های مناطق تحت تأثیر دزدی دریایی می‌خواهد تا در جهت و سرکوب این اقدامات و انجام تحقیقات همکاری می‌کرده و مرتکبین را مطابق حقوق بین‌الملل محاکمه نمایند. قطعنامه از دولت‌ها می‌خواهد تا عضو کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل آن شده و اجرای مؤثر آنرا تضمین نمی‌نمایند.

ب) شورای امنیت

در زمینه دزدی دریایی شورای امنیت قطعنامه‌های متعددی را صادر کرده و با توجه به اوضاع بی‌ثبات سومالی و اقدامات دزدان دریایی در آبهای این کشور در حال حاضر این مقوله در قالب فصل هفتم منشور تحت نظر شورای امنیت قرار داد. قطعنامه‌های شورای امنیت که در این زمینه صادر شده است به شرح ذیل می‌باشند:

در این قطعنامه شورای امنیت از وقایع دزدی دریایی و تأثیر آن بر امنیت سومالی

⁴¹. Res/ GA/ 54/ 31

ابراز نگرانی کرده است.

(۱) قطعنامه ۱۷۷۲^{۴۲}

در این قطعنامه شورای امنیت از افزایش دزدی دریایی در سواحل سومالی که بند ۵۸ گزارش دبیرکل در مورد سومالی به آن اشاره شده ابراز نگرانی شده و اهمیت موضوع را طی یادداشت مشترکی به سازمان دریانوردی بین‌المللی و برنامه جهانی غذا در ۱۰ جولای ۲۰۰۷ گوشزد می‌کند.

(۲) قطعنامه ۱۸۱۴ (مصوب ۱۵ می ۲۰۰۸) در خصوص مبارزه با دزدی دریایی^{۴۳}

شورای امنیت در این قطعنامه ضمن حمایت از تلاشهای جامعه بین‌المللی جهت پیشبرد روند سیاسی در سومالی بر راهبرد یکپارچه ملل متحد برای صلح و ثبات در سومالی تأکید می‌نماید و در بند ۱۱ صراحتاً حمایت خود را از کمک برخی دولتها در محافظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا اعلام می‌دارد و از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا با هماهنگی نزدیک با یکدیگر و همانگونه که در گزارش پیشرفت امور به دبیرکل اعلام شد، بنا به تقاضای دولت فدرال موقت (TFG)، اقدامات لازم جهت حمایت از کشتی‌های درگیر در فرایند حمل و نقل و ارائه کمک‌های بشردوستانه به سومالی و فعایت‌های مجاز ملل متحد انجام دهند و از کشورهای کمک کننده به کاروان کشتی‌های مأموریت اتحادیه آفریقا برای سومالی می‌خواهد تا به هر طریق مناسب، حمایت خود را در این راستا اعلام نمایند و از دبیرکل ملل متحد تقاضا می‌نماید تا حمایت خود را عملاً اعلام نماید.

(۳) قطعنامه ۱۸۱۶ مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی^{۴۴}

شورای امنیت ملل متحد طی قطعنامه شماره ۱۸۱۶ مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸ شدیداً

^{۴۲} Res. SC. 1772.

^{۴۳} Res.SC. 1814, Adopted on 15 May 2007, The Security Council, UNO

^{۴۴} Res.SC.1816, Adopted on 2 Jan 2008, The Security Council, UNO

نگرانی خود را از تهدیدات ناشی از اقدامات دزدی دریایی راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌هایی که کمک بشردوستانه سریع، ایمن و مؤثر به سومالی ارائه می‌کنند و نیز علیه مسیرهای ایمن دریانوردی تجاری و دریانوردی بین‌المللی، اعلام می‌دارد و نگرانی خود را در مورد گزارشهای سه ماهه سازمان دریانوردی بین‌المللی ایمو از سال ۲۰۰۵ اعلام می‌دارد که شاهدهی بر تداوم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه به‌ویژه در آبهای ساحلی سومالی می‌باشد و تأکید می‌کند که حقوق بین‌الملل همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ انعکاس یافته، یک چارچوب حقوقی قابل اعمال را برای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و همچنین دیگر فعالیت‌های مربوط به اقیانوس تشریح نموده است و بر مفاد حقوق بین‌الملل مرتبط با سرکوب دزدی دریایی از جمله کنوانسیون حقوق دریاها مجدداً تأکید می‌کند و خاطر نشان می‌سازد که این مقررات اصول راهنمایی را برای همکاری وسیع و کامل در سرکوبی دزدی دریایی در دریاهای آزاد و دیگر مکانهای خارج از صلاحیت هر دولتی فراهم می‌نمایند که محدود به جستجو و مصادره کشتی‌های مرتکب دزدی دریایی یا مظنون به فعالیت در زمینه دزدی دریایی نیست و ناظر بر دستگیری افرادی است که در چنین اقداماتی درگیر هستند با این دیدگاه که آنها افراد تحت تعقیب قانون می‌باشند.

شورای امنیت در این قطعنامه وضعیت بحرانی در سومالی و عدم توانایی دولت فدرال موقت (TFG) در جلوگیری از دزدی دریایی و گشت‌زنی و ایجاد ایمنی در آب راههای دریایی بین‌المللی سواحل سومالی یا آبهای سرزمینی سومالی را مورد توجه قرار می‌دهد و وقایع اخیر حمله و راهزنی کشتی‌ها در آبهای سرزمینی و آبهای آزاد سواحل سومالی از جمله حملات راهزنیهای انجام شده علیه برنامه جهانی غذا (WFP) و تعداد بیشماری از کشتی‌های تجاری و تأثیر نامطلوب این حملات بر ارائه کمک سریع، ایمن و مؤثر غذا و دیگر کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی و خطر بزرگی که آنها بر کشتی‌ها، خدمه‌های کشتی، مسافری و محموله‌های کشتی ایجاد می‌کنند را تقبیح می‌نماید.

شورای امنیت طی این قطعنامه توجه دبیرکل را به نامه مورخ ۹ نوامبر ۲۰۰۷ رئیس شورای امنیت جلب می‌نماید که گزارش می‌دهد که دولت فدرال موقتی (TFG) سومالی نیازمند کمک بین‌المللی است و از کمک بین‌المللی برای پرداختن به این مشکل استقبال می‌نماید.

همچنین با تأکید به نامه نماینده دائمی جمهوری سومالی در ملل متحد به رئیس شورای امنیت در تاریخ ۲۷ فوریه ۲۰۰۸ اشاره می‌نماید که به طور رسمی رضایت دولت فدرال موقت (TFG) به شورای امنیت را برای کمک فوری در تأمین امنیت آبهای سرزمینی و بین‌المللی سواحل سومالی به منظور حفظ ایمنی کشتی‌رانی و دریانوردی اعلام می‌دارد.

شورای امنیت اعلام می‌دارد که وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سرزمینی سومالی و دریاهای آزاد سواحل سومالی، وضعیت را در سومالی تشدید می‌نماید و تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی در منطقه مزبور را تداوم می‌بخشد. لذا براساس فصل هفتم منشور ملل همه اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سرزمینی و دریاهای آزاد و سواحل سومالی را محکوم و تقبیح می‌نماید و از دولتها می‌خواهد که تدابیری اتخاذ نمایند تا کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی خود که در دریای آزاد و فضای هوایی سواحل سومالی فعالیت می‌کنند، نسبت به اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه هوشیار باشند. در این چارچوب، به‌ویژه دولتهای ذینفع را تشویق می‌کند تا از مسیرهای دریانوردی تجاری سواحل سومالی استفاده نمایند و تلاشهایشان برای جلوگیری از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا را با همکاری دولت موقت فدرال سومالی افزایش داده و هماهنگ نمایند.

شورای امنیت همچنین از همه دولتها می‌خواهد تا با یکدیگر و با سازمان دریانوردی بین‌المللی به فراخور، با سازمانهای منطقه‌ای ذی‌ربط همکاری نمایند و در خصوص دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آبهای سرزمینی و در آبهای آزاد سواحل

سومالی تبادل اطلاعات نمایندند و به کشتی‌های تهدید شده و یا در حال تهدید توسط دزدان دریایی یا سارقان مسلح مطابق حقوق بین‌الملل ذی‌ربط کمک نمایند.

شورای امنیت از دولت‌ها و سازمانهای ذینفع از جمله سازمان دریانوردی بین‌المللی می‌خواهد تا به سومالی و دولت‌های ساحلی همسایه سومالی براساس تقاضای آنها به منظور ارتقاء ظرفیتشان در تأمین امنیت ساحلی و دریانوردی از جمله مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی و خطوط ساحلی نزدیک آن کمکهای فنی ارائه نمایند.

در ادامه شورای امنیت تصمیم می‌گیرد که برای یک دوره ۶ ماهه از تاریخ صدور این قطعنامه به دولتهایی که با دولت فدرال موقت سومالی در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سواحل سومالی همکاری می‌کنند، گزارش پیشرفت امور آنها از طرف دولت فدرال موقت به دبیرکل در موارد ذیل ارائه گردد:

الف- ورود به آبهای سرزمینی سومالی به منظور سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا همانند مواردی که این اقدامات در دریاهای آزاد در خصوص دزدی دریایی مطابق حقوق بین‌الملل ذی‌ربط، مجاز شناخته شده است.

ب- استفاده از ابزارهای ضروری جهت سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در داخل آب‌های سرزمینی سومالی همانند مواردی که این اقدامات در دریاهای آزاد در خصوص دزدی دریایی مطابق حقوق بین‌الملل مربوط مجاز شناخته شده است.

شورای امنیت سپس از دولت‌هایی که همکاری می‌کنند تقاضا می‌نماید تا گامهای مناسبی در جهت تضمین اینکه فعالیتهای که آنها مطابق این قطعنامه انجام می‌دهند، هیچ اثر عملی بر انکار یا تضعیف حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های دولت ثالث ندارد بردارند. سپس شورای امنیت با محدود کردن اختیارات مورد اشاره در بند ۷ قطعنامه حاضر تأکید می‌نماید که اختیارات مزبور صرفاً در خصوص وضعیت سومالی اعمال می‌شود و نباید بر حقوق، تعهدات یا مسؤولیت‌های دولت‌های عضو مطابق حقوق

بین‌الملل تأثیر بگذارد.

شورای امنیت به‌ویژه تأکید می‌کند که اجرای این بند نباید به عنوان ایجادکننده حقوق بین‌الملل عرفی تلقی شود. علاوه بر این تأکید می‌کند که این اختیارات صرفاً متعاقب دریافت نامه نماینده دائم جمهوری سومالی در ملل متحد به رئیس شورای امنیت در تاریخ ۲۷ فوریه ۲۰۰۸ که رضایت TFG را اعلام می‌نماید، مهیا شده است. شورای امنیت همچنین از همه دولت‌ها به‌ویژه دولت‌های ساحلی، بندری و صاحب پرچم و دولت‌های متبوع قربانیان و مرتکبین دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و دیگر دولت‌ها با صلاحیت ذی‌ربط مطابق حقوق بین‌الملل و قوانین ملی می‌خواهد تا در تعیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی مطابق حقوق بین‌الملل قابل اعمال از جمله حقوق بین‌الملل بشر همکاری می‌نماید.

۴- قطعنامه ۱۸۳۸ (مصوب ۷ اکتبر ۲۰۰۸) در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۴۵}

شورای امنیت در این قطعنامه ضمن تأکید بر قطعنامه‌های ۱۸۱۴ (۲۰۰۸) و ۱۸۱۵ (۲۰۰۸) که قبلاً صادر نموده است شدیداً از گسترش اخیر اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی، از تهدید جدی علیه ارائه مؤثر، ایمن و فوری کمک‌های بشردوستانه سومالی و نیز کشتیرانی بین‌المللی و نیز امنیت دریانوردی و همچنین فعالیت‌های ماهیگیری مطابق حقوق بین‌الملل، اعلام نگرانی می‌نماید و همچنین نگرانی خود را از افزایش اعمال خشونت‌بار دزدی دریایی که با جنگ افزارهای سنگین در منطقه وسیعی از سواحل سومالی انجام می‌شود و سازماندهی و شیوه‌های حمله پیچیده‌تری را نشان می‌دهند، اعلام می‌دارد.

شورای امنیت بار دیگر تأکید می‌نماید که حقوق بین‌الملل، همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ منعکس شده است، چارچوب

⁴⁵. Res.SC. 1838, Adopted on 7 oct 2008, the Security Council, UNO

حقوقی قابل اعمالی برای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا و همچنین دیگر فعالیت‌ها در اقیانوس مقرر نموده است.

شورای امنیت ضمن توصیه به حمایت برخی از دولتها از نوامبر ۲۰۰۷ جهت حفاظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا (WFP)، از ایجاد واحد هماهنگی اتحادیه اروپا با وظیفه حمایت از فعالیت‌های مراقبتی و حمایتی توسط برخی از دول عضو اتحادیه اروپا در سواحل سومالی و از فرایند برنامه‌ریزی متری در راستای عملیات احتمالی دریایی اتحادیه اروپا به منظور اجرای قطعنامه‌های (۲۰۰۸) و ۱۸۱۴ (۲۰۰۸) ۱۸۱۶ حمایت می‌کند.

شورای امنیت ضمن اشاره به اینکه حدود سه و نیم میلیون نفر سومالیایی تا پایان سال به کمک‌های غذایی بشردوستانه نیازمند هستند و عوامل اجرایی برنامه جهانی غذا بدون محافظت کشتی جنگی دریایی هیچ‌گونه کمک غذایی به سومالی ارائه نخواهند نمود، بر عزم و تصمیم خود جهت تضمین امنیت بلندمدت کاروان دریایی برنامه جهانی غذا به سومالی تأکید می‌نماید و تقاضای خود از دبیرکل در قطعنامه ۱۸۱۴ (۲۰۰۸) مبنی بر حمایت از تلاشهای معطوف به محافظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا را تکرار می‌نماید.

شورای امنیت در بند ۲ این قطعنامه از همه دولتهای ذینفع در امنیت فعالیت‌های دریانوردی می‌خواهد تا فعالانه علیه دزدی دریایی در دریاهای آزاد سواحل سومالی به‌ویژه با اعزام کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی مطابق حقوق بین‌الملل به همان نحوی که در کنوانسیون مزبور منعکس یافته است، مبارزه نمایند.

در بند ۳ از دولتهایی که کشتی‌های جنگی و هواپیماهای نظامی آنها در دریاهای آزاد و حریم هوایی ساحل سومالی عملیات انجام می‌دهند تقاضا می‌نماید تا از ابزارهای مورد نیاز مطابق حقوق بین‌الملل همانگونه که در کنوانسیون منعکس یافته است، در دریاهای آزاد و حریم هوایی ساحل سومالی استفاده نمایند.

شورای امنیت در بند ۴ از دولتهایی که توانایی انجام چنین همکاری با دولت موقت

سومالی را دارند می‌خواهد که با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا مطابق مفاد قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸) مبارزه نمایند.

در بند ۶ با اشاره و قطعنامه‌های ایمو از دولت‌ها می‌خواهد تا ترتیبی اتخاذ کنند که کشتی‌های حامل پرچم آنها اقدامات احتیاطی را در جهت پیشگیری از دزدی دریایی به عمل آورند.

در بند ۷ از همه دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای می‌خواهد تا اقدامات خود را مطابق بندهای ۳ و ۴ فوق‌الاشاره هماهنگ نمایند.

در بند ۸ تأکید می‌کند که مفاد این قطعنامه صرفاً در خصوص وضعیت در سومالی به‌کار گرفته می‌شود و نباید حقوق یا تعهدات یا مسئولیت‌های دول عضو براساس حقوق بین‌الملل را از جمله هرگونه حقوق یا تعهداتی تحت کنوانسیون مزبور در خصوص هر وضعیتی را متأثر سازد و به‌ویژه تأکید می‌کند که این قطعنامه نباید به عنوان ایجادکننده حقوق بین‌الملل عرفی تلقی شود.

در بند ۹ قطعنامه حاضر شورای امنیت با پیگیری گزارش خواسته شده دبیرکل در بند ۱۳ قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸) قصد خویش را برای بررسی وضعیت مربوط دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی به‌ویژه با توجه به تقاضای TFG بیان می‌نماید و اختیارات مهیا شده در بند ۷ قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸) برای یک دوره اضافی تجدید می‌نماید.

بندششم- قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۴۶}

شورای امنیت در تاریخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ با صدور این قطعنامه بار دیگر بر تداوم نگرانی جدی خویش از تهدید دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌های حامل کمک‌های فوری، ایمن و مؤثر بشردوستانه به سومالی، بر تهدید دزدی دریایی علیه کشتی‌رانی بین‌المللی و ایمنی مسیرهای دریانوردی تجاری و دیگر

⁴⁶. Res.SC. 1846, Adopted on 3Dec2008, The Security Council, UNO

کشتی‌های آسیب‌پذیر همچون فعالیت‌های ماهیگیری مطابق با حقوق بین‌الملل تأکید نمود.

شورای امنیت ضمن اشاره به وضعیت بحرانی در سومالی، عدم توانایی دولت فدرال موقت سومالی در بازداشت دزدان دریایی یا گشت‌زنی و ایجاد ایمنی چه در آبراه‌های دریایی بین‌المللی سواحل سومالی یا در آب‌های سرزمینی سومالی مورد توجه قرار می‌دهد و به درخواست‌های دولت فدرال موقت سومالی برای کمک‌های بین‌المللی علیه دزدی دریایی در سواحل آن اشاره می‌نماید. شورای امنیت در فرازی از این قطعنامه به صلح و ثبات در داخل سومالی، تقویت نهادهای دولت، توسعه اقتصادی و اجتماعی و احترام به حقوق بشر و اینکه حاکمیت قانون برای ایجاد شرایطی برای ریشه‌کنی کامل دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی ضروری می‌باشند، تأکید می‌نماید.

شورای امنیت اعلام می‌دارد که وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی سومالی و دریاهای آزاد سواحل سومالی، وضعیت را در سومالی وخیم‌تر می‌سازد و تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی در منطقه مزبور تداوم می‌بخشد.

شورای امنیت در این قطعنامه بر اساس فصل هفتم علاوه بر ابراز تأسف و محکوم نمودن دزدی دریایی و ابراز نگرانی از این وقایع، الزاماتی را اعلام می‌دارد.

(۱) از دولتها و سازمانهای ذینفع از جمله IMO می‌خواهد تا کمک‌های فنی را برای سومالی و دولتهای ساحلی نزدیک آن بر اساس درخواست آنها مهیا سازند تا توانایی این کشورها در تضمین امنیت ساحلی و دریانوردی از جمله مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سومالی و سواحل نزدیک آن افزایش یابد.

(۲) از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا تلاشهایشان برای جلوگیری از دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی در همکاری با یکدیگر و با سازمان دریانوردی بین‌المللی، جامعه کشتیرانی بین‌المللی، دولتهای پرچم و دولت

فدرال موقت سومالی با تبادل اطلاعات از طریق کانالهای دو جانبه یا از طریق سازمان ملل متحد هماهنگ نمایند.

۳) از دبیرکل می‌خواهد تا طی سه ماه پس از تصویب این قطعنامه در خصوص راههای تضمین امنیت بلندمدت دریانوردی بین‌المللی در سواحل سومالی از جمله امنیت بلندمدت محموله‌های دریانوردی برنامه جهانی غذا به سومالی و هماهنگی احتمالی و نقش رهبری سازمان ملل متحد در این خصوص جهت صف‌آرایی دولت‌های عضو و سازمانهای منطقه‌ای در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی گزارش ارائه نماید.

۴) شورای امنیت از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای که توانایی چنین کاری را دارند می‌خواهد تا به طور فعال در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریای ساحلی سومالی به‌ویژه مطابق با این قطعنامه و حقوق بین‌الملل با اعزام کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی، از طریق توقیف قایق‌ها، کشتی‌ها، تسهیلات و دیگر تجهیزات مظنون به استفاده در ارتکاب به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی، اقدام نمایند.

۵) شورای امنیت تصمیم می‌گیرد که در یک دوره ۱۲ ماهه از تاریخ تصویب این قطعنامه، دولتها و سازمانهای منطقه‌ای که در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی با دولت فدرال موقت همکاری می‌نمایند، بتوانند: الف: به منظور سرکوب اعمال غیرقانونی دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا همانند موارد انجام این اقدامات و براساس حقوق بین‌الملل در دریاهای آزاد و وارد آبهای سرزمینی سومالی شوند.

ب: از همه ابزارهای مورد نیاز برای سرکوبی اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا در داخل آب‌های سرزمینی سومالی همانند مواردی که این اعمال در دریای آزاد رخ می‌دهد براساس حقوق بین‌الملل استفاده نمایند.

شورای امنیت تأکید می‌کند که اختیارات ملحوظ در این قطعنامه صرفاً در خصوص

وضعیت در سوماتالی اعمال می‌شود و نباید بر حقوق یا تعهدات یا مسؤولیت‌های دول عضو بر اساس حقوق بین‌الملل از جمله هرگونه حقوق یا تعهداتی براساس کنوانسیون مزبور در ارتباط با دیگر وضعیت‌ها تأثیر بگذارد. همچنین به طور ویژه تأکید می‌کند که این قطعنامه نباید به عنوان ایجاد کننده حقوق بین‌الملل عرفی تلقی شود و علاوه بر این تصدیق می‌نماید که چنین اختیاراتی صرفاً متعاقب نامه مورخ ۲۰ نوامبر مبنی بر اعطای رضایت دولت فدرال موقت سوماتالی مهیا شده است.

۶) از دولتهای همکاری‌کننده تقاضا می‌نماید تا برای تضمین اینکه فعالیت‌هایی که آنها مطابق اختیارات بند ۱۰ انجام می‌دهند، اثر عملی بر انکار یا تضعیف حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هر دولت ثالثی ندارد، گامهای مناسبی بردارند.

۷) از همه دولتها به‌ویژه از دولتهای پرچم بندری و ساحلی، دولتهای متبوع قربانیان و مرتکبین دزدی دریایی و راهزنی دریایی و دیگر دولتهای با صلاحیت ذی‌ربط بر اساس حقوق بین‌الملل یا قانون داخلی می‌خواهد تا در اعمال صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسؤول اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سوماتالی مطابق با حقوق بین‌الملل قابل اعمال از جمله حقوق بین‌الملل بشر همکاری نمایند.

۸) شورای امنیت متذکر می‌گردد کنوانسیون ۱۹۸۸ در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتیرانی دریایی برای طرفین مقرر می‌دارد تا چنین اعمالی را جرم تلقی نموده و اعمال صلاحیت نمایند و استرداد اشخاص مسؤول یا مظنون به ضبط یا کنترل یک کشتی بوسیله زور یا تهدید به زور یا هردو اشکال دیگر تهدید را بپذیرند و از دولتهای عضو کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتیرانی دریایی می‌خواهند تا تعهداتشان را براساس کنوانسیون پیش‌گفته کاملاً انجام دهند و با دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) جهت اعمال صلاحیت قضایی برای تعقیب موفق اشخاص مظنون به دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سوماتالی همکاری نمایند.

۹) از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای همکاری‌کننده با TFG تقاضا می‌نمایند تا

شورای امنیت و دبیرکل را ظرف مدت ۹ ماه از پیشرفت اقدامات انجام گرفته در اجرای اختیارات ملحوظ در بند ۱۰ این قطعنامه مطلع سازند.

۵- قطعنامه ۱۸۵۱ مورخ ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸^{۴۷}

در این قطعنامه از افزایش دزدی دریایی در سواحل سومالی و رشد فزاینده این وقایع در ۶ ماه منتهی به صدور قطعنامه و دامنه عملکرد دزدان دریایی که مبادرت به ربودن کشتی MIV sirus star در ۵۰۰ مایلی سواحل شمالی ابراز نگرانی شده و ضمن تأکید بر احترام به حاکمیت و تمامیت ارضی و استقلال سیاسی سومالی و حق این کشور بر حاکمیت بر منابع طبیعی از جمله منابع ماهیگیری، مطابق حقوق بین‌الملل اعلام می‌نماید که حقوق بین‌الملل در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چارچوب قابل قبولی را در جهت مبارزه با دزدی دریایی فراهم نموده است. همچنین بر ناتوانی دولت فدرال موقت سومالی در تعقیب دزدان دریایی و حفاظت از امنیت آبهای سرزمینی این کشور تأکید و به نامه مورخ ۹ دسامبر ۲۰۰۸ رییس جمهور این کشور در استمداد از جامعه بین‌المللی در جهت مساعدت به این دولت در جهت اتخاذ اقدامات ضروری در مبارزه با دزدی دریایی اشاره می‌نماید

شورای امنیت از اقدامات اتحادیه اروپا، سازمان ناتو و سایر دولتها در مبارزه با دزدی دریایی در سومالی قدردانی کرده و تأکید می‌کند فقدان سازوکارهای قانونی و قضایی در سومالی موجب تجری دزدان دریایی شده و حتی در مواردی به این دلیل دزدان دستگیر شده آزاد شده‌اند و یادآور می‌شود که کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ این اقدامات را جرم‌انگاری کرده و به اعضای آن قابلیت اعمال صلاحیت بر این اعمال یا تسلیم آنان به دولتهای دیگر را فراهم نموده است.

در این قطعنامه شورای امنیت بر اساس فصل هفتم منشور از دولتها و سازمانهای

⁴⁷. S/RES/185/(2008)

بین‌المللی می‌خواهد:

- ۱) با تمام توان خود بر اساس قطعنامه‌های قبلی شورای امنیت و مطابق حقوق بین‌الملل در سرکوب دزدی دریایی تلاش نمایند و در صورت حصول ظن معقول به مداخله کشتی‌ها در دزدی دریایی مبادرت به بازرسی و توقیف آنها نمایند.
- ۲) با دولتهای دیگر بالاخص دولتهای منطقه موافقت‌نامه‌های دوجانبه یا چندجانبه در جهت تحقیق، تعقیب و محاکمه مظنونین دزدی دریایی در سومالی که در اثر اقدامات دولتها و سازمانهای بین‌المللی دستگیر شده‌اند منعقد نمایند. شورا به رضایت قبلی دولت سومالی در این زمینه اشته می‌نماید.
- ۳) دولتها و سازمانهای دخیل در مبارزه با دزدی دریایی مبادرت به تشکیل یک مکانیسم بین‌المللی مشترک به عنوان نقطه تماس مشترک جهت همکاری با یکدیگر در این زمینه نموده و این اقدام با توجه به نقش و رهبری سازمان ملل صورت پذیرد.
- ۴) دولتها و سازمانهای بین‌المللی مبادرت به تشکیل یک مرکز مبادله اطلاعات جهت مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی نمایند و در این زمینه با دفتر مبارزه با جرم و مواد مخدر سازمان ملل متحد بر مبنای کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و کنوانسیون ملل متحد در جهت مقابله با جرایم سازمان یافته و سایر اسناد ذی‌ربط همکاری می‌نمایند.
- ۵) ضمن تأکید بر اولویت نقش دولت فدرال سومالی در ریشه کنی دزدی دریایی دولتها و سازمانهای بین‌المللی با این دولت در جهت مبارزه و سرکوب این اقدامات مطابق حقوق بین‌الملل و سایر قطعنامه‌های شورا همکاری نمایند.
- ۶) تمامی دولتها با تقاضای دولت سومالی و ضمن اعلام مراتب به دبیرکل سازمان ملل با دولت سومالی در جهت تسلیم کسانی که از سرزمین سومالی در جهت دزدی دریایی استفاده نموده‌اند همکاری نموده و تمام اقدامات این دولتها می‌بایست مطابق با مقررات حقوق بین‌الملل بشر باشد.
- ۷) تأکید می‌نماید اقدامات انجام شده توسط دولتها مطابق این قطعنامه در مقررات

بین‌المللی در زمینه مسئولیت دولتها و تکالیف آنها در کنوانسیون حقوق دریاها تأثیری ندارد و نمی‌بایست آنرا به عنوان ایجاد یک قاعده عرفی جدید تلقی نمود و اقدامات موضوع این قطعنامه تنها در پی اعلام رضایت نهم دسامبر ۲۰۰۸ دولت موقت فدرال سومالی صورت گرفته است.

ب) تحلیل حقوقی قطعنامه‌های شورای امنیت

از مفاد قطعنامه‌های شورای امنیت نکاتی استنباط می‌گردد که ذکر آنها ضروری به نظر می‌رسد:

- در حقوق بین‌الملل آنچنان‌که مواد ۲(۱) و ۲(۲) و ۳ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۲ کنوانسیون دریای سرزمینی اشعار می‌دارد کشتی‌های خارجی در منطقه دریای سرزمینی صرفاً دارای حق عبور بی‌ضرر می‌باشند. اقداماتی که مغایر عبور بی‌ضرر می‌باشد نقض حاکمیت دولت ساحلی بوده و جز با رضایت آن دولت وجهه قانونی نخواهد داشت. تردیدی وجود ندارد که عملیات نظامی کشتی‌های خارجی در دریای سرزمینی فی‌نفسه نقض حق حاکمیت آن دولت است از سوی دیگر هواپیماها دارای حق عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی نبوده و صرف ورود آنها به دریای سرزمینی دولت ساحلی نقض حاکمیت آن دولت است. حال سؤال این است که آیا تجویز اقدام نظامی کشتی‌های جنگی دولتهای خارجی و هواپیماهای نظامی آنها توسط شورای امنیت نقض حاکمیت سومالی و مغایر با بند ۷ ماده ۲ منشور ملل متحد تلقی می‌گردد؟

با تحلیل مفاد تمام این قطعنامه‌ها پاسخ منفی است چرا که اولاً در تمام این قطعنامه‌ها بر احترام به حاکمیت و تمامیت ارضی دولت سومالی تأکید شده است. ثانیاً اقدامات شورای امنیت در تجویز چنین اقداماتی متعاقب رضایت دولت سومالی صورت می‌گیرد. صرف‌نظر از منازعات داخلی این کشور و مشروعیت دولت آن، موجودیتی که به عنوان دولت فدرال موقت سومالی از نظر ارکان سازمان ملل متحد نمایندگی کشور سومالی را بر عهده دارد به اتخاذ تدابیر ضروری در جهت مبارزه با دزدی دریایی در آبهای سومالی رضایت داده و این رضایت در واقع به مثابه رضایت آن دولت به یکایک

اقدامات صورت گرفته توسط دولتها و سازمانهای بین‌المللی است و مطابق ماده ۲۰ پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل در مورد مسئولیت بین‌المللی دولتها که در سال ۲۰۰۱ به تصویب رسیده از عواملی است که جنبه تخلف‌آمیز بودن اعمال آنها را برطرف می‌سازد.

- قطعنامه‌های شورای امنیت اگرچه استثنایی بر مقررات و رژیم حاکم بر دریای سرزمینی می‌باشد اما به تصریح قطعنامه‌های شورا این اقدامات حالت استثنایی و موقت داشته و نباید به منزله شکل‌گیری قاعده عرفی تلقی شود یا مجوزی جهت نادیده‌انگاری حقوق و تکالیف دولتها در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تلقی می‌گردد.

- مطابق اصل نسبی بودن معاهدات، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۸۸ در خصوص سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی فقط برای دولتهای متعاقد آنها الزام‌آورند. شورای امنیت با تحمیل تعهدات مندرج در این اسناد در زمینه همکاری در مبارزه با دزدی دریایی و تعقیب و محاکمه دزدان دریایی به کلیه دولتها و سازمانهای بین‌المللی فراتر از این اصل اقدام کرده و در واقع نوعی قانونگذاری نموده است اینکه دولتهای غیرعضو این معاهدات تا چه اندازه به این قطعنامه‌ها عمل خواهند نمود مسأله‌ای است که گذشت زمان آنرا نمایان می‌نماید. اما این رویه شورای امنیت مسبوق به سابقه بوده و قطعنامه‌های که پس از حوادث ۱۱ سپتامبر در مورد مبارزه با تروریسم صادر شده نمونه‌ای از این جهت‌گیری شورا است.

- اگرچه علت اصلی تصویب این قطعنامه‌ها اوضاع بی‌ثبات سومالی و تهدید امنیت دریانوردی توسط دزدان دریایی است اما حمله دزدان به محموله‌های مواد غذایی حامل کمک‌های بشردوستانه برنامه جهانی غذا، سازمان خوار و بار کشاورزی و مأموریت امدادسانی اتحادیه آفریقا نیز یکی از جهات و مبانی صدور این قطعنامه‌ها ذکر شده و در واقع توجه به مسائل حقوق بشر یکی از انگیزه‌های شورا در این راستا بوده است.

- در مجموع می‌توان گفت که با توجه به اوضاع داخلی سومالی و گستره اقدامات دزدان دریایی و اهمیت استراتژیک مناطق محل فعالیت آنها و فقدان دولت کارآمد و

مرکزی در این کشور جهت مبارزه با دزدی دریایی و اقدامات تجری‌آمیز گروه‌های مسلح سازمان یافته در این زمینه تلاش شورای امنیت و اعطای صلاحیت گسترده به دولت‌ها در مبارزه با این پدیده قابل درک و پراهمیت است. اما به نظر می‌رسد در صورتی که جامعه بین‌المللی و ارکان سازمان ملل متحد توجه خود را معطوف به حل مسائل سومالی به صورت بنیادین و اساسی نمایند و ساختار داخلی این کشور را ساماندهی کرده و فقر و عقب‌ماندگی را در این کشور ریشه‌کن نمایند وقایع دزدی دریایی خود به خود ریشه‌کن خواهد شد.

- شورای امنیت حقوق قابل اعمال بر دزدی دریایی در سواحل سومالی را محدود به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نمی‌داند بلکه با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل آن و کنوانسیون ملل متحد در خصوص جرایم سازمان یافته صلاح‌دید موسعی را به کشورها جهت توصیف اعمال ارتكابی در سواحل سومالی اعطا می‌نماید. بنابراین دولتهایی که عضو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو نمی‌باشند می‌توانند با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۸ که موضوع و هدف آن راجع به سرکوب جرایم ایمنی دریانوردی و اقدامات تروریستی می‌باشد به مبارزه با این اقدامات بپردازند. از اینرو ملاحظه می‌شود اگرچه اقدامات ابتکاری شورای امنیت در پرداختن به موضوع دزدی دریایی در سومالی بوده و در تمام قطعنامه‌های صادره توسط این شورا به این مهم اشاره شده که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چارچوب مناسبی راجع به مبارزه با دزدی دریایی فراهم نموده ولی شورا در قطعنامه‌های بعدی بالاخص قطعنامه ۱۸۵۱ به نحو موسع‌تری به موضوع نگریسته و این اقدامات را مشمول تروریسم دریایی نیز می‌داند.

ج) دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد

قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت از تمام دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی دعوت می‌کند که با دولتهایی که متمایل به تحویل گرفتن متهمان دزدی دریایی جهت اجرای قانون هستند موافقت‌نامه‌هایی را منعقد نمایند تا فرایند تحقیق تعقیب و مجازات آنان تسهیل

گردد دفتر مبارزه با مواد مخدر و جرم سازمان ملل نیز در این چارچوب اقداماتی را جهت همکاری قضایی میان کشورهای دستگیرکننده و دولتهای منطقه به عمل آورده است. مطابق برنامه این دفتر راهنمایی‌ها و مساعدت حقوقی و قضایی به کشورهای منطقه ارائه می‌شود و بر اساس این راهنمایی‌ها مأمورین اجرای قانون وارد کشتی‌های بازداشت‌کننده دزدان دریایی شده و از متهمان بازجویی می‌نمایند، و در مواردی که براساس موافقت‌نامه‌های دوجانبه همانند موافقت‌نامه‌های انگلستان و آمریکا با کشور کنیا دزدان دریایی تحویل کشورهای منطقه می‌شود این دفتر کمک‌های فنی قضایی خود را به این کشورها ارائه می‌نماید و حتی منابع حقوقی لازم را در خصوص کشف، دستگیری، تحقیق، تعقیب، محاکمه و مجازات را در اختیار این کشورها قرار داده است.^{۴۸}

۳-۱) نیروی مرکب ۱۵۱ و دیگر نیروهای دریایی

یک نیروی دریایی با فرماندهی نیروی دریایی آمریکا در زمینه مبارزه با دزدی دریایی در خلیج فارس و دریای عمان دریای سرخ خلیج عدن و دریای عرب و اقیانوس هند فعالیت می‌کنند. این نیروها در ژانویه ۲۰۰۹ نیروی مرکب ۱۵۱ را به طور ویژه جهت مبارزه با دزدی دریایی در خلیج عدن و آبهای سومالی و اقیانوس هند ایجاد کرد این نیروها در سالهای ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۲ با هدف مقابله با تروریسم و سایر اقدامات علیه ایمنی دریانوردی با رهبری آمریکا گرد هم آمده بودند و در آگوست سال ۲۰۰۸ یک منطقه امن دریایی را جهت تضمین عبور ایمن ناوگان تجاری در خلیج عدن و آبهای سومالی ایجاد کرده بود کشورهای ایالات متحده، انگلستان، کانادا، دانمارک، فرانسه، آلمان، یونان، ایتالیا، مالزی، هلند، عربستان سعودی، اسپانیا، ترکیه و یمن در این مأموریت شرکت دارند و احتمالاً در آینده‌ای نزدیک کشورهای بحرین، اردن، ژاپن، سنگاپور، کره جنوبی، سوئد، بلژیک و لهستان در آن مشارکت نمایند. مقرر فرماندهی این عملیات در بحرین قرار دارد و تاکنون بیش از ۱۲۱ دزد دریایی را خلع سلاح و

⁴⁸. Piracy of the Horn of Africa Congressional Research, *ibid*, p.19.

آزاد کرده و ۱۱۷ نفر را دستگیر و به دست مقامات قضایی سپرده‌اند.^{۴۹} کشورهای چین، روسیه،^{۵۰} و ایران نیز به صورت انفرادی ناوهای دریایی خود را جهت مشارکت در عملیات علیه دزدان دریایی و تضمین عبور ایمنی کشورهای خود به آبهای سومالی اعزام کردند.

۴-۱) عملیات اعضای پیمان آتلانتیک شمالی و ناتو

ناتو دو مأموریت ضد دزدی دریایی در شاخ آفریقا ایجاد کرده است. اقدام اول موسوم به Operation allied provider بود که با هدف حفظ کاروانهای امدادی برنامه جهانی غذا صورت گرفت. در دسامبر ۲۰۰۸ ناتو این مأموریت را به نیروهای اتحادیه محول نمود. در مارس ۲۰۰۹ مأموریت دوم ناتو موسوم به Operation allied protesector آغاز کرد که اجرای آن به وسیله یکی از واحدهای زیرمجموعه آن موسوم به (Snmg1) صورت می‌گیرد هدف این عملیات مقابله مستقیم با اقدامات دزدان دریایی در منطقه شاخ آفریقا می‌باشد.^{۵۱}

۵-۱) اتحادیه اروپایی و عملیات ATALANTA

این عملیات در دسامبر ۲۰۰۸ شروع شده و در چارچوب سیاست امنیتی و دفاعی اروپا صورت می‌پذیرد. این عملیات از کشتی‌های تجاری و کشتی‌های حامل کمک‌های غذایی برنامه جهانی غذا و سایر سازمانهای امداد رسان به مردم سومالی حمایت می‌کند و می‌تواند کلیه اقدامات ضروری را در جهت پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها صورت دهد این مأموریت متشکل از ۱۲ ناو جنگی و حدود ۱۵۰۰ نفر پرسنل است. نیروهای نظامی یونان، فرانسه، اسپانیا و ایتالیا برای مدت ۱ سال در این عملیات شرکت دارند. امید می‌رود سایر اعضای اتحادیه

⁴⁹. Paracy off the Horn of Africa, Congressional Research Report, Prepared for the Members and Committees of congress, the united states, April 24 2009

⁵⁰. ibid

⁵¹. ibid.P,17

اروپایی با نیروهای نظامی خود در این عملیات شرکت نمایند. در مجموع حدود ۵۰ کشتی جنگی مأموریت نیروی مرکب ۱۵۱، ناتو و اتحادیه اروپایی در منطقه شاخ آفریقا حضور دارند.^{۵۲}

۲) اقدامات منطقه‌ای کشورها

برنامه مقابله با دزدی دریایی سازمان بین‌المللی دریایی IMO از سال ۱۹۹۰ شروع شده و این سازمان همواره با تصویب قطعنامه‌ها و انتشار دستورالعملها و توصیه‌هایی به کشورهای عضو مساعدت می‌کرده است.

اقدامات IMO در خصوص دزدی دریایی در شاخ آفریقا در سال ۲۰۰۵ به اوج خود رسید. مجمع عمومی این سازمان در دسامبر ۲۰۰۵ طی قطعنامه ۹۷۹ توجه شورای امنیت را به موضوع جلب نمود و متعاقب آن در مارس ۲۰۰۶ رئیس شورای امنیت در بیانیه‌ای از کشورهای عضو ملل متحد که کشتی‌های جنگی و هواپیماهای آنها در آبهای بین‌المللی مجاور سومالی فعالیت می‌کند اقدامات لازم را در جهت حفاظت از ایمنی دریانوردی بین‌المللی و کشتی‌های امدادرسان سازمان ملل به عمل آوردند. در جولای ۲۰۰۷ دبیرکل ایمو با دبیرکل سازمان ملل متحد در لندن ملاقات و از وی تقاضا نمود که سازمان ملل توجه جدی به مقوله دزدی دریایی در سومالی داشته باشد با حمایت هدایت ایمو موافقت‌نامه‌های منطقه‌ای جهت سرکوب و مبارزه با دزدی دریایی منعقد شده است که مهمترین آنها در آسیا و آفریقا بوده است.^{۵۳}

الف) اقدامات منطقه‌ای در آسیا: تلاشهای ایمو محدود به شاخ آفریقا نبوده و در خصوص دزدی دریایی در جنوب شرقی آسیا نیز این سازمان ابتکاراتی داشته است که می‌توان به انعقاد موافقت‌نامه منطقه‌ای میان ۱۶ کشور آسیای جنوب شرقی در سال ۲۰۰۵ اشاره نمود که در چارچوب تلاشهای این سازمان بوده که در آن کشورهای عضو

^{۵۲} ibid, P18

^{۵۳} برای اطلاعات بیشتر از تلاشهای imo به پایگاه اینترنتی این سازمان به آدرس www.imo.org رجوع کنید.

متحد به اتخاذ تدابیر عملی جهت مبارزه با دزدی دریایی در این منطقه شده و در پرتو این موافقت‌نامه مرکز مشترکی جهت تبادل اطلاعات در این زمینه ایجاد کرده‌اند.^{۵۴} این موافقت‌نامه در سال ۲۰۰۶-۲ لازم‌الاجرا شده است.

ب) اقدامات منطقه‌ای در آفریقا: در منطقه شاخ آفریقا با حمایت و تشویق IMO در ژانویه ۲۰۰۹ نمایندگان ۱۷ کشور منطقه شاخ آفریقا در نشست‌هایی که در جیبوتی برگزار شد «کد رفتاری مبارزه و سرکوب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در اقیانوس هند غربی و خلیج عدن» را به تصویب رساندند که مشتمل بر راهنمایی مبارزه، سرکوب، دستگیری و تعقیب مرتکبان نیز می‌باشد. این کشورها همچنین سه مرکز هماهنگی نجات دریایی در کنیا، مرکز هماهنگی دارالسلام و مرکز تبادل اطلاعات دریایی در صنعا را جهت تسهیل مبارزه با دزدی دریایی ایجاد کرده‌اند. تشکیل گروه تماس مقابل با دزدی دریایی در شاخ آفریقا از دیگر اقدامات کشورهای این منطقه می‌باشد.

این گروه تماس بعد از تصویب قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت و با پیشنهاد دولت بوش تشکیل شد و متشکل از ۲۴ دولت و ۵ سازمان بین‌المللی و منطقه‌ای است. اولین نشست این گروه در ژانویه ۲۰۰۹ برگزار شد و وظایف این گروه عبارتست از:^{۵۵}

- ۱) حمایت اطلاعاتی و عملیاتی از عملیاتهای مقابله با دزدی دریایی
- ۲) ایجاد مکانیسم هماهنگی در جهت مبارزه با دزدی دریایی
- ۳) تقویت مکانیسم‌های قضایی در زمینه تعقیب، دستگیری و محاکمه مظنونین
- ۴) تقویت آگاهی بخشی و مکانیسم هشداردهی به ناوگان دریایی تجاری
- ۵) افزایش تلاشهای سیاسی و اطلاع‌رسانی
- ۶) همکاریهای اقتصادی در زمینه مبارزه با دزدی دریایی. این گروه تماس دارای چهار کار گروه فرعی است که با هدف هماهنگی میان اعضا و تبادل اطلاعات در

⁵⁴. Code of conduct concerning the Repression of piracy and Armed Robbery against ships in the western India ocean and the Gulf of Aden see www.imo.org

⁵⁵. -Statement of contact Group on piracy off the coast of Somalia, New yourk, january 14, 2009

زمینه‌های نظامی، دیپلماتیک، قضایی و ارتباطات تشکیل شده‌اند.

نتیجه‌گیری

دزدی دریایی به عنوان یک جنایت بین‌المللی تهدیدی علیه ایمنی دریانوردی و اقدامی علیه منافع کل بشریت است. در سالهای اخیر در پی جنگ داخلی و بی‌ثباتی در سومالی موضوع دزدی دریایی مورد توجه سازمانهای بین‌المللی و کشورها شده و بنا به تقاضای سازمان بین‌المللی دریانوردی، شورای امنیت توجه خاص به آن مبذول داشته و در قالب فصل هفتم منشور ملل متحد به عنوان تهدید صلح و امنیت بشری در دستور کار قرار داده و در قالب چندین قطعنامه الزاماتی را بر دولتها و سازمانهای بین‌المللی تحمیل نموده است. شورای امنیت رژیم عبور بی‌ضرر حاکم بر دریای سرزمینی را تغییر داده و به دولتها و سازمانهای بین‌المللی مجوز مداخله و توسل به زور را در آبهای سرزمینی سومالی داده است اما این اقدام، گزینه‌ای موقتی و منحصر به فرد بوده و موجر قاعده عرفی تلقی نمی‌گردد. الزام کشورها به انجام برخی از تعهدات خاص که در حالت عادی جزء تعهدات قراردادی آنها نمی‌باشد شائبه قانونگذاری شورای امنیت تقویت نموده است. اقدامات کشورها و سازمانهای بین‌الملل در عمل به قطعنامه‌های شورای امنیت و گسیل داشتن حدود ۵۰ کشتی جنگی به منطقه اگرچه اقدامی مناسب می‌باشد اما به هیچ وجه کافی نیست. بقاء اوضاع و احوال داخلی سومالی و جنگ داخلی و اوضاع اقتصادی رقت بار مردم این منطقه عوامل و ریشه‌های این پدیده می‌باشند.

دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل: بررسی آثار حقوقی قطعنامه‌های شورای امنیت بر حقوق بین‌الملل

صلاح‌الدین چشمه‌خاور

چکیده: افزایش وقایع دزدی دریایی^۱ در سالهای اخیر به‌ویژه در سواحل سومالی از جمله موضوعاتی است که این منطقه از جهان را به عنوان آزمایشگاهی جهت کارایی قوانین و نهادهایی بین‌المللی تبدیل نموده است: در مسیر کلی تدوین و توسعه حقوق بین‌الملل دزدی دریایی آنچه که مسلم به نظر می‌رسد ماهیت بین‌المللی بعنوان جرم و تامل شدن صلاحیت جهانی برای محاکمه دزدان دریایی است و اینکه همکاری در سرکوب دزدی دریایی فقط یک حق نیست بلکه تکلیف کلیه دولت‌ها می‌باشد همچنین با عنایت به بودن دزدی دریایی و تشابه عملکردی با تروریسم دریایی نباید این دو مفهوم را یکسان تلقی نمود. تجزیه و تحلیل قطعنامه‌های شورای امنیت حکایت از تحول نوین دارد که شورای امنیت سالهاست با تفسیر موسع از منشور، اقداماتی مداخله‌جویانه در امور داخلی کشورها از جمله کوزو، عراق و افغانستان انجام داده که با روح حاکم بر بند ۷ ماده ۲ منشور منافات دارد. به طوری که می‌توان گسترش صلاحیت سازمانها و نهادهای بین‌المللی در تضعیف

^۱. Piracy - Piraterie

حاکمیت کشورها و امنیتی نمودن فضای کشتیرانی بین‌المللی و دیگر پیامدهای ساختاری در این صنعت را از آثار حقوقی این قطعنامه داشت در این مطالعه سعی شده است با آوردن قطعنامه‌ای صادر توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، قطعنامه‌های شورای امنیت علاوه بر کنوانسیونهای ۱۹۵۸ دریاهای آزاد و کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، تحولات اخیر بین‌المللی در این حوزه را رصد نمایم.

مقدمه

دزدی دریایی با پیشینه‌ای بسیار طولانی به عنوان یک اقدام تهدید کننده کشتیرانی بین‌المللی از عهد عتیق و باستان (از ۱۳ قرن قبل از میلاد مسیح) و در قرون وسطی تاکنون وجود داشته است. در دوره بین دو جنگ جهانی نیز در بعضی از دریاهای خاور دور دزدی دریایی شیوع داشته است، حتی در دریاهای اروپا مانند دریای سیاه از زمان جنگ بین‌المللی وقایعی از دزدی دریایی دیده شده است.^۲ اما افزایش وقایع دزدی دریایی در سالهای اخیر در مناطقی مانند خلیج عدن، تنگه مالاکا، سنگاپور و آبهای پیوند دهنده اقیانوس آرام و اقیانوس هند و به‌ویژه از سال ۲۰۰۵ میلادی در سواحل سومالی: از جمله موضوعاتی است که این منطقه از جهان را به عنوان آزمایشگاهی جهت کارایی قوانین و نهادهای بین‌المللی تبدیل نموده است از اینرو کشورهای دنیا بیش از پیش به اهمیت مبارزه با این پدیده شوم پی برده‌اند.

بنا به اعلام مقامات رسمی کنیا درآمد حاصل از وجوه دریافتی دزدان دریایی تحت عنوان باج^۳ برای آزاد کردن گروگانهای آنها در دوازده ماه منتهی به نوامبر ۲۰۰۸ بالغ بر ۱۵۰ میلیون دلار بوده است^۴، به طوری که دزدی دریایی در سومالی به عنوان یک صنعت بومی تبدیل شده است. کشور سومالی که از سال ۱۹۹۱ به این سوی به مدت

۲. متین دفتری احمد، سیر تحول حقوق بین‌الملل دریایی، از گروسیوس تا کنفرانس‌های ژنو، انتشارات کتابخانه گنج دانش، تهران ۸۷، ص ۱۱۲.

۳. rancons

۴. www.wikipedia.com4

۱۷ سال درگیر منازعات داخلی بوده و تاکنون کنترل مؤثری بر بیشتر نقاط سرزمین خود نداشته است به طوری که، از نظر حاکمیت ملی در معرض فروپاشی است. با توجه به موقعیت استراتژیک سومالی در ناحیه خلیج عدن که مدیترانه و دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل می‌سازد، دزدان دریایی نسبت به کشتی‌های عبوری از منطقه مزبور مرتکب دزدی دریایی می‌شوند. دزدی دریایی در خلیج عدن ویژگی‌های خاصی دارد به طوری که در مساحتی بیش از ۵۰۰ مایل دزدان دریایی سازماندهی شده‌اند لذا راهزنی‌ها سازمان یافته می‌باشد. دیگر اینکه راهزنی توأم با گروگانگیری است که متفاوت با دزدی دریایی سنتی است.

اولین هسته‌های دزدان دریایی سومالی به ماهیگیران سومالیایی بر می‌گردد که در تعارض با ماهیگیران و قایق‌های ماهیگیری بیگانه که به سواحل غنی از ماهی سومالی هجوم آورده بودند و از ضعف حاکمیت ملی و ناتوانی دولت مرکزی سوء استفاده نموده و ماهیگیری می‌نمودند. پس از آن با توجه به فقر فزاینده و منافع سرشار حاصل از این اقدام آنان را وسوسه نمود تا اینکه تعداد آنها تا سال ۲۰۰۸ بالغ به ۱۰۰۰ نفر گردید. دزدان دریایی در سال ۲۰۰۷ میلادی ۳۱ مورد حمله و فقط در شش ماهه نخست ۲۰۰۸ بالغ بر ۲۴ مورد حمله دزدی دریایی انجام داده‌اند. ازدیاد تعداد آن، مهارت و سرعت عمل دزدان دریایی، به طوری که ظرف مدت ۴۸ ساعت چهار کشتی مالزیایی، ایرانی، ژاپنی و آلمانی را مورد حمله قرار داده‌اند. همچنین کشتی‌ها و نفت کشهایی از کشورهای عربستان سعودی، هندوستان مورد این حملات راهزنی قرار گرفته است. به طوری که از ابتدای سال جاری میلادی تاکنون در آب‌های منطقه آفریقای شرقی بیش از ۲۹۰ حمله به کشتی‌ها گزارشی شده است که از این میان دزدان دریایی موفق شده‌اند با تصرف کشتی‌های نفتی و تجاری مختلف، حدود ۶۰۰ سرنشین این کشتی‌ها را به گروگان بگیرند.

با عنایت به وضعیت بحرانی حاصله، رئیس دولت وقت سومالی آقای عبدالله یوسف با اعلام رسمی ناتوانی در مقابله با مشکل دزدی دریایی در سواحل آن، با جلب توجه

دبیرکل سازمان ملل متحد به این مسئله حاد، که صلح و امنیت بین‌المللی را مورد تهدید قرار داده است، دخالت شورای امنیت را برای کنترل موضوع خواستار شده است، به طوری که متعاقب این درخواست، شورای امنیت در آوریل ۲۰۰۸ مأموریتی ۶ ماهه به کشتی‌های نظامی بعضی کشورها از جمله فرانسه، ایالات متحد و پاناما داد تا وارد آب‌های سرزمینی سومالی شوند و با این اقدامات غیرقانونی و ضد بشری مقابله نمایند.^۵

شکی نیست دزدی دریایی در سومالی به عنوان نقطه عطف این بحران، پس لرزه زلزله شدیدی است که سالهاست از فقدان حاکمیت و دولت مقتدر در سومالی از آن رنج می‌برد.

با این حال محکومیت جهانی دزدی دریایی به عنوان «جرم بین‌المللی» که قرن‌ها به موجب حقوق عرفی ملتها، جرم محسوب می‌شد، بعدها به عنوان اولین «جرم بین‌المللی» تلقی شده است که مستقیماً به موجب حقوق بین‌الملل جرم محسوب می‌شود و هر دولتی می‌تواند دزد دریایی را که همیشه فردی یاغی و دشمن بشریت^۶، تلقی گردیده به محاکمه بکشاند.

تاریخچه

دولتهای دریایی از قدیم‌الایام به منظور دفاع از منافع مشترک خود با هدف محافظت از تجارت ماورای بحار درصدد برآمدند تا با مدون نمودن حقوق عرفی به صورت موضوعه قواعد ضد دزدی دریایی را پدید آورند. علیرغم طرح موضوع دزدی دریایی در اولین کنفرانس بین‌المللی صلح لاهه در سال ۱۸۹۹، به دلایل مختلف از جمله غالب بودن موضوعات حقوق هوایی، این بحث نتیجه‌ای در بر نداشت. حتی در کنفرانس دوم صلح در سال ۱۹۰۷ بحث مزبور مجدداً مطرح گردید که با عنایت به اینکه کنفرانس در بحث داوری‌های بین‌المللی متمرکز شده بود، از طرح موضوع نتیجه‌ای چندان حاصل

^۵ WWW . Farsnews . ir . 6 Des 2008

^۶ Hostis humani generis

نشد، تا اینکه در سال ۱۹۳۰ در کنفرانس سوم ژنو زمینه‌هایی برای بررسی موضوع فراهم گردید که خود مبنایی برای بررسی جدی موضوع در کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد گردید، به طوری که در مواد ۱۵ تا ۱۹ آن به صورت مبسوطی به موضوع دزدی دریایی پرداخته و ضمن توصیف آن، حقوقی را برای کشور دستگیر کننده احصاء نموده است که به نوبت خود تحول و توسعه‌ای در حقوق بین‌الملل تلقی می‌شود. بعدها قواعد مزبور در کنوانسیون ۱۹۸۲ ملل متحد در حقوق دریاها، تقریباً بدون تغییر تکرار گردید و پس از آن مجمع عمومی و شورای امنیت سازمان ملل متحد به اقتضاء شرایط و وضعیت‌های بین‌المللی نسبت صدور قطعنامه‌هایی اقدام نموده‌اند. برای شورای امنیت مسئله از آنجا اهمیت بیشتری پیدا کرد که اخیراً در یک عملیات باورنکردنی، دزدان دریایی نفتکش غول پیکر عربستانی و سیریوس استار، را ربوده و برای آزادی این نفتکش ۲۵ میلیون دلار درخواست نمودند که در نهایت عربستان با پرداخت ۲/۵ میلیون دلار به قضیه منطقه دارد. در سیر کلی تدوین و توسعه حقوق بین‌الملل دزدی دریایی آنچه که مسلم و منجز به نظر می‌رسد ماهیت بین‌المللی بودن جرم و قائل شدن صلاحیت جهانی برای محاکمه دزدان دریایی است و اینکه همکاری در سرکوب دزدی دریایی فقط یک حق نیست بلکه تکلیف کلیه دولت‌هاست.

همچنین از طرفی با عنایت به ماهیت قهری دزدی دریایی و تشابه عملکردی با تروریسم دریایی نباید این دو مفهوم را یکسان تلقی نمود. چه آنکه مفهوم تروریسم دریایی معطوف به اقدامات خشونت‌بار و وحشتناکی است که هدف آن ایجاد رعب و وحشت و با مقاصد سیاسی است. به طوری که عناصر تشکیل دهنده این دو جرم بین‌المللی با هم متفاوت و متمایز است.

به هر حال در این مطالعه قصد داریم با توجه به حاد بودن موضوع دزدی دریایی و درگیری کشورمان به عنوان یکی از کشورهایی که اخیراً دو فروند کشتی اجاره‌ای آن مورد دستبرد دزدان دریایی قرار گرفته است، به بررسی مبانی حقوقی بین‌المللی موضوع پرداخته و ضمن مطالعه سیر تحولی حقوق بین‌المللی دزدی دریایی در معاهدات و

کنوانسیون‌های بین‌المللی، ساز و کارهای قانونی مبارزه با این پدیده مجرمانه را مورد واکاری قرار دهیم. شکی نیست در این راستا به نقش سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) در تأمین امنیت کشتیرانی بین‌المللی و نیز سازمان ملل متحد در نهادینه کردن و تدوین حقوق بین‌الملل دزدی دریایی خواهیم پرداخت. بررسی نقش کمیسیون حقوق بین‌الملل، قطعنامه‌های مجمع عمومی و شورای امنیت در این راستا به ما کمک خواهد نمود تا سیر توسعه تدریجی حقوق بین‌الملل دزدی دریایی را با دقت بیشتری رصد نمائیم. اما آنچه نگارنده را واداشت تا به پژوهش در این مباحث بپردازد، روند نوینی است که شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه‌های اخیر خود به‌ویژه قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ و قطعنامه ۱۸۵۱ مورخ ۱۶ و دسامبر ۲۰۰۸ که براساس فصل هفتم منشور تصویب شده است. تجزیه و تحلیل مفاد این قطعنامه‌ها حکایت از آغاز تحولی نوین در حقوق بین‌الملل دارد که سالهاست شورای امنیت سازمان ملل متحد با تفسیر موسع از منشور، اقداماتی مداخله‌جویانه در امور داخلی کشورها از جمله کوزوو، عراق و افغانستان انجام داده که با روح حاکم بر بند ۷ ماده ۲ منشور مبنی بر عدم مداخله سازمان ملل متحد در امور داخلی دولت‌ها منافات دارد. در بررسی اجمالی مفاد قطعنامه‌های اخیرالصدر شورای امنیت در خصوص مبارزه با جرم دزدی دریایی به‌ویژه قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ دوم دسامبر ۲۰۰۸ میلادی و قطعنامه ۱۸۵۱ مورخ ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸ این سؤال اساسی مطرح می‌شود که صدور این قطعنامه‌ها چه پیامد یا پیامدهای مهمی بر سیر تحول حقوق بین‌الملل به‌ویژه حقوق بین‌الملل دریایها دارد. همچنین چند سؤال فرعی به ذهن متبادر می‌شود که پاسخگویی به آنها را در پرتو تجزیه و تحلیل مفاد این قطعنامه محول می‌نمائیم.

اولین سؤال فرعی اینست که صلاحیت سازمانهای منطقه‌ای همچون ناتو و اتحادیه اروپا و سازمان امنیت اروپا در مبارزه با جرم بین‌المللی دزدی دریایی به چه نحوی است؟

سؤال فرعی دوم اینکه چه تغییراتی در قلمرو مبارزه با دزدی دریایی حادث شده و

این تغییرات چه خطرات و تهدیداتی برای حاکمیت ملی کشورها در پی خواهد داشت؟

سؤال فرعی سوم اینکه قطعنامه‌های مزبور نقش سازمانهای بین‌المللی دریایی و غیردریایی در مبارزه با دزدی دریایی به چه نحوی مطرح شده است؟

سؤال فرعی چهارم اینکه همکاریهای بین‌المللی خارج از سازمان ملل را چگونه ترسیم نموده است؟

سؤال فرعی پنجم اینکه نقش اتحادیه‌ها و دفاتر بازرگانی و کشتی‌رانی بین‌المللی به‌ویژه بخش خصوصی تجارت بین‌الملل در این مبارزه چه خواهد بود؟

سؤال فرعی ششم آنکه چه تغییرات و تحولاتی در صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی به منظور تأمین کشتی‌رانی امن فراهم خواهد شد؟

سؤال فرعی هفتم اینکه از لحاظ مفهومی اهمیت باز تعریف جرم بین‌المللی دزدی دریایی تا چه حد می‌باشد؟

در پاسخ به سؤال اصلی این فرضیه اصلی مطرح می‌شود که نقش مداخله‌جویانه سازمان ملل متحد به‌ویژه شورای امنیت در نقض حاکمیت‌های ملی، تقویت و تشدید می‌گردد. همچنین در پاسخ به سؤال فرعی اول این فرضیه فرعی مطرح می‌شود که ناتو، اتحادیه اروپا و سازمان امنیت اروپا صلاحیت گسترده‌ای جهت مبارزه با دزدی دریایی و بالتبع نقض حاکمیت سرزمینی دولت‌ها تحصیل می‌نمایند.

در پاسخ به سؤال فرعی دوم این فرضیه فرعی مطرح می‌گردد که گسترش قلمرو مبارزه با دزدی دریایی از دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت هر کشور به دریای سرزمینی دولت‌ها نقض آشکار حاکمیت سرزمینی دولت‌ها محسوب شده و بر خلاف نص صریح مفاد بند ۷ ماده ۲ منشور می‌باشد.

در پاسخ به سؤال فرعی سوم این فرضیه فرعی مطرح می‌شود که صلاحیت سازمانهای بین‌المللی دریایی از جمله سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) و دیگر سازمانهای غیردریایی مرتبط در تحدید حقوق کشورهای دریایی به آنها

منتسب می‌باشند گسترش داده است.

در پاسخ به سؤال فرعی چهارم این فرضیه فرعی مطرح می‌گردد که کشورها به اشکال مختلف دو جانبه و چند جانبه و خارج از ساختار ملل متحد می‌توانند اقدامات مداخله‌جویانه در مبارزه با دزدان دریایی داشته باشد.

در پاسخ به سؤال فرعی پنجم این فرضیه فرعی مطرح می‌شود که اتحادیه‌ها و دفاتر بازرگانی و کشتی‌رانی بین‌المللی به منظور تأمین منافع حاصل از تجارت بین‌المللی خود، اختیارات وسیع تری در مبارزه با دزدان دریایی کسب می‌کنند که با توجه به گسترش قلمرو مبارزه با این جرم بین‌المللی، حاکمیت دولت‌ها متأثر خواهد شد.

در پاسخ به سؤال ششم این فرضیه مطرح می‌گردد که تحول اساسی در صنعت کشتی‌رانی و کشتی‌سازی به سمت تأمین دریانوردی امن از یک طرف و از طرف دیگر به مسلح کردن کشتی‌ها منجر می‌شود و این عقب‌گردی فاحش در نظامی کردن دریاها است.

در پاسخ به سؤال هفتم این فرضیه مطرح می‌شود که در باز تعریف جرم بین‌المللی دزدی دریایی بر اهمیت آن به عنوان تهدید کننده صلح و امنیت بین‌المللی تأکید می‌شود.

این پژوهش براساس منابع و اطلاعات مکتوب و مستند به شکل کتابخانه‌ای و جستجو در شبکه جهانی اینترنت انجام می‌شود، به طوری که ضمن بهره‌گیری از منابع مستند مزبور، از مصاحبه با اساتید برجسته حقوق بین‌الملل نیز بهره می‌گیرد.

گفتار اول: دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد

کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد در واقع تجلی تدوین حقوق بین‌الملل عرفی دربارهٔ دزدی دریایی و رفتار با دزدان دریایی تلقی می‌شود، زیرا که سعی دولتها در این بوده تا با محوریت کمیسیون حقوق بین‌الملل سازمان ملل متحد قواعد عرفی را تدوین، ماده بندی و به صورت قانون نوشته بین‌المللی تصویب نمایند. این کنوانسیون دزدی دریایی را در مواد ۱۵ الی ۱۹ خود تعریف نموده و به چگونگی برخورد با دزدی دریایی

پرداخته است.^۷

مطابق نص صریح ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد «دزدی دریایی شامل اعمال ذیل است:

۱- هر عمل غیرقانونی تعدی، توقیف یا غارت که برای مقاصد شخصی بوسیله کارکنان یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی در:
الف - دریای آزاد علیه کشتی دیگر یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال داخل این کشتی یا هواپیما

ب - در جایی که خارج از حوزه صلاحیت دولت‌هاست.

۲- هر نوع شرکت داوطلبانه در به‌کار بردن یک کشتی یا یک هواپیما، یا اطلاع از اینکه آن کشتی یا هواپیما برای دزدی دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۳- هر نوع تحریک یا تسهیل عامدانه انجام اعمالی که در زیر پاراگراف ۱ یا زیر پاراگراف ۲ این ماده آمده است.

همانگونه از محتوای مفاد این ماده بر می‌آید به اقتضای زمان هواپیما را نیز وارد مقوله دزدی دریایی نموده است.

مطابق ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد، اگر کارکنان کشتی یا هواپیما شورش نمایند و کنترل کشتی یا هواپیما را در دست خود بگیرند و برای مقاصد شخصی خود مرتکب تعدی بشوند، عمل آنان دزدی دریایی محسوب می‌گردد.

شایان ذکر است در مواردی که کارکنان یا مسافران در داخل کشتی علیه کشتی یا اموال و اشخاص سوار بر کشتی مرتکب تعدی می‌شوند از شمولیت تعریف دزدی دریایی خارج می‌شود. ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد، به معرفی کشتی یا هواپیمای دزد دریائی پرداخته است:

" یک کشتی یا یک هواپیما متعلق به دزد دریایی تلقی می‌شود، هرگاه اشخاصی که کنترل اصلی آنرا در دست دارند، قصد کنند که آن را برای ارتکاب اعمالی که در ماده

۷. حبیبی. حسن، حقوق بین‌الملل عمومی، انتشارات اطلاعات، ۱۳۸۴، ص ۸۶۵.

۱۵ آمده است به‌کار گیرند، همین حکم نیز بر کشتی یا هواپیمایی شمول دارد که برای ارتکاب چنین اعمالی به‌کار رفته و آن کشتی یا هواپیما هنوز تحت کنترل اشخاص مرتکب این اعمال قرار دارد.^۸

در بررسی عناصر تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی بنا به تعریف کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد، چند مطلب حائز اهمیت است.

۱- عبارت «برای مقاصد شخصی» در بند ۱ ماده ۱۵ و ماده ۱۶ کنوانسیون حاضر، تصریح بر هدف دزدی دریایی به منظور انتفاع شخصی دارد، به طوری که عمل کشتی‌های جنگی و دیگر کشتی‌های دولتی و نیز هواپیمای متعلق به دولت را از حوزه شمول دزدی دریایی خارج نموده است.

۲- احراز «قصد محض» کنترل کنندگان کشتی یا هواپیما به منظور ارتکاب اعمال احصاء شده در ماده ۱۵ دلیل آلت جرم شدن کشتی یا هواپیما تلقی شده است.

۳- عبارت «در جایی که خارج از حوزه صلاحیت دولت‌هاست» مندرج در ذیل ماده مزبور، ناظر بر جزایر غیرمسکونی یا جاهایی که تحت صلاحیت هیچ دولتی نیست، می‌باشد.^۹

ماده ۱۹ کنوانسیون مزبور مقرر می‌دارد: «هر دولتی در دریای آزاد یا در جایی که خارج از صلاحیت یک دولت باشد، می‌تواند کشتی یا هواپیمای متعلق به دزد دریایی را یا کشتی‌هایی را که بوسیله دزد دریایی ربوده شده و تحت کنترل دزدان دریایی است، ضبط و اشخاص را توقیف و اموال کشتی را نیز ضبط کند. دادگاههای دولتی که عمل ضبط را انجام می‌دهند درباره تعیین کیفر مجرمین تصمیم می‌گیرند و همین دادگاهها تکلیف خود کشتی یا هواپیما را با رعایت حقوق اشخاص ثالث که با حسن نیت عمل کرده‌اند، تعیین می‌کنند»

همچنین عبارت «با رعایت حقوق اشخاص ثالث که با حسن نیت عمل کرده‌اند» دلالت بر این دارد که دادگاههای دولت ضبط‌کننده اموال کشتی یا هواپیمای متعلق به

۸. حبیبی، حسن، همان منبع پیشین، ص ۸۶۶

دزد دریایی باید حقوق اشخاص ثالثی را که با حسن نیت و بدون داشتن قصد مجرمانه عمل کرده‌اند را در رسیدگی قضایی خود مدنظر قرار دهند... طبق مفاد ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸: «فقط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای ارتش و یا کشتی‌ها و هواپیماهای دیگر دولت‌ها که بطور خاص از طرف حکومت متبوع خود مجاز باشند، می‌توانند کشتی یا هواپیمای دزد دریایی و اموال موجود در آنرا ضبط نمایند»^۹.

گفتار دوم: دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲

کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، مواد ۱۰۱ تا ۱۰۷ خود را به بحث دزدی دریایی اختصاص داده است. تعریف دزدی دریایی در این کنوانسیون در واقع برگرفته از تعریف کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد از راهزنی دریایی است. به طوری که خمیرمایه اصلی این تعریف که تشکیل دهنده عناصر مهم جرم دزدی دریایی است مجدداً در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تکرار شده است. ماده ۱۰۱ این کنوانسیون راهزنی دریایی را بدین شرح توضیح می‌دهد:

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

۱- در دریاهای آزاد علیه کشتی یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما

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

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

ج - هر عمل تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای (الف) و (ب) را تسهیل کند.

همانگونه که از فحوای تعریف فوق آشکار است، عنصر اساسی دزدی دریایی قهر و غلبه (violence) است نه فقط در تصاحب اموال بلکه نسبت به اشخاص از قبیل شکنجه و آزار یا سلب آزادی برای اخذ باج (ransoms). همچنین ماده ۱۰۲ راهزنی توسط یک کشتی جنگی، کشتی یا هواپیمای دولتی که خدمه آنها شورش کرده‌اند را توصیف نموده است که در واقع به نوعی تکرار محتوای ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد است.

بنابراین تعریف، اعمال راهزنی، به نحو تعریف شده در ماده ۱۰۱، ارتکاب یافته توسط یک کشتی جنگی، کشتی یا هواپیمای دولتی که کارکنان آن شورش کرده‌اند و کنترل کشتی یا هواپیما را به دست گرفته‌اند، به اعمال ارتكابی توسط یک کشتی یا هواپیمای خصوصی تشبیه می‌شوند. بدیهی است شورشیان باید برای مقاصد شخصی خود مرتکب تعدی بشوند. همچنین این وضعیت ناظر بر آن موردی که در آن کارکنان یا مسافران در داخل کشتی علیه کشتی یا اموال و اشخاص سوار بر کشتی مرتکب تعدی می‌شوند، نیست.

در ماده ۱۰۳ این کنوانسیون، کشتی یا هواپیمای راهزن، بدین شرح تعریف شده است: یک کشتی یا هواپیما که قصد افرادی که آن را به طور مؤثر کنترل می‌کنند استفاده از کشتی یا هواپیما به منظور ارتکاب یکی از اعمال مذکور در ماده ۱۰۱ باشد، کشتی یا هواپیمای راهزن تلقی می‌شود. همین تعریف اعمال می‌شود اگر کشتی یا هواپیما برای ارتکاب چنین عملی استفاده شده باشد، مادامی که آن کشتی یا هواپیما تحت کنترل افراد مرتکب آن عمل باقی می‌ماند. همانگونه که از فحوای این ماده آشکار است تعریف ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد از کشتی یا هواپیمای راهزن به نحوی تکرار شده است.

به طوری که در این ماده قانونگذار بین‌المللی «قصد محض» کنترل کنندگان را دلیل

آلت جرم شدن کشتی یا هواپیما تلقی نموده است. بدیهی است احراز قصد محض با عنایت به انتزاعی بودن مفهوم، بدون هیچ علامت یا نشانه مشخصه آن، برای هر محکمه بین‌المللی کار ساده‌ای نیست.

ماده ۱۰۴ به بحث حفظ یا از دست دادن تابعیت یک کشتی یا هواپیمای راهزن پرداخته است: "یک کشتی یا هواپیما می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند اگر چه یک کشتی یا هواپیمای راهزن شده باشد. حفظ یا از دست دادن تابعیت، تابع قانون کشوری که تابعیت از آن تحصیل شده می‌باشد."

در این ماده بحث حفظ و تداوم یا از دست دادن تابعیت یک کشتی یا هواپیما ناظر بر مسئولیت دولت متبوع کشتی یا هواپیما است. در ماده ۱۰۵ نیز اختیارات دولتها در نشان دادن عکس العمل در قبال راهزنی دریایی می‌پردازد: در دریای آزاد» یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشوری، هر کشور می‌تواند یک کشتی یا هواپیمای راهزن، یا یک کشتی یا هواپیمایی را که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است را توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف نماید. دادگاههای کشوری که توقیف را انجام داده‌اند، می‌توانند در مورد مجازات‌هایی که اعمال می‌شوند تصمیم بگیرند و همچنین می‌تواند اقداماتی را که در مورد آن کشتی، هواپیما یا اموال اتخاذ می‌شود، تعیین کنند، مشروط به این که حقوق اشخاص ثالث با حسن نیت رعایت گردد.

همانگونه که از فحوای مفاد این ماده بر می‌آید صلاحیت جهانی (Global Jurisdiction) برای توقیف کشتی یا هواپیمای راهزن و نیز دستگیری دزدان دریایی و ضبط اموال در کشتی و هواپیما وجود دارد. به طوری که هر کشور می‌تواند در دریاهای آزاد یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشور، می‌تواند کشتی یا هواپیمای راهزن یا یک کشتی یا هواپیمایی را که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است، توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف نماید. بدیهی است همانگونه که قبلاً نیز اشاره شد اعمال صلاحیت جهانی در مجازات

دزدان دریایی و تعیین تکلیف کشتی، هواپیما یا اموال موجود در آنان، توسط دادگاههای کشور توقیف کننده منوط به وجود قانون ملی خاص مربوط به مجازات جرم دزدی دریایی می‌باشد و گرنه هر گونه اقداماتی در راستای محاکمه دزدان دریایی تا حدودی ابتر تلقی می‌شود.

همچنین ماده ۱۰۶ کنوانسیون حاضر به مسؤولیت دولتها در توقیف بدون دلایل کافی کشتی یا هواپیمای مظنون به راهزنی دریایی می‌پردازد: «در مواردی که یک کشتی یا هواپیمای مظنون به راهزنی بدون دلایل کافی توقیف شده، دولت توقیف کننده در مقابل دولت متبوع کشتی یا هواپیما برای هر ضرر و خسارت ناشی از توقیف مسؤول خواهد بود.

از مفاد این ماده، چنین بر می‌آید که اختیارات دولتها در برخورد با مجرمین دزدی دریایی محدود به وجود دلایل و مدارک کافی مبنی بر ارتکاب یا شروع به ارتکاب و یا هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات دزدی دریایی و یا هر نوع عمل تحریک کننده با هدف دزدی دریایی می‌باشد.^{۱۰}

بدیهی است این ماده مسؤولیت دولتها را در توقیف بی‌مورد و بدون دلیل کشتی‌ها یا هواپیمای مظنون به راهزنی برشمرده است که دولت توقیف کننده در مقابل دولت متبوع کشتی یا هواپیما مسؤول هرگونه ضرر و خسارت ناشی از توقیف خواهد بود. ماده ۱۰۷ کنوانسیون حقوق دریاهای که انعکاس همان ماده ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد می‌باشد، به صلاحیت کشتی‌ها و هواپیماهایی که حق توقیف کشتی راهزن را دارند می‌پردازد: «توقیف بی‌اساس راهزنی فقط می‌تواند توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیمای نظامی یا سایر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به طور مشخص علامت گذاری شده و به عنوان کشتی یا هواپیمای در خدمت دولت و مجاز به آن قابل احراز هویت باشند، انجام شود.

۱۰. پورنوری، منصور و حبیبی محمد، حقوق بین‌الملل دریاهای - کنوانسیون حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲، مرکز ملی اقیانوس‌شناسی، ص ۹۰.

شایان ذکر است دارا بودن ویژگی «در خدمت دولت بودن» از جمله کشتی جنگی یا هواپیمای نظامی و یا کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به نحوی مشخص علامت‌گذاری شده‌اند که به عنوان کشتی یا هواپیمای در خدمت دولت محسوب شوند، از جمله شرایط کشتی‌ها و هواپیماهایی می‌باشد که حق توقیف کشتی را هزن را دارند. شایان ذکر است تأکید بر داشتن این ویژگی به منظور اینست که صلاحیت جهانی توقیف کشتی را هزن ناظر بر وظایف ذاتی دولتها در برخورد با راهزنی دریایی می‌باشد. لذا هویت کشتی یا هواپیمای در خدمت دولت بایستی از علائم و ظواهر آن قابل احراز باشد.

مخلص کلام آنکه تعاریف مندرج در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ دارای ابهامات زیادی است و بسیاری از مفاهیم تنها روشن نیست.

گفتار سوم: مفهوم دزدی دریایی از منظر کنوانسیون بین‌المللی

سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸

کنوانسیون بین‌المللی سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی به همراه پروتکل آن در خصوص سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی سکوها‌های ثابت واقع در فلات قاره پس از کنفرانسی بین‌المللی در مارس ۱۹۸۸ در محل ستاد مرکزی سازمان FAO در رم منعقد شد. این کنوانسیون یکی از جدیدترین کنوانسیونهایی متعدد ضد تروریسم از جمله کنوانسیون توکیو ایکائو ۱۹۶۷، کنوانسیون لاهه ایکائو ۱۹۷۰، کنوانسیون ملل متحد در حمایت از افراد دیپلمات ۱۹۷۲، کنوانسیون ملل متحد در مورد پناهندگان ۱۹۷۹، کنوانسیون آژانس بین‌المللی انرژی اتمی ۱۹۸۰ در مورد حمایت فیزیکی از مواد هسته‌ای و پروتکل ۱۹۸۷ به کنوانسیون مونترال می‌باشد. به هر حال این کنوانسیون، اولین کنوانسیونی است که به کشتی‌ها و دیگر شناورها در دریا مربوط می‌شود.

حادثه‌ای که تدوین این کنوانسیون را برانگیخت، مصادره کشتی تفریحی SS Achille Lauro در اکتبر ۱۹۸۵ توسط یک گروه تروریستی بود که این واقعه خلاء

آشکاری در مجموعه کنوانسیونهای بین‌المللی که هدف عمده آنها جلوگیری از فرار تروریست‌های فراری از عدالت بود. در پنجاه و هفتمین نشست شورای IMO دولت‌های اتریش، ایتالیا و مصر پیشنهاد انعقاد یک معاهده بین‌المللی با هدف سرکوب اقدامات تروریستی مرتبط با دریانوردی، شبیه کنوانسیونهای ایکائو که به ایمنی هوانوردی مربوط می‌شد، مطرح نموده که متعاقب آن شورای IMO با اتفاق آراء موافقت نمود تا تهیه چنین کنوانسیونی در اولویت باشد. نهایتاً شورا طرح مزبور را به کمیته حقوقی ارجاع داد و پس از یک نشست فوق‌العاده در اکتبر ۱۹۸۷ شورای IMO یک کنفرانس دیپلماتیک در مارس ۱۹۸۸ کنوانسیون پیشنهادی را تصویب نمود.

رهیافت کلی کنوانسیون ۱۹۸۸ و پروتکل الحاقی آن آشکارا الگوبرداری از کنوانسیونهای ایکائو در خصوص جرائم تروریستی علیه عبور و مرور در هوا بود. هدف کنوانسیونهای ایکائو، همچنین کنوانسیونهای ضد تروریسم بعدی، تضمین یک رهیافت «هیچ مخفیگاهی وجود ندارد» بود که این رهیافت در کنوانسیون ۱۹۸۸ جدید اتخاذ شد. زیرا که این رهیافت در صدد ایجاد یک اصل کلی بنام «استرداد یا محاکمه» بود. به عبارت دیگر، اگر یک مجرم که یکی از جرائم تحت صلاحیت یک دولت طرف قرارداد را مرتکب می‌شود، آن دولت بایستی یا فراری را به هر کشور دیگر طرف قرارداد که او تقاضا می‌نماید استرداد نماید یا در صورت عدم استرداد، خودش فراری را محاکمه نماید. به منظور تضمین اینکه فراریان از طریق موسوم به «جوانب فنی» از محاکمه فرار نکنند، کنوانسیون به طور واضحی جرائمی را که در حوزه کنوانسیون می‌باشند در ماده ۳ آن فهرست نموده است^{۱۱} که:

۱- هر شخصی که مرتکب جرمی می‌شود اگر آن شخص به طور غیرقانونی و عمدتاً:
الف) از طریق زور یا تهدید به آن یا هر شکل دیگر ارتکاب به یک کشتی اعمال کنترل نماید یا آنرا مصادره نماید.

^{۱۱}. David Freestone, The 1988 International Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime Navigation, Heinonlin, 3 Int. J. Estuarine & Coastal L – 1988 – p. 305.

ب) یک اقدام خشن علیه یک شخصی بر روی عرشه یک کشتی انجام می‌دهد اگر آن عمل احتمالاً دریانوردی امن آن کشتی را به مخاطره بیندازد؛ یا

ث) یک کشتی را تخریب می‌نماید یا باعث آسیب به یک کشتی یا محموله آن که احتمال دریانوردی امن آن کشتی را به مخاطره بیندازد؛ یا

د) قرارداد یا موجب قرارداد یک وسیله در یک کشتی یا موادی که احتمالاً باعث تخریب آن کشتی می‌شود یا باعث آسیب به آن کشتی یا محموله آن شود که دریانوردی امن آن کشتی را به مخاطره بیندازد یا احتمالاً به مخاطره بیندازد؛ یا

ی) به تسهیلات دریانوردی آسیب جدی وارد می‌سازد یا آنها را نابود می‌نماید یا به طور جدی در عملیات تخریب آنها دخالت می‌نماید اگر احتمالاً حین عملی دریانوردی امن یک کشتی را به مخاطره بیندازد؛ یا

ف) اطلاعاتی که او می‌داند غلط است را مخابره نماید، بدینسان دریانوردی یک کشتی را به مخاطره بیندازد.

ج) در ارتباط با ارتکاب یا ارتکاب نافرجام هر جرمی که در بندهای فرعی «الف» تا «ف» که به شخصی آسیب برساند یا او را بکشند.

۲- همچنین هر شخصی یک جرم را مرتکب می‌شود اگر آن شخص:

الف) تلاش می‌کند تا هر کدام از جرائم مندرج در بند ۱ را مرتکب شود. یا

ب) در ارتکاب هر کدام از جرائم مندرج در بند ۱ که هر فردی مرتکب می‌شود همدست شود یا طور دیگر شریک شخصی که مرتکب چنین جرمی شود باشد. یا

ث) با تهدید یا بدون شرط همانگونه که در قوانین داخلی مقرر شده است، با هدف مجبور نمودن فیزیکی یا قضایی فردی جهت خودداری از انجام عملی؛ ارتکاب هر کدام از جرائم مندرج در بند ۱ و بندهای فرعی «ب»، «ث» و «ی» که از آن تهدید احتمالاً دریانوردی ایمنی کشتی مورد نظر را احتمالاً به مخاطره بیندازد.^{۱۲}

ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ جرائمی را که تحت پوشش رژیم معاهده مزبور قرار دارند

¹². Convention For The Suppression Of Unlawful Acts Against The Safety Of Maritime navigation, 1988, FAO, Rome.

فهرست می‌نماید، اگر چه این جرائم در بیشتر موارد همین حالا هم جرائمی علیه حقوق دولت صاحب پرچم می‌باشند، بدین معنی که در واقع فحوای ماده ۳ بر این دلالت دارد که هر دولت عضو باید جرائم مقرر در ماده ۳ را از طریق مجازاتهای مناسب قابل مجازات بداند که در واقع ماهیت وخیم آن جرائم را مورد توجه قرار می‌دهد.

طرح کنوانسیون مزبور اینست که کشورهای طرف قرارداد را متعهد نماید تا با جرائم مزبور به عنوان «وخیم و عمد» رفتار نمایند و آنها را از صلاحیت انحصاری دولت پرچم درآورند و اجازه دهند تا جرائم مزبور در هر کشور طرف قرارداد دیگری قابل محاکمه باشند. کاملاً مبرهن و آشکاراست که کنوانسیون ۱۹۸۸ کشورهای عضو را ملزم به جرم‌انگاری دزدی دریایی نموده است. حقوق حاکم بر دزدی دریایی، البته، شبیه به این جرائم، صلاحیت گسترده‌ای را به دیگر دولتها غیر از دولت پرچم اعطا کرده است، اما تعریف مضیق دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو که در کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها ۱۹۸۲ باز تولید شده است، بر دزدی دریایی به ندرت قابل اعمال خواهد بود. به طوری که این ادعا که مفاد کنوانسیونهای مزبور حقوق عرفی را تشکیل می‌دهند، هنوز محل مناقشه است.^{۱۳} چرچیل و لاو (Lowe, Churchill) در کتاب حقوق بین‌الملل دریاها چاپ دانشگاه منچستر تعریف قراردادی را بدون هیچ گونه پوششی می‌پذیرند. از طرفی اپنهایم (oppenheim) دزدی دریایی را به عنوان «هر اقدام خشن غیرمجاز علیه اشخاص یا کالاها که در دریای آزاد توسط کشتی دزدی دریایی علیه دیگر کشتی یا بوسیله مسافری یا خدمه‌های شورش‌ی علیه کشتی خودشان» تعریف می‌نماید.

در سال ۱۹۷۰ مؤسسه حقوق بین‌الملل قطعنامه‌ای را تصویب نمود که نیاز به دو کشتی در تعریف دزدی دریایی را حذف نمود. این مناقشه که آیا دزدی دریایی جرمی است علیه حقوق بین‌الملل یا حقوق داخلی، با توجه به اینکه حقوق بین‌الملل قدرت

¹³. Ibid, P 308

صلاحیتی خیلی گسترده‌ای را بر آن بار نموده است، به طوری که دزد دریایی براساس اصل جهانشمولی (بازداشت) قابل محاکمه خواهد بود و این امر بدین معنی است که به طور کلی دزدی دریایی به عنوان مفهوم مفیدی برای کنوانسیونهای ضد تروریسم تلقی نشده است. به نظر می‌رسد این کنوانسیونها اخیراً جرائم معینی را تعریف و به دولتهای طرف قرارداد قدرت صلاحیتی گسترده‌ای اعطا نموده‌اند. از طرفی بر عکس دیدگاه فوق، دیدگاه مورد حمایت ایالات متحد می‌باشد که مدعی است حقوق دزدی دریایی یک بنیاد حقوقی کاملی را برای اقدام ضد تروریستی در دریاهای آزاد فراهم می‌نماید. براساس تعاریف ارائه درخصوص دزدی دریایی در کنوانسیونهای ذی‌ربط و همچنین عرف بین‌المللی، دزدی دریایی جرم بین‌المللی شناخته شده و اقدامات قهری توسط کلیه کشورهای نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است. به طوری که براساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در مورد دریای آزاد، «کلیه کشورهای بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که درحوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند».

فصل دوم: عناصر تشکیل دهنده جرم

گفتار اول: عناصر تشکیل دهنده جرم‌های کیفری

نظر اجماع علماء حقوق بین‌الملل این است که عنصر اساسی دزدی دریایی قهر و غلبه (Violence's) است نه فقط در تصاحب اموال، بلکه نسبت به اشخاص از قبیل شکنجه و آزار یا سلب آزادی برای اخذ باج. تعدد این اعمال شرط نیست، برای تحقق جرم دزدی دریایی یکی از این اعمال کفایت دارد و دیگر اینکه لازم است فاعل مجرم بالعاده باشد.^{۱۴} در حقوق بین‌الملل کیفری ساختار عناصر جرم متشکل از سه عنصر است. ۱- عنصر

۱۴. متین دفتری، احمد، همان منبع پیشین، ص ۱۱۴

مادی (Material) ۲- عنصر معنوی (Mental) ۳- عنصر قانونی (Legal)

۱- عنصر مادی (Material) که شامل اجزاء زیر است:

۱-۱- رفتار (Conduct) (فعل یا ترک فعل اگر وظیفه باشد)

۱-۲- نتایج (Consequences) (صدمه - نتیجه - موجب امری شدن)

۱-۳- شرایط (Circumstances) (وضعیت - اوضاع و احوال)

۲- عنصر معنوی (Mental) شامل:

۲-۱- قصد (Intent) (نسبت به رفتار)

۲-۲- قصد به نتایج

۲-۳- علم و آگاهی نسبت به شرایط^{۱۵}

۳- عنصر قانونی (Legal)

گفتار دوم: عناصر تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی

بند ۱- عناصر مادی

ط-۱- اعمال قهر و غلبه بر اشخاص:

هر گونه رفتار قهرآمیز و هر عمل غیرقانونی تعدی که ماهیت آن خشونت نامشروع باشد ۱-۲- مرتکبین عمل خدومه‌ها باشند: اعمال خشونت توسط کارکنان یا مسافرین یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی علیه اشخاص داخل کشتی یا هواپیمای دیگر ۱-۳- اعمال خشونتی که به توقیف و یا غارت اموال آنان منجر شود، جرم دزدی دریایی محسوب می‌شود. ۱-۴- محل ارتکاب جرم، دریای آزاد و یا جایی از خارج از صلاحیت دولت‌ها باشد: پس رفتار قهرآمیز و تعدی‌گونه همانند شکنجه و آزار یا سلب آزادی که به نتیجه غارت و چپاول در شرایطی که در دریای آزاد و یا در جایی که خارج از حوزه صلاحیت دولت‌ها است، نیز جرم دزدی دریایی ارتکاب می‌یابد و این

۱۵. دیهیم علی‌رضا، درآمدی بر حقوق کیفری بین‌الملل، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، سال ۸۴

موضوع تعریف دزدی دریایی را با اعلام مواجهه می‌سازد علاوه بر عنصر مادی جرم دزدی دریایی محسوب می‌شود، نکته اینکه در مورد سومالی در منطقه انحصاری اقتصادی نیز جرم دزدی دریایی ارتکاب می‌یابد و این موضوع تعریف دزدی دریایی را با ابهام مواجه می‌سازد.

علاوه بر عناصر و ویژگیهای احصاء شده در تعریف دزدی دریایی مندرج در کنوانسیونهای بین‌المللی ذی‌ربط، دزدی دریایی در سواحل سومالی دارای دو ویژگی منحصر به فرد می‌باشد که آنرا با دزدی دریایی در سواحل آسیای جنوب غربی متمایز می‌سازد: ۱- سازمان یافته بودن آن ۲- توأم بودن با گروگان‌گیری

احراز این ویژگیها آثار حقوقی خاص خود را دارد به طوری که جرم گروگان‌گیری توأم با دزدی دریایی رخ می‌دهد. از اینرو در مقابله با این گونه پدیده‌های مذموم بین‌المللی می‌توان با استناد به کنوانسیونهای مربوط به مبارزه با گروگان‌گیری تدابیر حقوقی و قانونی لازم جهت سرکوب و ریشه کنی آنها اندیشید و

با توجه به اصل قانونی بودن جرم، عناصر مادی و معنوی فوق‌الاشعار می‌بایست در قوانین موضوعه مشخص شده باشد. با توجه به تعریف جرم دزدی دریایی در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاها آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها جرم دزدی دریایی قانوناً تعریف و تعیین شده است. لذا دادگاههای ملی جهت رسیدگی به جرم دزدی دریایی در صورت الحاق کشور مقرر دادگاه به کنوانسیونهای فوق‌الاشعار و وجود قانون داخلی ذی‌ربط صالح به رسیدگی می‌باشند.

بند ۲- عناصر معنوی

انتفاع شخصی

قصد رفتارهای خصمانه و غیرقانونی و قهرآمیز گونه همانند شکنجه و آزار یا سلب آزادی افراد در جرم دزدی دریایی اخذ باج است و هدف از غارت و چپاول اموال دیگران و اخذ باج، سود شخصی است که این مشخصه و وجه تمایز دزدی دریایی با

تروریسم دریایی است. شایان ذکر است دزد دریایی عمل مجرمانه خویش را با علم و آگاهی نسبت به شرایط و اوضاع و احوال و با تعمد محض انجام می‌دهد. نکته درخور تأمل اینکه هدف اصلی دزدان دریایی در سواحل سومالی از غارت و چپاول اموال دیگران کمک به فقرا و نیازمندان سومالیایی است لذا این امر تعریف دزدی را با چالش مواجه ساخته است.

بند ۳- عنصر قانونی

با توجه به اصل قانونی بودن جرم، عناصر مادی و معنوی فوق‌الاشعار می‌بایست در قوانین موضوعه مشخص شده باشد. با توجه به تعریف جرم دزدی دریایی در ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای جرم دزدی دریایی قانوناً تعریف و تعیین شده است. لذا دادگاههای ملی جهت رسیدگی به جرم دزدی دریایی در صورت الحاق کشور مقرر دادگاه به کنوانسیونهای فوق‌الاشعار و وجود قانون داخلی ذی‌ربط صالح به رسیدگی می‌باشند. شایان ذکر است در تفسیر مضیق نوعی خشونت با دزدی دریایی توأم می‌باشد در حالی که در تفسیر موسع، دزدی دریایی عملی است کاملاً خارج از قانون و وحشیانه که فاقد توجیه در درون مرزهای ملی می‌باشد.

فصل سوم : سازمان بین‌المللی

مبحث اول - سازمان بین‌المللی دریایی

گفتار اول - کنوانسیون IMO

اهمیت همکاری بین‌المللی در کشتی‌رانی قرن‌ها پیش مورد شناسایی قرار گرفته است . در سال ۱۸۸۹ بود که در یک کنوانسیون بین‌المللی دریایی در واشنگتن دی-سی ایالات متحد پیشنهادی مبنی بر تشکیل یک رکن دائمی بین‌المللی برای برآورده نمودن نیازهای کشتیرانی به بحث گذاشته شد. اما طرح مزبور برای یک رکن کشتی‌رانی رد

شد. کنفرانس مزبور اعلام نمود: «در حال حاضر ایجاد یک کمیسیون دریایی بین‌المللی دائمی به مصلحت نیست». دلیل مزبور - اگرچه صریحاً بیان نشد - این بود که صنعت کشتیرانی از هرگونه تلاش برای کنترل فعالیت‌هایش و محدود نمودن آزادی تجارتش بدگمان بود. پس از تشکیل سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵ سازمانهای تخصصی مختلفی به صورت موضوعی برای حوزه‌های مختلف ایجاد شدند. در این راستا، در سال ۱۹۴۸، کنفرانسی به منظور ایجاد یک رکن تخصصی برای کشتیرانی در ژنو برگزار شد. این کنفرانس که از فوریه ۱۹۴۸ تا ۶ مارس ۱۹۴۸ گشایش یافت، کنوانسیون ایجاد کننده سازمان بین‌دولتی مشورتی دریایی (IMCO) را به تصویب رساند. در سال ۱۹۸۲ بود که نام IMCO به IMO یا سازمان بین‌المللی دریایی تغییر یافت. هدف این سازمان جدید به طور خلاصه در ماده ۱ کنوانسیون مؤسس آن بدین شرح آمده است:

الف) فراهم آوردن تشکیلاتی برای همکاری میان دولتها در حوزه مقررات و رویه‌های دولتی مرتبط با موضوعات فنی که به انحاء مختلف بر کشتیرانی درگیر در تجارت بین‌المللی تأثیر می‌گذارد و پذیرش کلی استانداردهای قابل اعمال در موضوعات مربوط به ایمنی دریایی و کارآمدی دریانوردی را تشویق می‌کند.

ب) تشویق حذف اقدامات تبعیض‌آمیز و محدودیت‌های غیرضروری که از جانب دولتها بر کشتیرانی درگیر در تجارت بین‌المللی اعمال می‌شود.

ج) فراهم نمودن زمینه برای بررسی موضوعات مربوط به رویه‌های محدودکننده ناعادلانه در کشتیرانی توسط سازمان مزبور.

د) فراهم نمودن زمینه برای بررسی موضوعات مربوط به کشتیرانی توسط سازمان مزبور که ممکن است از طرف یک رکن یا کارگزاری تخصصی ملل متحد به آن ارجاع داده شود.

و) - فراهم نمودن مبادله اطلاعات میان دولتها در خصوص موضوعات تحت بررسی توسط سازمان.

در متن کنوانسیون ۱۹۴۸ در خصوص امنیت دریایی تنها به طور اجمال در پایان

بند «الف» به آن اشاره شده و در ماده ۲ کنوانسیون مزبور به کارکردهای این سازمان با جزئیات پرداخته شده است. ماده ۲ مقرر می‌دارد: کارکردهای سازمان مزبور باید مشورتی و تبادل نظری باشد.

ماده ۳ می‌گوید: به منظور نیل به مقاصد مقرر در ماده ۱، سازمان بین‌الملل دریایی باید پیش نویس کنوانسیون‌ها، موافقت‌نامه‌ها یا دیگر اسناد مناسب را فراهم نماید و آنها را به دولت‌ها و سازمانهای بین دولتی توصیه نماید و در صورت لزوم چنین کنفرانسهایی را برگزار نماید». سازمان بین‌المللی دریایی خود اختیار تصویب معاهدات نداشت. ماده ۳ بیان می‌دارد که سازمان بین‌المللی دریایی بایستی تشکیلاتی را برای مشورت میان اعضاء و مبادله اطلاعات میان دولت‌ها مهیا نماید:

کنوانسیون مزبور سه رکن اصلی را برای سازمان مدنظر قرار داده است: مجمع، شورا و کمیته ایمنی دریایی (MSC)

مجمع از همه دول عضو تشکیل شده است و هر دو سال یکبار تشکیل جلسه می‌دهد، مگر نشست‌های فوق‌العاده در صورتی که نیاز باشد. وظیفه اصلی آن تصمیم‌گیری در خصوص ترتیبات مالی و تعیین سیاست کلی سازمان جهت تحقق اهداف ماده ۱ و تصویب قطعنامه‌های ارائه شده به آن از طرف شورا و کمیته ایمنی دریایی می‌باشد.

شورا در اصل از ۱۶ دولت عضو که توسط مجمع انتخاب شده، تشکیل می‌شود. کارکرد اصلی شورا دریافت توصیه‌ها و گزارشات کمیته ایمنی دریایی و ارائه به مجمع است. همچنین انتصاب دبیرکل با تصویب مجمع و ارائه بودجه تخمینی می‌باشد.

وظایف کمیته ایمنی دریایی که در ماده ۲۹ کنوانسیون آمده، بررسی کمک به دریانوردی و ساخت و تجهیز کشتی‌ها و پیروی از دیدگاه ایمنی و قواعد پیشگیری از تصادفات، نظارت بر محموله‌های خطرناک و رویه‌ها و نیازمندیهای ایمنی دریایی، اطلاعات هیدروگرونیك، تحقیق در خصوص سوانح دریایی، عملیات نجات و رهایی و هر موضوع دیگری که به طور مستقیم ایمنی دریایی را تحت تأثیر قرار دهد.

به علل مختلفی کنوانسیون ۱۹۴۸ تا سال ۱۹۵۸ لازم‌الاجرا نشد. پاره‌ای از کشورها، ماده ۱ کنوانسیون را غیرقابل قبول می‌دانستند. عده‌ای دیگر می‌ترسیدند که معاهده مزبور منتهی به مداخله در قوانین و صنایع کشتیرانی ملی آنها شود. عده‌ای دیگر بر این باور بودند که کنوانسیون IMO برای انتفاع تعداد محدودی از کشورهایی که در آن زمان کشتی‌رانی غالب بودند نوشته شده است. نهایتاً در ۱۵ مارس ۱۹۵۸ مصر بیست و یکمین دولتی شد که کنوانسیون IMO را پذیرفت و بدین ترتیب ۱۲ ماه بعد لازم‌الاجرا شد و در سالهای بعد اصلاحیه‌ای متعددی در آن صورت گرفت که آخرین اصلاحیه سال ۱۹۹۳ می‌باشد که برخی از وظایف ارکان IMO اصلاح شده است.^{۱۶}

گفتار دوم - قطعنامه‌های سازمان بین‌المللی دریایی (IMO) در مورد دزدی

دریایی

سازمان بین‌المللی دریایی تعریف مؤثری از دزدی دریایی ارائه نموده است. بر اساس تعریف مزبور «عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کاربران زور برای پیشبرد این عمل» دزدی دریایی تلقی می‌شود.

اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها، نگران فزاینده‌ای را برای سازمان بین‌المللی دریایی IMO و به طور کلی برای کشتیرانی بین‌المللی ایجاد نموده است. این سازمان به عنوان متولی ایمنی دریایی چندین قطعنامه در خصوص دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و دیگر اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی کشتی‌ها صادر نموده است که با عنایت به اهمیت آنها به بررسی اجمالی هر کدام می‌پردازیم.

^{۱۶}. <http://WWW.IMO.Org>

بند اول - قطعنامه (XI) A.461 مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹ در مورد مصادره غیرقانونی و خودسرانه کشتی و محموله‌های آنان^{۱۷}

مجمع IMO خاطر نشان می‌سازد که اقدامات کیفری تصرف غیرقانونی و خودسرانه کشتی‌ها و محموله‌های آنها شدیداً برای منافع مشروع مالکین کشتی‌ها و کالاهای، شرکت‌های باربری دریایی، دریافت کنندگان، بیمه‌گران و استفاده‌کنندگان از حمل و نقل دریایی بین‌المللی زیان‌آور است.

همچنین مجمع افزایش هشداردهنده چنین اقدامات متقلبانه‌ای را که شدیداً یکپارچگی تجارت دریایی بین‌المللی را به مخاطره می‌اندازد، مورد شناسایی قرار داده و متذکر می‌شود که بایستی اقدامات فوری به منظور پیشگیری و سرکوب چنین اعمالی صورت گیرد، لذا در سه بند توصیه‌ها و دعوت‌ها و تقاضاهای خود را مطرح می‌نماید.

۱- به دولت‌ها توصیه می‌نماید تا در تبعیت از قوانین ملی و بین‌المللی قابل اعمال، با اقدامات تقنینی و اجرایی متناسب و دیگر اقدامات به منظور جلوگیری و سرکوب اقداماتی که احتمالاً در تصرف غیرقانونی و خودسرانه کشتی و محموله‌های آنها دخیل هستند، با همدیگر همکاری نمایند و حقوق مشروع افراد و مقامات مورد نظر را محفوظ نمایند.^{۱۸}

۲- از دولت‌ها دعوت به عمل می‌آورد تا دبیرکل را از اقدامات انجام پذیرفته توسط آنها در این خصوص مطلع سازند و از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا چنین اطلاعاتی را به همه دولت‌های عضو منعکس نماید.

۳- از شورا تقاضا می‌نماید تا در خصوص این موضوع بر مبنای بالاترین اولویت‌بندی مطالعه‌ای انجام داده و اینکه تضمین کند که سازمان مشورتی دریایی بین‌المللی IMCO بایستی در خصوص این موضوع گام‌هایی را بردارد و نتایج تلاش‌هایش را در دوازدهمین نشست عادی مجمع گزارش دهد.

¹⁷. Res.A.461(XI), Adopted On 15 November 1979, Agenda ITEM 11, The Assembly, IMO, p. 395.

¹⁸.

بند دوم: قطعنامه ۵۰۴A (XII) مصوب ۲۰ نوامبر ۱۹۸۱ در مورد ضبط غیرقانونی و خودسرانه کشتی‌ها و محموله‌های آنها و دیگر اشکال تقلب^{۱۹}

مجمع سازمان بین‌المللی دریایی در این قطعنامه ضمن یادآوری قطعنامه A.461(XI) در خصوص ضبط غیرقانونی و خودسرانه کشتی‌ها و محموله‌های آنها یادآور می‌شود که مطالعات وسیعی توسط "گروه کاری ویژه منصوب شورا" انجام شده و موضوع را به نحو مطلوبی مورد بررسی قرار داده است، علاوه بر این متذکر می‌شود که گروه کاری مزبور تقاضا نموده که باید نیاز به پیشگیری و سرکوب اقدامات تصرف غیرقانونی و خودسرانه کشتی‌ها و محموله‌های آنها و دیگر اشکال تقلب دریایی را مدنظر قرار داد و ضروری است که حقوق مشروع همه افراد و مقامات ذی‌ربط را محفوظ نگه داشت. مجمع همچنین طرحهای ارائه شده از جانب شورا در راستای توصیه‌های گروه کاری مزبور را مورد بررسی قرار داده و از پیشرفت اعمال ذی‌ربط توسط همه طرف‌های ذینفع جهت پیشگیری و سرکوب اعمال متقلبانه‌ای که شدیداً یکپارچگی تجارت دریایی بین‌المللی را به مخاطره می‌اندازد، اعلام نگرانی می‌کند. لذا در ۱۱ بند اعلام می‌دارد:

- ۱- نقش مهم و اساسی خود کنترلی که ذینفعان صنعتی و تجاری بایستی در مبارزه با تقلب دریایی در همه اشکال بازی کنند را مورد شناسایی قرار می‌دهد.
- ۲- با مسرت اعلام می‌دارد که این ذینفعان کاملاً از جدی بودن مشکل ایجاد شده از جانب تقلب دریایی و ضرورت همکاری با یکدیگر و با دولت‌ها و سازمانهای غیرقانونی تا بیشترین حد ممکن آگاه می‌باشند.
- ۳- با نتایج مثبت حاصل از اقدامات ذی‌نفعان و سازمانهای گوناگون در پیشبرد مطالعات مربوط به ماهیت و نتایج تقلب دریایی از جمله سازمان آموزش طرحها و سمینارها و انتشار اسناد اطلاعاتی مناسب و به‌ویژه راهنمایی برای پیشگیری از تقلب دریایی اتاق بازرگانی بین‌المللی موافقت می‌شود.

¹⁹. Res.A.504(XII), Adopted On 20 November 1981, Agenda ITEM 14, The Assembly, IMO, p. 395.

- ۴- از کار اتاق بازرگانی بین‌المللی در مبارزه با تقلب دریایی و به‌ویژه ابتکارات مثبت و سازنده اتخاذی آن جهت ایجاد دفتر دریایی بین‌المللی استقبال می‌نماید.
- ۵- از همه اشخاص ذی‌نفع و سازمانهای ذی‌ربط می‌خواهد تا کاملاً با اتاق بازرگانی بین‌المللی همکاری نمایند و به نحو مناسب با دفتر دریایی بین‌المللی آن اقدامات مؤثری را انجام دهند و برای پیشگیری بیشتر تقلب دریایی به مبادله اطلاعات بپردازند.
- ۶- تصویب و اجرای مؤثر کنوانسیونهای IMCO و دیگر اسناد بین‌المللی متناسب مرتبط با ایمنی دریایی را مورد شناسایی قرار می‌دهد، به‌ویژه آنهایی که به آموزش و صدور گواهی دریانوردان و رویه‌های کنترل استانداردهای فرعی کشتی‌ها با توجه به حذف تصادفی چنین شرایط استاندارد فرعی مورد تصویب قرار می‌دهد.
- ۷- دولت‌ها را دعوت می‌کند تا مفاد قوانین ملی خود را به منظور پیشگیری و سرکوب همه اشکال تقلب دریایی را مورد بازبینی قرار دهند و چنین پیشرفتهایی را در صورت لزوم برای پیشگیری و سرکوب چنین اقداماتی انجام دهند و منافع همه طرفین مورد نظر را با رعایت شرایط ذیل محافظت نمایند:
- الف - انجام ثبت ملی، شامل: انتقال مالکیت یا ملیت یا تغییر نام کشتی‌ها
- ب - الزامات مستند، باید به خاطر سپرد که اقدامات مربوط به مستند سازی نیابستی تسهیل در ترافیک و تجارت دریایی بین‌المللی را تحت تأثیر قرار داده و تضعیف نماید.
- ج - مجازاتهای قانونی متناسب برای اقدامات متقلبانه دریایی
- ۸- علاوه بر این از دولت‌ها می‌خواهد تا منابع و رویه‌های اجرای قوانین ملی خود را از جمله دسترسی به کادر مناسب آموزش دیده بررسی نمایند و در صورت امکان اقدامات ضروری برای پیشگیری مؤثر، تحقیق و تمییز همه اشکال تقلب دریایی و تعقیب اشخاص و ارکان و دیگر را انجام دهند.
- ۹- از دولت‌ها می‌خواهد تا همه اقدامات ممکن برای همکاری با یکدیگر و متناسب با سازمانهای بین‌دولتی و دیگر ذی‌نفعان را به منظور حفظ و تداوم و توسعه اقدام هماهنگی در همه حوزه‌های مربوط به مبارزه با تقلب دریایی را انجام دهند.

۱۰- از دولتها و سازمانهای بین‌المللی متناسب دعوت به عمل می‌آورد تا دبیرکل را از اقدامات اجرایی و قانونی و دیگر اقدامات انجام شده مطلع سازند یا در اجرای اهداف این قطعنامه تأمل نمایند.

۱۱- از شورا تقاضا می‌کند تا موضوع را برای بازبینی مدنظر داشته و علاوه بر این در راستای تحولات، بررسی لازم را به عمل آورد.

بند سوم: قطعنامه (۱۳) A.545 مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ در مورد اقدامات مربوط

به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۲۰}

مجمع ضمن یادآوری بند J ماده ۱۶ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریایی در خصوص کارکردهای مجمع در ارتباط با قواعد مربوط به ایمنی دریایی، نگرانی شدید خویش را از افزایش فزاینده تعداد وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها از جمله قایق‌های کوچک در لنگرگاه یادآور می‌شود و سپس خطر شدید برای حیات و خطرات زیست محیطی دریانوردی چنین وقایعی را که چنین وقایعی می‌تواند افزایش دهند را مورد شناسایی قرار می‌دهد و از دولت‌ها درخواست می‌کند تا همه اقدامات ضروری را برای پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها از جمله قایق‌های کوچک را اتخاذ نمایند. همچنین مجمع توصیه شورا در پانزدهمین نشست خود و توصیه کمیته ایمنی دریایی در چهل و هشتمین نشست خود را مدنظر قرار می‌دهد و در ۶ بند اعلام می‌دارد.

۱- از دولتهای مورد نظر می‌خواهد تا به عنوان یک موضوع با بالاترین اولویت، همه اقدامات مورد نیاز برای پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها یا مجاور آبهای آنها از جمله تقویت اقدامات امنیتی انجام دهند.

۲- از دولتهای مورد نظر و سازمانهای ذی‌نفع دعوت به عمل می‌آورد تا مالکان کشتی‌ها، گردانندگان کشتی‌ها، مسئولین و خدمه‌های کشتی در خصوص اقداماتی که

²⁰. Res.A.545(XIII), Adopted On 17 November 1983, Agenda ITEM 13, The Assembly, IMO, P 402

بایستی جهت پیشگیری از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه انجام دهند، توصیه‌ها و مشورت‌هایی بنمایند و اثرات چنین اقداماتی را به حداقل برسانند.

۳- علاوه بر این از دولت و سازمانهای ذینفع دعوت به عمل می‌آورد تا سازمان را از اجرا و تحقق اهداف قطعنامه حاضر مطلع نمایند.

۴- از دولتهای ذینفع تقاضا می‌نماید تا سازمان را از هر گونه اقدام دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه ارتكابی علیه یک کشتی که پرچم کشورمان را برافراشته، مطلع سازند، که نشانگر موقعیت و شرایط این واقعه و اقدامی که توسط دولت ساحلی انجام می‌شود، می‌باشد.

۵- همچنین از دبیرکل تقاضا دارد تا اطلاعات مورد اشاره در بندهای ۳ و ۴ فوق را به دولت و سازمانهای ذینفع بخشنامه نماید.

۶- علاوه بر این از شورا تقاضا می‌نماید تا موضوع را تحت بررسی قرار داده و اقدام بیشتری در صورت نیاز در راستای تحولات مزبور انجام پذیرد.

بند چهارم: قطعنامه (Res.A.683(17) مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱ در مورد پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۲۱}

مجمع ضمن یادآوری بند ۱ ماده ۱۵ کنوانسیون مربوط به سازمان دریایی بین‌المللی در خصوص کارکردهای مجمع در ارتباط با مقررات و خط مشی‌های مربوط به ایمنی دریایی، نگرانی عظیم خود را از افزایش فزاینده تعداد وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها و خشونت فزاینده علیه پرسنل بر روی عرشه چنین کشتی‌ها متذکر می‌شود. همچنین بخش ۱ فصل ۷ کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها ۱۹۸۲ را یادآور می‌شود که دزدی دریایی را تعریف می‌نماید و علیه کسانی که اقدامات دزدی دریایی مرتکب می‌شوند دادخواهی‌ها را فراهم نموده و نیز مجازات‌هایی بر آنها تحمیل می‌نماید و خطر عمده چنین وقایعی برای حیات و نیز خطرات وسیع

²¹. Res.A.683(XVII), Adopted On 6 November 1991, Agenda ITEM 17, The Assembly, IMO, p. 495.

دریانوردی و زیست محیطی چنین وقایعی که می‌تواند افزایش یابد را مورد شناسایی قرار می‌دهد. سپس از دولت‌ها درخواست می‌کند تا همه اقدامات لازم برای جلوگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را انجام دهند و پس از آن مفاد قطعنامه A.545(۱۳) مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ توسط سازمان را مورد تأیید مجدد قرار داده توصیه شورا را در نشست شصت و ششم و توصیه‌های کمیته ایمنی دریایی را در نشست پنجاه و نهم مورد ملاحظه قرار می‌دهد. مجمع نهایتاً در ۹ بند به شرح ذیل تقاضاهایی را مطرح می‌نماید:

۱- از دولت‌ها دعوت می‌نماید تا تلاش‌هایشان را به عنوان موضوعی با اولویت بالا به منظور سرکوب و جلوگیری از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های آنها یا مجاور آنها افزایش دهند و همچنین تضمین نمایند که اقدامات بیشتر و فوری از جمله تقویت اقدامات امنیتی علیه دزدان دریایی و راهزنان مسلحانه را در آب‌هایشان به طوری که شایع است عملیاتی نمایند.

۲- همچنین دولت‌های همسایه را دعوت می‌نماید تا اقدامات خود را علیه دزدان دریایی و راهزنان مسلح که در مناطق داخل یا مجاور آب‌های آنها فعالیت می‌کنند، هماهنگ نمایند.

۳- از دولت‌ها می‌خواهد تا اطمینان دهند که تا حد ممکن، اطلاعات مربوط به وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها و شگرد دزدان دریایی و راهزنان مسلح برای کشتی‌های عبوری از آب‌های آنها یا کشتی‌هایی که وارد بنادر آنها می‌شود بوسیله اعلان به دریانوردان و اخطارهای رادیویی از ایستگاه‌های ساحلی خود قابل دسترسی می‌باشد.

۴- همچنین از دولت‌ها می‌خواهد تا کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم کشورشان را تشویق نمایند تا اطمینان دهند که اطلاعات مربوط به تهدیدات یا حملات دزدان دریایی و راهزنان مسلح فوراً به مقامات ساحلی ذی‌ربط منتقل می‌نمایند.

۵- علاوه بر این از دولت‌ها می‌خواهد تا کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم

کشورشان را تشویق نمایند تا اقدامات احتیاطی متناسب را به هنگام ورود به آبها، در جائیکه سابقه حملات دزدان دریایی و راهزنان مسلح وجود دارد، انجام دهند.

۶- از دولت‌ها تقاضا می‌نماید تا فوراً و به تفصیل همه وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌هایی مجاز به برافراشتن پرچم آنها را گزارش نمایند.

۷- از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا هر گونه اطلاعات دریافتی در خصوص اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را به دول عضو و سازمانهای غیردولتی بو سیله بخشنامه‌های منظم منتشر نماید.

۸- همچنین از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا از دولت‌هایی که در خصوص پیشگیری از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها تقاضای کمک فنی می‌نمایند از طریق سمینارها و کارگاههای ملی و منطقه‌ای حمایت نمایند.

۹- علاوه براین، از کمیته ایمنی دریایی تقاضا می‌نماید تا این موضوع را تحت بررسی قرار داده و چنین اقداماتی را در صورت لزوم در راستای تحولات آن مورد توجه قرار دهد.

بند پنجم: قطعنامه شماره (18) A.738 مصوب ۴ نوامبر ۱۹۹۳ در مورد اقداماتی جهت پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۲۲}

مجمع با یادآوری بند J ماده ۱۵ کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی دریایی در خصوص کارکردهای مجمع در ارتباط با مقررات و خط مشی‌های مربوط به ایمنی دریایی، به ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها ۱۹۸۲ اشاره می‌نمایند که از همه دولت‌ها می‌خواهد تا در وسیع‌ترین حد ممکن در سرکوبی دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا در هر مکان دیگر بیرون از صلاحیت هر دولتی همکاری نمایند. مجمع ضمن تأیید مجدد قطعنامه (15) A.545 که از جمله از دولت‌ها می‌خواهد تا به عنوان یک موضوع با اولویت بالا، همه اقدامات مورد نیاز را برای پیشگیری و

²². res.A.738(XVIII), Adopted On 4 November 1993, Agenda ITEM 18, The Assembly, IMO.

سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای آنها از جمله تقویت اقدامات ایمنی را انجام دهند. همچنین مجمع با تأیید مجدد قطعنامه 683A(17) که از جمله همه دولت‌ها را برای افزایش تلاش‌هایشان را به عنوان یک موضوع با اولویت بالا، جهت سرکوب و پیشگیری از دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در یا مجاور آبهای آنها و همچنین تضمین اینکه اقدام بیشتر و فوری از جمله تقویت اقدامات امنیتی علیه دزدان دریایی و راهزنان مسلح به طوری که شایع است که در آبهای آنها فعالیت می‌کند، دعوت می‌نماید و نگرانی شدید خود را از افزایش نگران‌کننده وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها و ماهیت وحشیانه چنین حملاتی متذکر می‌شود و همچنین خطر عمده برای حیات و خطرات عمده زیست محیطی و دریانوردی که چنین وقایعی می‌توانند افزایش دهند را یادآور می‌شود. سپس از ابتکار دبیرکل در ایجاد گروهی کاری برای منطقه تنگه مالاکا را مورد شناسایی قرار می‌دهد و همچنین کاهش چشم‌گیر تعداد وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در منطقه تنگه مالاکا از زمان اجرای اقدامات متقابل دولت‌های ساحلی از جمله گشت‌های هماهنگی دریا را مورد شناسایی قرار می‌دهد.

سپس مجمع درخواست می‌کند تا اقداماتی به منظور پیشگیری و ریشه‌کنی دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها طراحی و ابداع شود و پس از آن بخشنامه ۶۲۲ کمیته ایمنی دریایی را متذکر می‌شود که به دول عضو توصیه می‌نماید تا به‌ویژه در داخل مناطقی که به عنوان مناطق متأثر از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها تعیین شده است، اقدامات ضروری جهت اجرای مناسب توصیه‌های مزبور در گزارش مربوط به منطقه تنگه مالاکا در خصوص مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها انجام دهند و در نهایت توصیه‌های کمیته ایمنی دریایی در شصت و دومین نشست خود را مورد توجه قرار می‌دهد و در ابتدا از دولت‌ها می‌خواهد:

۱- تا تلاش‌های خود را جهت جلوگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی

- مسلحانه (حملات به شکل دزدان دریایی) علیه کشتی‌ها در دریا را تداوم بخشند.
- ۲- همچنین از دولت‌ها می‌خواهد تا به کشتی‌هایی ثبت شده تحت پرچم آنها اقدامات احتیاطی برای اجتناب از چنین حملاتی را توصیه نمایند و در صورت رخ دادن از شیوه‌هایی تبعیت نمایند، از جمله به نزدیک‌ترین یا مناسب‌ترین مرکز هماهنگی نجات و در صورت امکان، دولت ساحلی و همچنین دولت پرچم ذی‌ربط، چنین حملاتی یا حملات نافرجامی را فوراً گزارش دهند.
- ۳- علاوه بر این از دولت‌ها می‌خواهد تا به نحو مناسب رابطه نزدیکی را با دول همسایه جهت تسهیل در بازداشت و محکومیت همه افراد درگیر در حملات به شکل دزدی دریایی را ایجاد و تداوم بخشند.
- ۴- علاوه بر این از دولت‌های کشورهای ساحلی می‌خواهد تا ترتیباتی را با ایستگاه‌های زمینی ساحلی برای تضمین تحویل فوری گزارش‌های حملات به شکل دزدی دریایی به مقامات ذی‌ربط ایجاد نمایند.
- ۵- از دولت‌ها دعوت می‌نماید تا با استفاده از فنون نظارت، شناسایی و توانایی پیشگیری و پاسخگویی، حملات شبیه به دزدی دریایی را مورد بررسی قرار دهند.
- ۶- همچنین از دولت‌ها دعوت به عمل می‌آورد تا به نحو مناسبی موافقت‌نامه‌های همکاری با دولت‌های همسایه را توسعه داده و تداوم بخشند، از جمله هماهنگی فعالیت‌های گشت‌زنی و فعالیتهای واکنشی از جانب مراکز هماهنگی نجات.
- ۷- از دولت‌ها تقاضا می‌نماید تا مراکز هماهنگی نجات ملی یا دیگر کارگزاری‌های ذی‌ربط را ایجاد نماید و به محض دریافت یک گزارش مبنی بر حمله، فوراً نیروهای امنیتی محلی را مطلع سازند به طوری که طرح‌های احتیاطی می‌تواند به اجرا گذاشته شود و نسبت به کشتی‌رانی در مناطق نزدیک مورد حمله اخطار داده شود.
- ۸- به دولت‌ها توصیه می‌نماید که هر مرکز هماهنگی نجات ملی با مراکز هماهنگی نجات دیگر دولت‌ها در تماس باشد و توانایی برقراری ارتباط به انگلیسی در همه وقت را داشته باشد.

۹- از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا برای دولت‌هایی که متقاضی کمک‌های فنی و مالی جهت پیشگیری و سرکوب حملات شبه دزدی دریایی هستند، بدنبال ابزارهای مهیا کننده کمک از جانب کشورهای کمک کننده و مؤسسات مالی بین‌المللی باشد.

۱۰- از کمیته ایمنی دریایی تقاضا می‌نماید تا در خصوص پذیرش یک علامت مشخص برای استفاده کشتی‌ها در شرایط حمله یا تهدید به حمله بررسی لازم را انجام دهد.

۱۱- علاوه بر این از کمیته ایمنی دریایی تقاضا می‌نماید تا این موضوع را در دست بررسی قرار داده و در صورت لزوم در راستای تحولات ذی‌ربط اقدام بیشتری انجام دهد.

بند ششم: قطعنامه (22) A.922 مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ در مورد ضوابط حرفه‌ای تحقیق جرائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها^{۲۳}

مجمع با یادآوری بند J ماده ۱۵ کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی دریایی در خصوص کارکردهای خود، در ارتباط با مقررات و خط مشی مربوط به ایمنی دریایی، بار دیگر بر کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (کنوانسیون SUA) ۱۹۸۸ و پروتکل در مورد سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره را متذکر می‌شود. همچنین مجمع با یادآوری قطعنامه A/RES/55/7 واقع در فلات قاره از همه دولت‌ها به‌ویژه دولتهای ساحلی می‌خواهد در مناطق پنجمین نشست خود، از همه دولت‌ها به‌ویژه دولتهای ساحلی می‌خواهد در مناطق متأثر، همه اقدامات مورد نیاز و مناسب برای پیشگیری و مبارزه با وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا از جمله از طریق همکاری منطقه‌ای و تحقیق یا همکاری در تحقیق چنین وقایعی در هر کجا که اتفاق می‌افتد و محاکمه مرتکبین مطابق حقوق بین‌الملل را انجام دهند.

همچنین بخشنامه‌های 622.Rev.1 , 625/Rev.2 تصویبی کمیته ایمنی دریایی که در

²³. res.A.922(XXII), Adopted On 29 November 2001, Agenda ITEM 22, The Assembly, IMO

برگیرنده توصیه‌نامه‌هایی به دولت‌ها و راهنمایی‌هایی به مالکین کشتی‌ها و گردانندگان کشتی، مسئولین و خدمه‌های کشتی در خصوص جلوگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها است را یادآور می‌شود و سپس حقوق و تعهدات دولت‌ها براساس حقوق بین‌المللی دریا از جمله مفاد کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها را خاطر نشان می‌سازد و پس از آن نگرانی عمیق خویش را از خطر عمده به ایمنی حیات در دریا، ایمنی دریانوردی و حمایت از محیط کشتی ناشی از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را مورد شناسایی قرار می‌دهد.

همچنین افزایش تعداد اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در سراسر جهان را مورد شناسایی قرار می‌دهد و با آگاهی از اینکه اغلب فقدان قانون مؤثر در پاره‌ای از کشورها برای تحقیق موارد گزارش شده دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها مانع مبارزه علیه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها شده است. همچنین با آگاهی از اینکه هنگامی که توقیف‌ها انجام می‌شود، برخی از دولت‌ها فاقد چارچوب قانونی و خط مش‌های کافی برای تحقیقات مورد نیاز جهت محکومیت و مجازات افرادی که درگیر در اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها می‌باشند.

همچنین مجمع با مدنظر قرار دادن توصیه‌های انجام شده در سمینارها و کارگاه‌های منطقه‌ای برگزار شده توسط IMO در چارچوب پروژه ضد دزدی دریایی ۱۹۹۸ بر این باور است که توسعه ضوابط حرفه‌ای برای تحقیق و تعقیب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها بایستی بر یک مبنای اولویتی پیگیری شود، مجازات مناسب برای جرم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را تضمین گردد.

مجمع همچنین در خصوص نیاز به ضوابط حرفه‌ای متقاعد شده که باید به محض امکان تصویب و انتشار گردد، همچنین در خصوص نیاز دولت به همکاری و انجام همه اقدامات لازم به عنوان موضوعی با اولویت جهت جلوگیری و سرکوب هر نوع اقدام دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها متقاعد شده و توصیه‌های کمیته ایمنی

دریایی در نشست هفتاد و چهارم آنرا مورد توجه قرار داده و در ۸ بند درخواست‌هایی را اعلام می‌نماید:

- ۱- ضوابط حرفه‌ای برای تحقیق دائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در ضمیمه قطعنامه حاضر تنظیم شده است.
- ۲- از دولت‌ها دعوت به عمل می‌آورد تا به منظور ایمنی حیات در دریا و حمایت زیست محیطی از طریق افزایش تلاش‌هایشان جهت سرکوب و جلوگیری از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها با یکدیگر همکاری نمایند.
- ۳- همچنین دولت‌ها را دعوت می‌نماید تا به نحو مناسبی موافقت‌نامه‌ها و رویه‌های تسهیل همکاری در به‌کارگیری اقدامات مؤثر و مکفی جهت جلوگیری از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را توسعه بخشند.
- ۴- دولت‌ها را تشویق می‌نماید تا مفاد اسناد بین‌المللی که با هدف بهبود ایمنی حیات در دریا و پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها می‌باشند را مورد تشویق قرار دهند.
- ۵- از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا این قطعنامه و ضوابط حرفه‌ای پیوست مربوط به تحقیق جرائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را به دولت‌های عضو ملل متحد و دیگر سازمانهای بین‌المللی جهت اطلاع و اقدام مناسب یادآور می‌نماید.
- ۶- علاوه بر این از کمیته ایمنی دریایی و کمیته حقوقی تقاضا می‌نماید تا ضوابط مزبور را مورد بررسی قرار داده و اقدام مناسب را انجام دهد.
- ۷- از دولت‌ها می‌خواهد تا همانگونه که در ضوابط حرفه‌ای مقرر شده، همه اقدامات لازم را بر اساس صلاحیت خویش بر دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها مورد تحقیق قرار دهند و اطلاعات مناسب در خصوص تحقیقات و تعقیبات مربوط به این اعمال را به سازمان مزبور گزارش دهند.
- ۸- علاوه بر این از همه دولت‌های مسؤول بنادر، لنگرگاه‌ها و مناطق دریایی می‌خواهد تا سازمان را از توصیه‌های خاص در خصوص موضوع دزدی دریایی و راهزنی

مسلحانه علیه کشتی‌ها که توسط صنعت مزبور به کشتی‌های مورد نظر اعلان می‌شود و برای کشتی‌ها قابل دسترس باشد، مطلع نمایند.

بند هفتم: قطعنامه (25) A.1002 مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷ در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سواحل سومالی^{۲۴}

مجمع با یادآوری بند ۱۵ کنوانسیون مربوط به سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص کارکردهای خود در ارتباط با مقررات و خط مشی‌های مربوط به ایمنی دریانوردی و جلوگیری و کنترل آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها به ماده ۱ منشور ملل متحد اشاره می‌نماید که در میان اهداف ملل متحد، حفظ صلح و امنیت بین‌المللی می‌باشد.

همچنین با یادآوری ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها که مقرر می‌دارد که همه دولت‌ها در کامل‌ترین حد ممکن در سرکوبی دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا هر مکان دیگر خارج از صلاحیت هر دولتی همکاری نمایند و نیز با اشاره به ماده ۱۰۵ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها که از جمله مقرر می‌دارد که در دریاهای آزاد یا در هر مکان دیگر خارج از صلاحیت هر دولتی، می‌تواند کشتی یا هواپیمای دزدی دریایی یا کشتی یا هواپیمایی که به واسطه دزدی دریایی گرفته شده و تحت کنترل دزدان دریایی است را ضبط و اشخاص آن را توقیف و اموال دزدی را روی عرشه ضبط نماید. همچنین ماده ۱۱۰ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها را خاطر نشان می‌سازد که از جمله، کشتی‌های جنگی، هواپیمایی نظامی یا دیگر کشتی‌ها یا هواپیماهای مجاز که به طور واضح علامت گذاری شده و به عنوان این که در خدمت دولت می‌باشد، قابل تشخیص و شناسایی باشند، می‌توانند در صورتی که زمینه‌های معقولی برای شک در اینکه آن کشتی از جمله در دزدی دریایی دخالت دارد، هر کشتی را مورد بازرسی قرار دهند، بجز کشتی‌های مجازی که مطابق ماده ۹۵ و ماده

²⁴. Res.A.1002(XXV), Adopted On 29 November 2007, Agenda ITEM 25, The Assembly, IMO.

۹۶ کنوانسیون حقوق دریاها مصونیت کامل دارند.

مجمع مجدداً بر قطعنامه (13) A.545 در مورد «اقداماتی برای جلوگیری از اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها» مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳؛ قطعنامه (16) A.683 در مورد «جلوگیری و سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها» مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱ و قطعنامه (18) A.738 در مورد اقداماتی برای جلوگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها مصوب ۴ نوامبر ۱۹۹۳ تأکید می‌نماید و سپس قطعنامه (22) A.922 را به یاد می‌آورد که در آن مجمع ضوابط حرفه‌ای برای تحقیق جرائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را مورد تصویب قرار داده و از جمله از دولتها می‌خواهد تا همانگونه در ضوابط مزبور مقرر شده اقدام نمایند و همه اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها که در مناطق تحت صلاحیت آنها یا بر روی عرشه کشتی رخ می‌دهد را مورد بازرسی و تحقیق قرار دهند و در خصوص همه تحقیقات و تعقیبات ذی‌ربط به این اعمال اطلاعات مناسبی را به سازمان مزبور گزارش نمایند.

همچنین قطعنامه (24) A.979 در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های سواحل سومالی را یادآور می‌شود که مجمع به‌واسطه آن:

- ۱- تعدادی از اقدامات مربوط به حمایت از کشتی‌ها در مواقع دزدی دریایی و حملات راهزنی مسلحانه در آب‌های سواحل سومالی را توصیه نموده و همچنین به‌واسطه آن وضعیت توجه شورای امنیت ملل متحد را جلب نموده است.
- ۲- از دبیرکل خواسته شده بود تا بر وضعیت مزبور در ارتباط با تهدید علیه کشتی‌هایی در آب‌های سواحل سومالی دریانوردی می‌نمایند، نظارت نمایند، و به شورا گزارش دهند.

- ۳- از شورا خواسته بود تا بر وضعیت مربوط به تهدید علیه کشتی‌هایی که در آب‌های سواحل سومالی دریانوردی می‌نمایند نظارت نمایند و هرگونه اقداماتی را که ضروری به نظر می‌رسد در حمایت از دریانوردان و کشتی‌ها در حال دریانوردی در

آبهای سواحل سومالی انجام دهند.

مجمع پس از خشنودی اعلام می‌کند که اقدامات انجام شده توسط شورا و دبیرکل مطابق قطعنامه (24) A.979 می‌باشد، سپس یادآوری می‌شود که کمیته ایمنی دریایی بخشنامه‌ای 622/Rev1, 623/Rev3 را که در برگیرنده توصیه‌هایی به دولت‌ها و راهنمایی‌هایی به مالکین کشتی‌ها و گردانندگان، مسؤولین و خدمه‌های کشتی در خصوص جلوگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها می‌باشد را صادر نموده و اینکه یک علامت ویژه برای استفاده کشتی‌ها در شرایط حمله یا تهدید به حمله ایجاد نموده است.

همچنین متذکر می‌شود که مجمع عمومی ملل متحد در نشست شصت و سوم خود طی قطعنامه 61/222 مصوب ۲۰ دسامبر در مورد «اقیانوسها و حقوق دریاها» ۲۰۰۶ از جمله:

۱- دولت‌ها را به همکاری در پرداختن به تهدیدهای ایمنی و امنیت دریایی از جمله دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا، اقدامات قاچاق و تروریستی علیه کشتی‌رانی، تأسیسات ساحلی و دیگر منافع دریایی، از طریق ساز و کارها و اسناد دو جانبه و چند جانبه با هدف نظارت، جلوگیری و پاسخ به چنین تهدیدهایی تشویق می‌نماید.

۲- از همه دولت‌ها می‌خواهد در همکاری با سازمان، با اتخاذ اقداماتی از جمله اقداماتی که به ظرفیت سازی از طریق آموزش دریانوردان، کارکنان بنادر و کادر اجرایی کمک می‌نماید در جلوگیری، گزارش دهی و تحقیق وقایع و مرتکبین مطابق حقوق بین‌الملل با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا مبارزه نمایند و با قوانین ملی ذی‌ربط تصویب نمایند.

۳- از دولت‌ها می‌خواهد تا عضو کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی سکوها‌ی ثابت واقع در فلات قاره آن شوند و دولت‌ها را دعوت می‌کند تا عضویت در پروتکل‌های اصلاحی این اسناد را مورد بررسی قرار دهند و همچنین از دول عضو می‌خواهد تا اقدامات

مناسب جهت تضمین اجرای مؤثر این اسناد از طریق تصویب قانون در هر جایی که مناسب باشد انجام دهند.

همچنین با نگرانی شدید اعلام می‌دارد، شمار فزاینده‌ای از وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های سواحل سومالی رخ می‌دهد، پاره‌ای از آنها ظاهراً در بیش از ۲۰۰ مایل دریانوردی از نزدیک‌ترین خشکی اتفاق می‌افتد. همچنین اعلام می‌دارد که خطر عمده برای حیات و خطرات زیست محیطی و دریانوردی چنین وقایعی می‌تواند افزایش یابد.

همچنین به طور ویژه نگرانی خود را اعلام می‌دارد که گروه نظارت بر سومالی در گزارش ۲۷ ژوئن ۲۰۰۷ به شورای امنیت تأیید نموده که از جمله دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های ساحلی سومالی هیچ گونه شباهتی به دیگر بخش‌های دنیا ندارد و علت آن فقدان دولت قانونی و ناتوانی مقامات مزبور در اتخاذ اقدامات مثبت علیه مرتکبین می‌باشد که به «مراکز فرماندهی دزدان دریایی» اجازه می‌دهد بدون هیچ گونه مزاحمتی در بسیاری از نقاط سواحل سومالی عملیات دزدی دریایی انجام دهند.

مجمع با آگاهی از نگرانیهای جدی امنیتی و ایمنی صنعت کشتیرانی و جامعه دریانوردی ناشی از حملات علیه کشتی‌هایی که در آب‌های سواحل سومالی کشتیرانی می‌کنند، به نگرانی خود ادامه می‌دهد. همچنین از اثر منفی تداوم چنین حملاتی بر ارائه فوری و سریع کمک‌های غذایی و دیگر کمک‌های بشردوستانه به سومالی و نیز تهدید جدی که این امر بر سلامت و رفاه مردم سومالی دارد، ابراز نگرانی می‌نماید و از سمینار و کارگاه تحت منطقه‌ای در خصوص دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها که توسط IMO از تاریخ ۹-۱۳ آوریل ۲۰۰۵ در صنعا- یمن برای کشورهای منطقه دریای سرخ و خلیج عدن برگزار شد و نشست پیگیری آن در مسقط عمان از ۱۴-۱۸ ژانویه ۲۰۰۶، قدردانی می‌نماید. سپس با آگاهی از اینکه شورای امنیت از طریق قطعنامه 1425 مصوب ۱۲ ژولای ۲۰۰۲ تصریح نموده که تحریم تسلیحاتی سومالی

مانع دسترسی مستقیم و غیرمستقیم سومالی به مشاوره‌های فنی، کمک‌های مالی و دیگر کمک‌ها و آموزش مرتبط با فعالیت‌های نظامی می‌شود. همچنین یادآور می‌شود که شورای امنیت با قطعنامه ۱۷۶۶ مصوب ۲۳ ژولای ۲۰۰۷ از جمله گروه نظارت بر سومالی را مجدداً ایجاد می‌نماید و با هماهنگی کارگزاری‌های بین‌المللی مربوط به آن مأموریت ادامه تحقیق در همه فعالیت‌ها از جمله مالی، دریانوردی و دیگر بخشهایی را می‌دهد که درآمدهایی ایجاد می‌کند در ارتکاب نقض تحریم و تحویل تسلیحات و تجهیزات نظامی به سومالی مورد استفاده قرار گیرند، به‌ویژه تحریم‌هایی که شورای امنیت با قطعنامه ۷۳۳ مصوب ۱۹۹۲ ایجاد کرده بود.

همچنین متذکر می‌شود که شورای امنیت، در تداوم اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های ساحلی سومالی نگرانی خود را اعلام می‌دارد:

۱- در ۱۵ مارس ۲۰۰۶، در پاسخ به قطعنامه (24) A.979، رئیس شورای امنیت از طریق یک بیانیه دولت‌های عضو ملل متحد را تشویق نمود تا کشتی‌های نیروی دریایی خود و هواپیماهای نظامی آنها که در آب‌های بین‌المللی و فضای مجاور سواحل سومالی فعالیت می‌کنند نسبت به هر گونه وقایع دزدی دریایی در آن هوشیار باشند و به منظور حمایت از کشتی‌رانی بازرگانی به‌ویژه در حمل و نقل کمک‌های بشردوستانه، علیه چنین اقداماتی در راستای حقوق بین‌الملل ذی‌ربط و اقدامات مناسب را انجام دهند و علاوه بر این خواستار همکاری میان همه دولت‌ها به‌ویژه دولت‌های منطقه‌ای و تعقیب فعال جرم‌های دزدی دریایی بود.

۲- در ۲۰ آگوست ۲۰۰۷ در بند قابل اجرای ۱۸ قطعنامه ۱۷۷۲ دولت‌های عضو ملل تشویق شدند تا کشتی‌های نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی آنها که در آب‌های بین‌المللی و فضای مجاور سواحل سومالی فعالیت می‌کنند نسبت به هر گونه وقایع دزدی دریایی در آن هوشیار باشند و اقدامات مناسب را برای حمایت از کشتی‌رانی تجاری به‌ویژه حمل و نقل کمک بشردوستانه، علیه چنین اقداماتی در راستای حقوق بین‌الملل مربوط اتخاذ نمایند. مجمع از اقدام دبیرکل ملل متحد در پاسخ به تقاضای

شورا، در نشست نود و هشتم خود، به‌ویژه در جلب توجه رئیس شورای امنیت بر نگرانیهای سازمان مزبور با درخواست برای جلب توجه اعضای شورای امنیت قدردانی می‌نماید. سپس شاخصه ویژه وضعیت حاضر در سومالی را که مستلزم پاسخی استثنایی جهت حفظ منافع جامعه دریانوردی است که از دریای ساحلی سومالی استفاده می‌نماید را مورد شناسایی قرار می‌دهد. همچنین اهمیت راهبردی مسیرهای دریانوردی در طول سواحل سومالی برای تجارت دریایی منطقه‌ای و جهانی و نیاز به دادن اطمینان که آنها در همه وقت ایمن باقی می‌مانند، را مورد شناسایی قرار می‌دهد. علاوه بر این با توجه به تداوم وضعیت در سومالی که منشاء نگرانی عمده می‌باشد، نیاز به ایجاد اقدامات مناسب فوری جهت حمایت از کشتی‌های در حال کشتیرانی در آبهای ساحلی سومالی در مقابل حملات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه را مورد شناسایی قرار می‌دهد.

از تلاشهای کسانی که به فراخوانها پاسخ داده‌اند یا به کشتی‌ها مورد حمله واقع گرفته در آبهای سواحل سومالی کمک نموده‌اند قدردانی می‌نماید و تلاشهای شماری از سازمانهای بین‌المللی در افزایش آگاهی در میان اعضاء و نیز در مهیا نمودن راهنمایی لازم برای عضویت آنها و در گزارش دهی به سازمان در ارتباط با این موضع را مورد تأیید و تصدیق قرار می‌دهد. همچنین از اقدامات انجام شده توسط دفتر دریانوردی بین‌المللی اتاق بازرگانی بین‌المللی در آمادگی صنعت مزبور برای اختطارهای مربوط به وقایع در حال اتفاق در آبهای ساحلی سومالی و از کمک در حل و فصل قضایای مربوط به کشتی‌ها ربوده شده و دریانوردان در روی عرشه به گروگان گرفته شده‌اند، قدردانی می‌نماید» و سپس به حاکمیت، حقوق حاکم، یکپارچگی و صلاحیت سرزمینی سومالی و قواعد حقوق بین‌الملل ذی‌ربط را به‌ویژه در کنوانسیون حقوق دریاها کاملاً احترام می‌گذارد و اقدامات انجام پذیرفته متعاقب تصویب قطعنامه (24) A.979 توسط شورا در نود و هشتمین نشست عادی و بیست و چهارمین نشست فوق‌العاده توسط دبیرکل در راستای وضعیت کنونی آبهای ساحلی سومالی را مورد توجه قرار می‌دهد.

۱- همه اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها قطع نظر از اینکه چنین اقداماتی کجا رخ داده یا می‌دهد، را محکوم و تقبیح می‌نماید.

۲- از همه طرفه‌هایی که می‌توانند چنین اقداماتی را انجام دهند درخواست می‌نماید تا در چارچوب حقوق بین‌الملل، تضمین کنند که:

۱- همه اقدامات یا اقدامات نافرجام دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها بدون درنگ خاتمه یابد و هر طرحی برای ارتکاب چنین اقداماتی ممنوع گردد.

۲- همه کشتی‌های ربوده شده و دریانوردانی که در آنها خدمت می‌نمایند و هر شخصی دیگر بر روی عرشه فوراً و بدون قید و شرط آزاد گردد و اینکه به آنها هیچ آسیبی نرسد.

۳- قویاً از دولت‌ها می‌خواهد تا تلاش‌هایشان را برای جلوگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در چارچوب قواعد حقوق بین‌الملل فارغ از اینکه چنین اقداماتی کجا رخ دهد، افزایش دهند و به‌ویژه با دیگر دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی در راستای حاکمیت قانون، ایمنی حیات در دریا و حمایت زیست محیطی در رابطه با اقداماتی که در آب‌های ساحلی سومالی در حال وقوع می‌باشد یا احتمالاً رخ دهند، همکاری نمایند.

۴- همچنین قویاً از دولت‌ها می‌خواهد تا فوراً:

۱- به کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم‌های آنها می‌باشند، در صورت نیاز، راهنمایی و توصیه‌های خاص در خصوص هر گونه اقدامات احتیاطی اضافی مناسب که کشتی‌ها ممکن است در هنگام دریانوردی در آب‌های ساحلی سومالی جهت حمایت از خودشان در حملات نیاز داشته باشند، ارائه دهند.

۲- به کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم‌های آنها می‌باشند، راهنمایی و توصیه‌هایی در خصوص هر گونه اقدامات یا اعمالی که ممکن است آنها نیاز داشته باشند، در هنگام دریانوردی در آب‌های ساحلی سومالی در حالیکه مورد حمله یا تهدید قرار گرفته‌اند، ارائه دهند.

۳- کشتی‌هایی را که مجاز به برافراشتن پرچم‌های آنها می‌باشند را تشویق نمایند تا اطمینان حاصل کنند که اطلاعات مربوط به حملات نافرجام یا اطلاعات مربوط به اقدامات دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه مادامی که در آب‌های ساحل سومالی ارتکاب یافته باشند را فوراً به نزدیک‌ترین دولت ساحلی و نزدیکترین و مناسبترین مرکز هماهنگی نجات منتقل نمایند.

۴- یک نقطه تماس را فراهم سازند که از طریق آن، کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم‌های آنها هنگامی که در آب‌های ساحلی سومالی در حال دریانوردی می‌باشند بتوانند تقاضای توصیه یا کمک نمایند و از طریق آن چنین کشتی‌های بتوانند هر گونه نگرانی امنیتی در خصوص دیگر کشتی‌ها، تحرکات یا ارتباطات در منطقه مزبور را گزارش دهند.

۵- توجه دوبرکل را به اطلاعات مربوط به حملات نافرجام یا حملات دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه ارتکاب یافته علیه کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم آنها مادامی که در آب‌های ساحلی سومالی دریانوردی می‌نمایند به جهت اتخاذ اقدامات متناسب در شرایط مزبور جلب نمایند.

۶- کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم‌های آنها را جهت اجرای سریع هرگونه اقدامات یا توصیه‌های از دولت‌های ساحلی نزدیک یا هر دولت دیگر یا مقام ذی صلاح برای حمایت از کشتی مزبور یا برای حمایت از دیگر کشتی‌های مجاور که نیاز باشد، تشویق نمایند.

۷- در صورت نیاز طرح‌ها و رویه‌هایی برای کمک به مالکان، مدیران و گردانندگان کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم آنها در حل سریع موارد ربودن در آب‌های ساحلی سومالی ایجاد نمایند.

۸- در خصوص همه اقدامات یا اقدامات نافرجام دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌های مجاز به برافراشتن پرچم آنها که در آب‌های ساحلی سومالی رخ میدهند، تحقیق و بازرسی به عمل آورند و هر اطلاعات مناسبی را به سازمان گزارش

نمایند.

۹- همه اقدامات قانونگذاری، قضایی و اجرای قوانین ضروری را در حدی که می‌توانند در تبعیت از قوانین ملی انجام دهند و هر دزد دریایی یا فرد مظنون به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه که توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا دیگر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به طور واضح تحت عنوان در خدمت دولت مشخص و معین است را تحویل گرفته و تحت تعقیب قرار دهند.

۱۰- به کشتی‌هایی که مجاز به برافراشتن پرچم آنها هستند و توسط WFP برای ارائه کمک‌های بشردوستانه به سومالی به کار گرفته شده‌اند هر کجا که چنین کشتی‌هایی توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا دیگر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به طور واضح تحت عنوان در خدمت دولت مشخص و معین شده است محافظت می‌شوند، احترام بگذارند.

۵- از همه دولت‌ها تقاضا می‌نماید تا مراکز هماهنگی نجات ملی یا دیگر کارگزاری‌های ذی‌ربط را ایجاد نمایند که به محض دریافت گزارش حمله، فوراً توصیه‌ها و اخطارهای ذی‌ربط را از طریق سیستم خدمات اخطار دهنده دریانوردی جهان گستر یا سیستم خدمت شبکه ایمنی بین‌المللی و دیگر سیستم‌ها انجام دهند تا به کشتی‌هایی که در آب‌های ساحلی سومالی در حال دریانوردی می‌باشند و همچنین به کشتی‌های که در مناطق نزدیک حمله دریانوردی می‌نمایند اخطار داده شود.

۶- از دولت فدرال موقت سومالی (TFG) تقاضا می‌نماید تا:

۱- هر گونه اقدامی که ضروری به نظر می‌رسد تا در شرایط مزبور جهت پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها که در داخل سومالی نشأت می‌گیرد، انجام دهد و بدین ترتیب آنها را از امکان استفاده از خطوط ساحلی آن به عنوان منطقه امن جهت آغاز عملیات خود محروم سازد.

۲- به منظور تضمین اینکه همه کشتی‌هایی که توسط دزدان دریایی و راهزنان مسلح تصرف می‌شوند و به آب‌های واقع در داخل سرزمین آن برده می‌شوند سریعاً آزاد گردند،

اقدام مناسب انجام دهد و کشتی‌هایی که در سواحل سومالی در حال دریانوردی می‌باشند از این به بعد قربانی اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه نمی‌گردد.

۳- به شورای امنیت توصیه می‌نماید تا در پاسخ به تقاضای اضطراری شورای IMO، موافقت نماید تا کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا دیگر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به طور واضح تحت عنوان در خدمت دولت مشخص و معین می‌باشند و در حال فعالیت در آبهای اقیانوس هند می‌باشند، هنگامی که علیه دزدان دریایی یا مظنونین به دزدی دریایی و راهزنان مسلح که ایمنی حیات را در دریا به مخاطره می‌اندازند و به‌ویژه ایمنی خدمه‌های روی کشتی که تحت برنامه جهانی غذا کمک بشردوستانه به سومالی انجام می‌دهد یا بنادر سومالی پس از تخلیه محموله‌هایشان ترک می‌نمایند وارد عملیات درگیری می‌شوند، به دریای سرزمینی وارد شوند ضمن اینکه هر گونه شرطی مربوط به رضایت یاد شده را مشخص نماید.

۴- همچنین به شورای امنیت توصیه می‌کند که آمادگی خود را جهت انعقاد هر گونه موافقت‌نامه ضروری که کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی یا دیگر کشتی‌ها یا هواپیماهایی که به طور واضح تحت عنوان در خدمت دولت مشخص و معین شده‌اند قادر می‌سازد تا از کشتی‌های به‌کار گرفته شده توسط برنامه جهانی غذا جهت تحویل کمک‌های بشردوستانه به سومالی یا کشتی‌هایی که بنادر سومالی را پس از تخلیه محموله‌هایشان ترک می‌نمایند، با لحاظ بند عملیاتی ۴/۱۵، حفاظت به‌عمل آورند.

۷- از همه دولت‌های منطقه مزبور می‌خواهد تا در همکاری با سازمان IMO یک موافقت‌نامه منطقه‌ای جهت پیشگیری و منع و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را منعقد نمایند و سریعاً اجرا نمایند.

۸- از همه دولت‌های دیگر می‌خواهد تا در همکاری با سازمان IMO و حسب تقاضای دولت‌های منطقه یاد شده به این تلاشها یاری رسانند.

۹- از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا:

۱- یک نسخه از قطعنامه حاضر را به دبیرکل ملل متحد برای بررسی و هر گونه اقدام دیگر که به نظر وی مناسب باشد، ارائه نمایند.

۲- نظارت بر وضعیت یاد شده در رابطه با تهدیدات به کشتی‌های در حال دریانوردی در آب‌های ساحلی سومالی را ادامه داده و تحولات و هر گونه اقدامات دیگری را که ممکن است نیاز باشد را هر زمانی که مناسب باشد به شورا گزارش دهند.

۳- همکاری با گروه نظارت بر سومالی را ایجاد و تداوم بخشد.

۴- با دولت‌ها و سازمان‌های ذی‌نفع در رابطه با ایجاد یک فرآیند و ابزارهایی که بوسیله آن می‌توان کمک‌های فنی را برای سومالی و دولت‌های ساحلی نزدیک آن مهیا نمود، مشورت نماید تا ظرفیت این دولت‌ها جهت اثر بخشی به قطعنامه حاضر به نحو مناسبی ارتقاء یابد.

۱۰- از کمیته ایمنی دریایی تقاضا می‌نماید تا بخشنامه‌های 622/Rev8 , 623/Rev3 و قطعنامه (22) A.922 را به عنوان موضوعی اضطراری، باتوجه به روند و رویه‌های جاری بازبینی نموده و به هنگام نماید.

۱۱- از شورا تقاضا می‌نماید تا بر نظارت خود بر وضعیت یاد شده در ارتباط با تهدیدات علیه کشتی‌های در حال دریانوردی در آب‌های ساحلی سومالی ادامه دهد و هرگونه اقدامی که ممکن است ضروری به نظر آن برسد جهت تضمین حمایت از دریانوردان و کشتی‌های در حال دریانوردی در آب‌های ساحلی سومالی را آغاز نمایند.

۱۲- قطعنامه (24) A.979 را فسخ می‌نماید.

گفتار دوم: قطعنامه مجمع عمومی ملل متحد در خصوص مبارزه با دزدی دریایی^{۲۵}

بند اول: قطعنامه ۵۴/۳۱

مجمع عمومی ملل متحد طی قطعنامه ۵۴/۳۱ A/RES مورخ ۱۸ ژانویه ۲۰۰۰

²⁵. Res.GA.54/31, Adopted On 18 Jan2000, The General Assembly, UNO.

نگرانی خود را از افزایش تهدید کشتی‌رانی ناشی از دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا اعلام می‌دارد و از اقدامات سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) در این زمینه حمایت و قدردانی می‌نماید و از دولت‌ها می‌خواهد تا با سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) جهت مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها از جمله با ارائه گزارشات مربوط به وقایع مرتبط با آن سازمان همکاری نمایند. همچنین از همه دولتها می‌خواهد تا خط مشی‌های سازمان دریانوردی بین‌المللی در خصوص پیشگیری از حملات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه را اجرا نمایند و با گروه ارتباطات سازمان دریانوردی بین‌المللی IMO همکاری نمایند تا خط مشی‌های استاندارد را برای دولتها در خصوص تحقیق در مورد حملات علیه کشتی‌ها و تعقیب مهاجمین ایجاد نمایند. همچنین ابتکارات دیگری را در این حوزه با سازمان انجام دهند. همچنین با اصرار از دولت‌ها به ویژه دولتهای ساحلی مناطق تحت تأثیر قرار گرفته می‌خواهد تا همه اقدامات لازم و مناسب را برای پیشگیری و مبارزه با وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا از جمله از طریق همکاری منطقه‌ای و تحقیق یا همکاری در تحقیقات چنین وقایعی در هر کجا که رخ دهد انجام دهند و مقصرین را مطابق حقوق بین‌الملل محاکمه نمایند.

این قطعنامه همچنین از دولت‌ها مصرانه می‌خواهد تا عضو کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل آن شوند و اجرای مؤثر آن را تضمین نمایند.

گفتار سوم - قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی

براساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مسؤولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح به عهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است. شورا متعاقب دزدی دریایی، در سواحل سومالی که به نحوی از انحاء صلح و امنیت را با تهدید جدی مواجه نموده است اقدام به صدور

تعدادی قطعنامه در این زمینه نموده است.

بند اول: قطعنامه ۱۶۷۶ مورخ ۱۰ می ۲۰۰۶ در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۲۶}

شورای امنیت ملل متحد طی قطعنامه شماره ۱۶۷۶ مورخ ۱۰ می ۲۰۰۶ نگرانی خود را از افزایش وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای ساحلی سومالی که بر امنیت سومالی تأثیر می‌گذارد، اعلام می‌دارد.

بند دوم - قطعنامه ۱۷۷۲ مورخ ۲۰ آگوست ۲۰۰۷ در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۲۷}

شورای امنیت ملل متحد طی قطعنامه ۱۷۷۲ مورخ ۲۰ آگوست ۲۰۰۷ بر نگرانی خود را در خصوص افزایش ناگهانی دزدی دریایی در سواحل سومالی موصوف در پاراگراف ۵۸ گزارش دبیرکل ملل متحد تأکید می‌کند و اهمیت این موضوع را طی یادداشت مشترکی به سازمان دریانوردی بین‌المللی و برنامه جهانی غذا در ۱۰ ژولای ۲۰۰۷ یادآور می‌نماید.

بند سوم - قطعنامه ۱۸۱۴ (مصوب ۱۵ می ۲۰۰۸) در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۲۸}

شورای امنیت در این قطعنامه ضمن حمایت از تلاشهای جامعه بین‌المللی جهت پیشبرد روندهای سیاسی در سومالی و راهبرد یکپارچه ملل متحد برای صلح و ثبات در سومالی تأکید می‌نماید و در بند ۱۱ تصریحاً حمایت خود را از کمک برخی دولتها در محافظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا اعلام می‌دارد و از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا با هماهنگی نزدیک بایکدیگر و همانگونه که در گزارش پیشرفت

²⁶ Res.SC.1676, Adopted On 10 May 2006, The Security Council, UNO.

²⁷ Res.SC.1772, Adopted On 210 Aug 2007, The Security Council, UNO.

²⁸ Res.SC.1814, Adopted On 15 May 2007, The Security Council, UNO.

امور به دبیرکل اعلام شد، بنا به تقاضای دولت فدرال موقت (TFG)، اقدامات لازم جهت حمایت از کشتی‌رانی درگیر در حمل و نقل و ارائه کمک‌های بشردوستانه به سومالی و فعالیت‌های مجاز ملل متحد انجام دهند و از کشورهای کمک‌کننده به کاروان کشتی‌ها (MMISOM) مأموریت اتحادیه آفریقا برای سومالی می‌خواهد تا به هر طریق مناسب، حمایت خود را در این راستا اعلام نمایند و از دبیرکل ملل متحد تقاضا می‌نمایند تا حمایت خود را عملاً اعلام نماید.

بند چهارم - قطعنامه ۱۸۱۶ مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۲۹}

شورای امنیت ملل متحد طی قطعنامه شماره ۱۸۱۶ مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸ شدیداً نگرانی خود را از تهدیدات ناشی از اقدامات دزدی دریایی راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌هایی که کمک بشردوستانه سریع، ایمن و مؤثر به سومالی ارائه می‌کنند و نیز علیه مسیرهای ایمن دریانوردی تجاری و دریانوردی بین‌المللی، اعلام می‌دارد و همچنین نگرانی خود را در گزارشات سه ماهه سازمان دریانوردی بین‌المللی IMO از سال ۲۰۰۵ اعلام می‌دارد که شاهدهی بر تداوم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه به‌ویژه در آب‌های ساحلی سومالی می‌باشد و تأکید می‌کند که حقوق بین‌الملل همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ انعکاس یافته، یک چارچوب حقوقی قابل اعمال را برای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و همچنین دیگر فعالیت‌های مربوط به اقیانوس تشریح نموده است و بر مفاد حقوق بین‌الملل مرتبط با سرکوبی دزدی دریایی از جمله کنوانسیون حقوق دریاها مجدداً تأکید می‌کند و خاطر نشان می‌سازد که آنها اصول راهنمایی را برای همکاری وسیع و کامل در سرکوبی دزدی دریایی در دریاهای آزاد و دیگر مکانهای خارج از صلاحیت هر دولتی فراهم می‌نمایند که محدود به سوار شدن، جستجو و مصادره کشتی‌های درگیر در دزدی دریایی یا مظنون به درگیری در دزدی دریایی نیست و ناظر بر دستگیری افرادی است

²⁹. Res.SC.1816, Adopted On 2 Jan 2008, The Security Council, UNO.

که در چنین اقداماتی درگیر هستند با این دیدگاه که آنها افراد تحت تعقیب قانون می‌باشند.

شورای امنیت در این قطعنامه وضعیت بحرانی در سومالی و عدم توانایی دولت فدرال موقت (TFG) در جلوگیری از دزدی دریایی یا گشت‌زنی و ایجاد ایمنی چه در آبراه‌های دریایی بین‌المللی سواحل سومالی یا در آب‌های سرزمینی سومالی را مورد توجه قرار می‌دهد و وقایع اخیر حمله و راهزنی کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و آب‌های آزاد سواحل سومالی از جمله حملات راهزنی‌های انجام شده علیه برنامه جهانی غذا WFP و تعداد بیشماری از کشتی‌های تجاری و تأثیر نامطلوب این حملات بر ارائه کمک سریع، ایمن و مؤثر غذا و دیگر کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی و خطر بزرگی که آنها بر کشتی‌ها، خدمه‌های کشتی، مسافری و محموله‌های کشتی ایجاد می‌کنند را تقبیح می‌نماید. شورای امنیت در این قطعنامه به نامه‌های خطاب به دبیرکل ملل متحد از طرف دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) مورخ ۵ ژولای ۲۰۰۷ و ۱۸ سپتامبر ۲۰۰۷ در خصوص مشکلات دزدی دریایی در سواحل سومالی و قطعنامه (25) A.1002 مجمع عمومی IMO اشاره می‌کند که قویاً از دولتها درخواست می‌کند تا تلاش‌های خود را به منظور پیگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در چارچوب مفاد حقوق بین‌الملل، قطع نظر از اینکه چنین اقداماتی کجا رخ دهند، ادامه دهند. همچنین شورای امنیت در این قطعنامه اعلامیه رسمی مشترک IMO و WFP مورخ ۱۰ ژولای ۲۰۰۷ را یادآور می‌سازد.

شورای امنیت طی این قطعنامه توجه دبیرکل را به نامه مورخ ۹ نوامبر ۲۰۰۷ رئیس شورای امنیت جلب می‌نماید که گزارش می‌دهد که دولت فدرال موقت (TFG) سومالی نیازمند کمک بین‌المللی است و از کمک بین‌المللی برای پرداختن به این مشکل استقبال می‌نماید.

همچنین با تأکید به نامه نماینده دائمی جمهوری سومالی در ملل متحد به رئیس شورای امنیت در تاریخ ۲۷ فوریه ۲۰۰۸ اشاره می‌نماید که به طور رسمی رضایت

دولت فدرال موقت (TFG) به شورای امنیت را برای کمک فوری در تأمین امنیت آبهای سرزمینی و بین‌المللی سواحل سومالی به منظور هدایت ایمن کشتی‌رانی و دریانوردی اعلام می‌دارد.

از اینرو تصمیم می‌گیرد که وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سرزمینی سومالی و دریاهای آزاد سواحل سومالی، وضعیت را در سومالی تشدید می‌نماید که ایجاد تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی در منطقه مزبور را تداوم می‌بخشد. لذا براساس فصل هفتم منشور ملل همه اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سرزمینی و دریاهای آزاد و سواحل سومالی را محکوم و تقبیح می‌نماید و از دولتها می‌خواهد تا کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی خود که در دریای آزاد و فضای هوایی سواحل سومالی فعالیت می‌کنند، نسبت به اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه هوشیار باشند. در این چارچوب، به ویژه دولت‌های ذینفع را تشویق می‌کند تا از مسیرهای دریانوردی تجاری سواحل سومالی استفاده نمایند و تلاش‌هایشان برای تحذیر از اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا را با همکاری TFG افزایش داده و هماهنگ نمایند.

شورای امنیت همچنین از همه دولتها می‌خواهد تا با یکدیگر و با سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) به فراخور، با سازمانهای منطقه‌ای مرتبط همکاری نمایند و در خصوص اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آبهای سرزمینی و در آبهای آزاد سواحل سومالی تسهیم اطلاعات نمایند و به کشتی‌های تهدید شده و یا در حال تهدید توسط دزدان دریایی یا سارقان مسلح مطابق حقوق بین‌الملل ذی‌ربط کمک نمایند.

علاوه بر این شورای امنیت از دولتها می‌خواهد تا با همکاری سازمانهای ذینفع از جمله سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) تضمین کنند که کشتی‌ها مجازند تا پرچمشان را به منظور دریافت راهنمایی، آموزش مناسب در خصوص فنون دفاعی، اجتناب و فرار برافراشته نمایند و از مناطق مزبور در هر زمان ممکن اجتناب نمایند.

همچنین شورای امنیت از دولت‌ها و سازمانهای ذینفع از جمله سازمان دریانوردی بین‌المللی می‌خواهد تا به سومالی و دولت‌های ساحلی همسایه سومالی براساس تقاضای آنها به منظور ارتقاء ظرفیتشان در تأمین امنیت ساحلی و دریانوردی از جمله مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی و خطوط ساحلی نزدیک آن کمک‌های فنی ارائه نمایند.

در ادامه شورای امنیت تصمیم می‌گیرد که برای یک دوره ۶ ماهه از تاریخ این قطعنامه به دولتهایی که با دولت فدرال موقت (TFG) در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاها و سواحل سومالی همکاری می‌کنند، گزارش پیشرفت امور آنها از طرف دولت فدرال موقت به دبیرکل در موارد ذیل ارائه گردد:

الف - ورود به آبهای سرزمینی سومالی به منظور سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا به شیوه‌ای سازگار و منطبق با چنین اعمالی که در دریاها و آزاد در خصوص دزدی دریایی مطابق حقوق بین‌الملل ذی‌ربط، مجاز شناخته شده است.

ب - استفاده از ابزارهای ضروری جهت سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در داخل آب‌های سرزمینی سومالی به شیوه‌ای سازگار و منطبق با چنین اعمالی که در دریاها و آزاد در خصوص دزدی دریایی مطابق حقوق بین‌الملل مربوط مجاز شناخته شده است.

شورای امنیت سپس از دولتهایی که همکاری می‌کنند تقاضا می‌نماید تا گام‌های مناسبی بردارند برای تضمین اینکه فعالیتهایی که آنها مطابق اختیارات بند ۷ انجام میدهند، هیچ اثر عملی بر انکار یا تضعیف حق عبور بی‌ضرر برای کشتی‌های دولت ثالث ندارد. سپس شورای امنیت با محدود کردن اختیارات مورد اشاره در بند ۷ قطعنامه حاضر تأکید می‌نماید که اختیارات مزبور صرفاً در خصوص وضعیت سومالی اعمال می‌شود و نباید بر حقوق، تعهدات یا مسؤولیت‌های دولت‌های عضو مطابق حقوق بین‌المللی تأثیر بگذارد، از جمله هرگونه حقوق یا تعهداتی که براساس کنوانسیون

مزبور در ارتباط با وضعیت‌های دیگر باشد.

شورای امنیت به‌ویژه تأکید می‌کند که اجرای این بند نباید به عنوان ایجاد کننده حقوق بین‌الملل عرفی تلقی شود. علاوه بر این تأکید می‌کند که این اختیارات صرفاً متعاقب دریافت نامه نماینده دائم جمهوری سومالی در ملل متحد به رئیس شورای امنیت در تاریخ ۲۷ فوریه ۲۰۰۸ که رضایت TFG را اعلام می‌نماید، مهیا شده است. شورای امنیت همچنین از همه دولت‌ها به‌ویژه دولت‌های ساحلی، بندری و پرچم و دولت‌های متبوع قربانیان و مرتکبین دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و دیگر دولت‌ها با صلاحیت ذی‌ربط مطابق حقوق بین‌الملل و قوانین ملی می‌خواهد تا در تعیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی مطابق حقوق بین‌الملل قابل اعمال از جمله حقوق بین‌الملل بشر همکاری می‌نماید.

شورای امنیت در نهایت از دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) تقاضا می‌کند تا شورا را از اصل قضایایی که توجه آن را به واسطه موافقت‌نامه همه دولت‌های ساحلی متأثر، جلب می‌نماید، در جریان بگذارد و در وضعیت‌هایی مرتبط با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه، موافقت‌نامه‌های همکاری منطقه‌ای و دو جانبه موجود را به موقع مدنظر قرار دهد.

بند پنجم - قطعنامه ۱۸۳۸ (مصوب ۷ اکتبر ۲۰۰۸) در خصوص مبارزه با دزدی دریایی^{۳۰}

شورای امنیت در این قطعنامه ضمن تأکید بر قطعنامه‌های ۱۸۱۴ (۲۰۰۸) و ۱۸۱۵ (۲۰۰۸) که قبلاً صادر نموده است شدیداً از گسترش اخیر اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی، از تهدید جدی علیه ارائه مؤثر، ایمن و فوری کمک‌های بشردوستانه سومالی و نیز کشتیرانی بین‌المللی و نیز امنیت مسیرهای دریایی تجاری و همچنین فعالیت‌های ماهیگیری مطابق حقوق

³⁰. Res.SC.1838, Adopted On 7oct 2008, The Security Council, UNO.

بین‌الملل، اعلام نگرانی می‌نماید و همچنین نگرانی خود را از افزایش اعمال خشونت‌بار دزدی دریایی که با جنگ افزارهای سنگینتر در منطقه وسیعی از سواحل سومالی انجام می‌شود و از امتیازات بلندمدت کشتی‌های مادر استفاده می‌نمایند و سازمان دهی و شیوه‌های حمله پیچیده تری را نشان می‌دهند، اعلام می‌دارد.

شورای امنیت بار دیگر تأکید می‌نماید که حقوق بین‌الملل، همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ منعکس شده است، چارچوب حقوقی قابل‌اعمالی برای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا و همچنین دیگر فعالیت‌ها در اقیانوس مقرر نموده است.

شورای امنیت ضمن توصیه به حمایت برخی از دولتها از نوامبر ۲۰۰۷ جهت حفاظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا (WFP)، از ایجاد واحد هماهنگی اتحادیه اروپا با وظیفه حمایت از فعالیت‌های مراقبتی و حمایتی انجام یافته توسط برخی از دول عضو اتحادیه اروپا در سواحل سومالی حمایت می‌نماید و همچنین از فرایندهای برنامه‌ریزی پیشرونده در راستای عملیات‌های احتمالی دریایی اتحادیه اروپا و نیروهای ابتکارات داخلی و بین‌المللی انجام شده به منظور اجرای قطعنامه‌های (۲۰۰۸) ۱۸۱۴ و (۲۰۰۸) ۱۸۱۶ حمایت می‌کند.

شورای امنیت همچنین گزارشهای اخیر بشردوستانه را یادآور می‌شود که حدود سه و نیم میلیون نفر سومالیایی تا پایان سال به کمک‌های غذایی بشردوستانه نیازمند هستند و اینکه پیمانکاران دریایی WFP بدون محافظت کشتی جنگی دریایی هیچ‌گونه کمک غذایی به سومالی ارائه نخواهند نمود، بر عزم و تصمیم خود جهت تضمین امنیت بلندمدت کاروان دریایی WFP به سومالی تأکید می‌نماید و تقاضای خود از دبیرکل در قطعنامه ۱۸۱۴ (۲۰۰۸) مبنی بر حمایت از تلاشهای معطوف به محافظت از کاروان دریایی WFP را تکرار می‌نماید و از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای همکاری کنند با TFG می‌خواهد تا گزارش پیشرفت کار خود را مطابق بند ۷ قطعنامه (۲۰۰۸) ۱۸۱۶ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا ساحلی سومالی ارائه

نمایند.

شورای امنیت همچنین به صلح و ثبات و تقویت نهادهای دولت توسعه اقتصادی و اجتماعی و احترام به حقوق بشر و حاکمیت قانون که برای ایجاد شرایطی برای ریشه کنی کامل دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریای ساحلی سومالی، تأکید می‌کند و اعلام می‌کند که وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سرزمینی سومالی و دریای آزاد سواحل سومالی، وضعیتی را که در سومالی به طور مداوم موجب علیه صلح و امنیت بین‌المللی در منطقه شده را وخیم‌تر می‌سازد.

لذا بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد عمل می‌نماید و در بند ۱ این قطعنامه همه اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی را مجدداً محکوم و تقبیح می‌نماید.

در بند ۲ از همه دولت‌های ذینفع در امنیت فعالیتهای دریانوردی می‌خواهد تا فعالانه علیه دزدی دریایی در دریاهای آزاد سواحل سومالی مبارزه نمایند، به‌ویژه با اعزام کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی مطابق حقوق بین‌الملل به همان نحوی که در کنوانسیون مزبور انعکاس یافته است.

در بند ۳ از دولتهایی که کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی آنها در دریاهای آزاد و حریم هوایی سواحل سومالی عملیات انجام می‌دهند خواسته می‌شود تا از ابزارهای مورد نیاز مطابق حقوق بین‌الملل همانگونه که در کنوانسیون انعکاس یافته است، در دریاهای آزاد و حریم هوایی سواحل سومالی استفاده نمایند.

شورای امنیت در بند ۴ از دولتهایی که توانایی انجام چنین همکاری با TFG را دارند می‌خواهد که با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا مطابق مفاد قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸) مبارزه نمایند.

در بند ۵ این قطعنامه شورای امنیت از دولتها و سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد، مطابق مفاد قطعنامه ۱۸۱۴ (۲۰۰۸) به اقدامات خود جهت محافظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا (WFP) که برای آوردن کمک بشردوستانه به مردم آسیب دیده

سومالی حیاتی می‌باشند، تداوم بخشند.

همچنین در بند ۶ از دولتها می‌خواهد همانگونه که در قطعنامه (25) A-1002 سازمان دریانوردی بین‌المللی IMO خواسته شد تا کشتی‌های مجاز، پرچم آنها را در صورت لزوم برافراشته نمایند و در خصوص اقدامات احتیاطی متناسب برای حمایت از خودشان در برابر حملات یا اقدامات یا تهدید به حملات علیه خود به هنگام کشتی‌رانی در آب‌های سواحل سومالی مشورت و راهنمایی دهند.

در بند ۷ از همه دولتها و سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا اقدامات خود را مطابق بندهای ۳ و ۴ فوق‌الاشاره هماهنگ نمایند.

در بند ۸ تأکید می‌کند که مفاد این قطعنامه صرفاً در خصوص وضعیت در سومالی به‌کار گرفته می‌شود و نباید حقوق یا تعهدات یا مسئولیت‌های دول عضو بر اساس حقوق بین‌الملل را از جمله هرگونه حقوق یا تعهداتی تحت کنوانسیون مزبور در خصوص هر وضعیتی را متأثر سازد و به‌ویژه تأکید می‌کند که این قطعنامه نباید به عنوان ایجاد‌کننده حقوق بین‌الملل عرفی تلقی شود.

در بند ۹ قطعنامه حاضر شورای امنیت با پیگیری گزارش خواسته شده دبیرکل در بند ۱۳ قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸) قصد خویش را برای بررسی وضعیت مربوط دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی به‌ویژه با توجه به تقاضای TFG بیان می‌نماید و اختیارات مهیا شده در بند ۷ قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸) برای یک دوره اضافی تجدید می‌نماید.

بند ششم: قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی

دریایی^{۳۱}

شورای امنیت در تاریخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ با صدور این قطعنامه بار دیگر بر تداوم نگرانی جدی خویش از تهدید دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌های حامل کمک‌های فوری، ایمن و مؤثر بشردوستانه به سومالی، بر تهدید دزدی

³¹. Res.SC.1846, Adopted on 3 Dec2008, The Security Council, UNO.

دریایی علیه کشتی‌رانی بین‌المللی و ایمنی مسیرهای دریانوردی تجاری و دیگر کشتی‌های آسیب‌پذیر همچون فعالیت‌های ماهیگیری مطابق با حقوق بین‌الملل تأکید نمود.

علاوه بر این، شورای امنیت تأکید می‌نماید که حقوق بین‌الملل، همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ انعکاس یافته، چارچوب حقوقی قابل‌اعمالی را برای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا و همچنین دیگر فعالیت‌های واقع در اقیانوسها مقرر نموده است.

شورای امنیت ضمن اشاره به وضعیت بحرانی در سومالی، عدم توانایی دولت فدرال موقت (TFG) در بازداشت دزدان دریایی یا گشت‌زنی و ایجاد ایمنی چه در آبراه‌های دریایی بین‌المللی سواحل سومالی یا در آب‌های سرزمینی سومالی مورد توجه قرار می‌دهد و به درخواست‌های دولت فدرال موقت سومالی برای کمک‌های بین‌المللی علیه دزدی دریایی در سواحل آن اشاره می‌نماید. شورای امنیت در فرازی از این قطعنامه به صلح و ثبات در داخل سومالی، تقویت نهادهای دولت، توسعه اقتصادی و اجتماعی و احترام به حقوق بشر و اینکه حاکمیت قانون برای ایجاد شرایطی برای ریشه‌کنی کامل دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی ضروری می‌باشند، تأکید می‌نماید.

شورای امنیت مصمم است که وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی سومالی و دریاهای آزاد سواحل سومالی، وضعیت را در سومالی وخیم‌تر می‌سازد و صلح و امنیت بین‌المللی را در منطقه مزبور تهدید می‌نماید.

شورای امنیت در این قطعنامه براساس فصل هفتم منشور عمل می‌کند و در ۲۰ بند الزاماتی را اعلام می‌دارد:

- ۱- محکومیت اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی و دریاهای آزاد سواحل سومالی را تکرار نموده و ابراز تأسف می‌نماید.
- ۲- نگرانی خود را از یافته‌های ملحوظ در گزارش ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸ گروه نظارت بر

سومالی بیان می‌دارد که افزایش پرداخت باج به رشد دزدی دریایی در سواحل سومالی دامن زده است، زیرا که دزدان دریایی با استفاده از باج‌خواهی موفق شده‌اند میلیون‌ها دلار از کشورهای دیگر اخاذی نمایند.

۳- از تلاش‌های سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) در ارائه توصیه و راهنمایی به صنعت کشتیرانی و دولت‌ها جهت پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا و مهیا نمودن این راهنمایی‌های مناسب و قابل استفاده برای همه دولت‌های عضو و به جامعه کشتی‌رانی بین‌المللی که در سواحل سومالی فعالیت می‌نمایند، استقبال می‌کند.

۴- از دولت‌ها می‌خواهد در همکاری با صنعت کشتی‌رانی، صنعت بیمه و سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) به کشتی‌های مجاز اجازه دهند تا پرچم‌های آنها را متناسب با مشاوره و راهنمایی در خصوص اجتناب، فرار و اقدامات و فنون دفاعی برافراشته نمایند، در صورتی که حمله یا تهدید به حمله به هنگام کشتیرانی در آب‌های ساحلی سومالی رخ دهد.

۵- از دولت‌ها و سازمان‌های ذینفع از جمله IMO می‌خواهد تا کمک‌های فنی را برای سومالی و دولت‌های ساحلی نزدیک آن براساس درخواست آنها مهیا سازند تا توانایی این کشورها در تضمین امنیت ساحلی و دریانوردی از جمله مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا‌های سومالی و سواحل نزدیک آن افزایش یابد.

۶- شورای امنیت از ابتکارات انجام شده توسط کانادا، دانمارک، فرانسه، هند، هلند، فدراسیون روسیه، اسپانیا، پادشاهی متحد (انگلستان)، ایالات متحد آمریکا و همچنین ابتکارات سازمان‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی متعاقب قطعنامه‌های ۱۸۱۴ (۲۰۰۸)، ۱۸۱۶ (۲۰۰۸)، ۱۸۳۸ (۲۰۰۸) و تصمیم سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) در مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی، از جمله محافظت و همراهی کشتی‌های برنامه جهانی غذا (WFP) و به‌ویژه تصمیم مورخ ۱۰ نوامبر ۲۰۰۸ اتحادیه اروپا مبنی بر عملیات دریایی برای حمایت از کاروان

دریانوردی WFP که کمک‌های بشردوستانه به سومالی می‌آورند و نیز دیگر کشتی‌های آسیب‌پذیر طی یک مدت ۱۲ ماهه و نیز سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحل سومالی استقبال می‌نماید.

۷- شورای امنیت از دولت‌ها و سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا تلاشهایشان برای تحذیر دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی در همکاری با یکدیگر و با سازمان دریانوردی بین‌المللی، جامعه کشتیرانی بین‌المللی، دولت‌های پرچم و دولت فدرال موقت با تسهیم اطلاعات از طریق کانالهای دوجانبه یا ملل متحد هماهنگ نمایند.

۸- از دبیرکل می‌خواهد تا طی سه ماه پس از تصویب این قطعنامه در خصوص راههای تضمین امنیت بلندمدت دریانوردی بین‌المللی در سواحل سومالی از جمله امنیت بلندمدت محموله‌های دریانوردی WFP به سومالی و هماهنگی احتمالی و نقش رهبری ملل متحد در این خصوص جهت صف آرایی دولت‌های عضو و سازمانهای منطقه‌ای در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی گزارش ارائه نماید.

۹- شورای امنیت ملل متحد از دولت‌ها و سازمانهای منطقه‌ای که توانایی چنین کاری را دارند می‌خواهد تا به طور فعال در مبارزه، با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریای ساحلی سومالی به‌ویژه مطابق با این قطعنامه و حقوق بین‌الملل ذی‌ربط با اعزام کشتی‌های وابسته به نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی، از طریق اشغال و جابجایی قایق‌ها، کشتی‌ها، بر تسهیلات و دیگر تجهیزات مرتبط مورد استفاده در ارتکاب به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی یا اینکه زمینه معقولی برای مظنون شدن جهت چنین استفاده‌هایی دارند، اقدام نمایند. بدیهی است شورای امنیت به‌ایشان مجوز توقیف کشتی‌ها، تسلیحاتی که به دلایل قوی در ارتکاب دزدی دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرند را صادر می‌نماید.

۱۰- شورای امنیت تصمیم می‌گیرد که در یک دوره ۱۲ ماهه از تاریخ تصویب این

قطعنامه، دولت‌ها و سازمانهای منطقه‌ای که در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای ساحلی سومالی با دولت فدرال موقت TFG همکاری می‌نمایند، بتوانند:

الف: به منظور سرکوب اعمال غیرقانونی دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا به شیوه‌ای منطبق با چنین اقداماتی که در دریاهای آزاد و در خصوص دزدی دریایی براساس حقوق بین‌الملل ذی‌ربط اجازه داده شده است، وارد آبهای سرزمینی سومالی شوند.

ب: از همه ابزارهای مورد نیاز برای سرکوبی اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا در داخل آب‌های سرزمین سومالی به شیوه‌های منطبق با چنین اقداماتی که در دریاهای آزاد و در خصوص دزدی دریایی بر اساس حقوق بین‌الملل اجازه داده شده است، استفاده نمایند.

۱۱- شورای امنیت تأکید می‌کند که اختیارات ملحوظ در این قطعنامه صرفاً در خصوص وضعیت در سومالی اعمال می‌شود و نباید بر حقوق یا تعهدات یا مسئولیت‌های دول عضو براساس حقوق بین‌الملل از جمله هرگونه حقوق یا تعهداتی بر اساس کنوانسیون مزبور در ارتباط با دیگر وضعیت‌ها و تأثیر بگذارد. همچنین به طور ویژه تأکید می‌کند که این قطعنامه نباید به عنوان ایجاد کننده حقوق بین‌الملل عرفی تلقی شود و علاوه بر این تصدیق می‌نماید که چنین اختیاراتی صرفاً متعاقب نامه مورخ ۲۰ نوامبر مبنی بر اعطای رضایت دولت فدرال موقت TFG مهیا شده است.

۱۳- از دولت‌های همکاری‌کننده تقاضا می‌نماید تا برای تضمین اینکه فعالیت‌هایی که آنها مطابق اختیارات بند ۱۰ انجام می‌دهند، اثر عملی برانکار یا تضعیف حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هر دولت ثالثی ندارد، گامهای مناسبی بردارند. لذا مشاهده می‌گردد که تأکید شورای امنیت بر این است تا اقدامات مقابله با دزدی دریایی تأثیری در نظام حقوقی عبور بی‌ضرر دولت‌های ثالث نداشته باشد.

۱۴- از همه دولت‌ها به‌ویژه از دولت‌های پرچم بندری و ساحلی، دولت‌های مبتوع

قربانیان و مرتکبین دزدی دریایی و راهزنی دریایی و دیگر دولت‌های با صلاحیت ذی‌ربط براساس حقوق بین‌الملل یا قانون داخلی می‌خواهد تا در تبیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی مطابق با حقوق بین‌الملل قابل اعمال از جمله حقوق بین‌الملل بشر همکاری نمایند.

۱۵- شورای امنیت متذکر می‌گردد کنوانسیون ۱۹۸۸ در مورد سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتیرانی دریایی برای طرفین مقرر می‌دارد تا چنین اعمالی را جرائم کیفری تلقی نموده و اعمال صلاحیت نمایند و تحویل اشخاص مسؤل یا مظنون به ضبط یا کنترل یک کشتی بوسیله زور یا تهدید به زور یا هر دو شکل دیگر ارعاب را بپذیرند و از دولت‌های عضو کنوانسیون سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتیرانی دریایی می‌خواهند تا تعهداتشان را براساس کنوانسیون پیش‌گفته کاملاً انجام دهند و با دبیرکل سازمان دریانوردی بین‌المللی (IMO) جهت ایجاد اهلیت قضایی برای تعقیب موفق اشخاص مظنون به دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریا‌های ساحلی سومالی همکاری نمایند.

۱۶- از دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای همکاری کننده با TFG تقاضا می‌نمایند تا شورای امنیت و دبیرکل را ظرف مدت ۹ ماه از پیشرفت اقدامات انجام گرفته در اجرای اختیارات ملحوظ در بند ۱۰ این قطعنامه مطلع سازند.

۱۷- از دبیرکل تقاضا می‌نماید تا ظرف ۱۱ ماه از تصویب این قطعنامه شورای امنیت را از اجرای این قطعنامه و از وضعیت مربوط به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سرزمینی و دریا‌های آزاد در سواحل سومالی مطلع سازد.

بند هفتم: قطعنامه ۱۸۵۱ مصوب ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸

شورای امنیت با تأکید بر قطعنامه‌های پیشین خود (۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۴، ۱۸۴۶) در مورد وضعیت سومالی، بار دیگر شدیداً نگرانی خود را افزایش تأسف بار وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل دریایی سومالی اعلام می‌دارد و

متذکر می‌گردد که حملات دزدان دریایی در سواحل سومالی پیچیده‌تر و متهورانه‌تر شده و قلمرو جغرافیایی اقدامات آنان وسیع‌تر گشته است. به ویژه آنچه که با ربودن کشتی «سیروس استار M/V» در ۵۰۰ مایل دریایی از سواحل کنیا و تلاش‌های ناموفق و باور نکردنی بعدی آنان در شرق تانزانیا، شورای امنیت را برآن داشت تا ضمن احترام به حاکمیت، یکپارچگی سرزمینی، استقلال سیاسی و وحدت سومالی، بر حقوق سومالی در رابطه با منابع طبیعی ساحلی از جمله حق ماهیگیری مطابق با حقوق بین‌الملل مجدداً تأکید نماید و بار دیگر در چارچوب حقوق قابل اعمال برای مبارزه با دزدی دریایی، راهزنی مسلحانه در دریا و دیگر فعالیت‌های انجام شده در اقیانوس‌ها، همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ انعکاس یافته، تأکید نموده است. شورای امنیت در این قطعنامه به درخواست‌های متعدد دولت فدرال موقت (TFG) برای کمک بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی در سواحل آن اشاره می‌نماید و از آغاز عملیات موسوم به آتالانتای اتحادیه اروپا در مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی و حمایت از کشتی‌های آسیب‌پذیر که عازم سومالی هستند، استقبال می‌نماید. شورای امنیت همچنین بار دیگر از تلاش‌های سازمان پیمان آتلانتیک شمال (ناتو) و دیگر کشورهایی که در ظرفیت ملی خود برای سرکوبی دزدی دریایی در سواحل سومالی اقدام می‌نمایند، استقبال می‌نماید.

شورای امنیت همچنین از ابتکارات اخیر دولت‌های مصر، کنیا و نماینده ویژه دبیرکل برای سومالی و دفتر ملل متحد در زمینه جرم و مواد مخدر (UNODC) به منظور اتخاذ اقدامات مؤثری برای اصلاح علل، امکانات بالقوه و قیام دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی استقبال نموده و بر نیاز به عملیات ضد دزدی دریایی در زمانهای حال و آینده که به نحو مؤثری فعالیت‌های خود را هماهنگ نمایند، تأکید می‌نماید.

شورای امنیت با ابراز نگرانی از اینکه عدم توانایی، فقدان قانون داخلی و شفافیت در خصوص اینکه چگونه از دست دزدان دریایی پس از دستگیری آنها خلاصه شوند،

اقدام بین‌المللی قاطعانه علیه دزدان دریایی در سواحل سومالی را با مانع مواجه ساخته است و در پاره‌ای از موارد منتهی به آزادی دزدان دریایی بدون مواجه شدن با عدالت شده است. شورا با تکرار اینکه کنوانسیون ۱۹۸۸ در خصوص سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی از اعضاء می‌خواهد تا این اقدامات را جرم‌انگاری نموده و اعمال صلاحیت نمایند و تسلیم افراد مسؤول یا مظنون به توقیف یا اعمال کنترل بر یک کشتی به واسطه زور یا تهدید یا دیگر اشکال ارباب را بپذیرند. شورای امنیت مصمم است که وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا و آبهای ساحلی سومالی وضعیت سومالی را و خیم تر نموده و به تهدید صلح و امنیت بین‌المللی در منطقه مزبور می‌انجامد.

لذا بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد:

- ۱- مجدداً همه اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای ساحلی سومالی را محکوم و تقبیح می‌کند.
- ۲- از دولتها، سازمانهای منطقه‌ای و بین‌المللی که می‌توانند درخواست می‌نماید تا به طور فعالانه در مبارزه علیه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آبهای سواحل سومالی مطابق این قطعنامه و قطعنامه ۱۸۴۶ و حقوق بین‌الملل اقدامات مقتضی را از طریق به‌کارگیری کشتی‌های نیروی دریایی و هواپیمای نظامی و همچنین از طریق توقیف و تصرف قایق‌ها، کشتی‌ها و تسلیحات و دیگر تجهیزات مرتبط مورد استفاده در ارتکاب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آبهای ساحلی سومالی یا اینکه ظن قوی بر چنین استفاده‌ای وجود دارد را اعمال نمایند.
- ۳- از همه دولتها و سازمانهای منطقه‌ای که در سواحل سومالی با دزدی دریایی نبردمی‌کنند دعوت می‌کند تا با انعقاد توافقنامه‌ها و ترتیبات خاصی با کشورهای که تمایل دارند دزدان دریایی را بازداشت نموده و افسران نیروی انتظامی خود را به منظور تسریع در امر بازرسی و تعقیب افراد بازداشت شده مستقر نمایند.
- ۴- همه دولتها و سازمانهای منطقه‌ای که در سواحل سومالی با دزدی دریایی نبرد

می‌کند را تشویق می‌نماید تا یک "سازوکار همکاری بین‌المللی" را به منظور هماهنگی اقدامات خود در خصوص همه ابعاد مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آبهای ساحلی سومالی ایجاد نمایند و توانایی منطقه‌ای را با کمک دفتر مبارزه با جرم مواد مخدر ملل متحد افزایش دهند و ترتیبات مؤثر حفاظت از کشتی‌ها مطابق کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ و کنوانسیون SUA را تدارک ببینند.

۵- شورای امنیت در بند ۶ این قطعنامه تصمیم می‌گیرد که برای یک دوره دوازده ماهه از تاریخ تصویب قطعنامه ۱۸۴۶، دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای که در مبارزه علیه دزدی دریایی و راهزنی در آبهای ساحلی سومالی همکاری می‌نمایند، متعاقب یادداشت پیشین دولت فدرال موقت به دبیرکل، می‌تواند همه اقدامات ضروری که در سومالی مناسب است، به کار ببرند.

۶- همچنین از همه دولت‌ها با کمک دولت فدرال موقت می‌خواهد تا با تقویت توانمندی عملیاتی خود، همه کسانی را که از سرزمین سومالی برای برنامه‌ریزی، تسهیل یا انجام اقدامات مجرمانه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه استفاده کنند، محاکمه نمایند.

۷- از اعلامیه صادره از طرف کنفرانس بین‌المللی دزدی دریایی که در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ در نایروبی کنیا برگزار گردید، استقبال می‌نماید و دول عضو را تشویق می‌نماید تا برای ارتقای توانمندی دولت‌های ذی‌ربط در منطقه در مبارزه با دزدی دریایی از جمله ظرفیتهای قضایی کار کنند.

۸- از دولت‌ها می‌خواهد تا با تشریک مساعی با صنایع کشتیرانی و بیمه و همچنین سازمان دریانوردی بین‌المللی بهترین راهکارهای اجتناب از مواجهه، فرار و دفاع را به هنگام مورد حمله قرار گرفتن و یا زمان دریانوردی در آبهای سواحل سومالی بررسی نموده و مشورت نمایند. علاوه بر آن از دولت‌ها می‌خواهد تا شهروندان و کشتی‌های خود را برای بازرسی قضایی متعاقب اقدام دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا و رهاندن از اسارت آماده سازند.

فصل چهارم: آثار حقوقی قطعنامه‌های ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ شورای امنیت

گفتار ۱- گسترش قلمرو مکانی مبارزه با دزدی دریایی از دریای آزاد به

دریای سرزمینی و خشکی

همانگونه که در فصل اول در تشریح ماده ۱۹ کنوانسیون دریاهای آزاد ۱۹۵۸ ژنو و نیز ماده ۱۰۵ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای ۱۹۸۲ مونتگوبی مطالبی ذکر شد، دولت‌ها در واکنش به دزدی دریایی دارای صلاحیت گسترده‌ای هستند، به طوری که "هر دولتی در «دریای آزاد» یا هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشوری می‌تواند یک کشتی یا هواپیمای راهزن، یا یک کشتی یا هواپیمایی را که با راهزنی گرفته شده و تحت کنترل راهزنان است را توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال در کشتی یا هواپیما را توقیف نمایند. دادگاههای کشوری که توقیف را انجام داده‌اند، می‌توانند در مورد مجازاتهایی که اعمال می‌شوند تصمیم بگیرند و همچنین می‌توانند اقداماتی را که در مورد آن کشتی، هواپیما یا اموال اتخاذ می‌شود، تعیین کنند، مشروط به این که حقوق اشخاص ثالث به حسن نیت رعایت گردد"^{۳۲}.

نگاهی اجمالی به مفاد این مواد تصریحاً نشان می‌دهد که در حقوق معاهداتی مربوط به دزدی دریایی قلمرو تعیین شده جهت مبارزه با آن «دریای آزاد» و «هر جای دیگر خارج از صلاحیت هر کشوری» می‌باشد و علت این تعیین قلمرو علميیاتی فارغ از اینکه عمدتاً اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در مناطق فوق‌الاشاره ارتکاب می‌یابد بیشتر به منظور عدم تعارض صلاحیتی مبارزه با دزدی دریایی با حاکمیت ملی دولتها می‌باشد.

حال با تصویب قطعنامه ۱۸۴۶ شورای امنیت که در بند ۱۰ آن با اتخاذ تصمیم اعلام می‌دارد: دولتها و سازمانهای منطقه‌ای می‌توانند به منظور سرکوبی اعمال دزدی دریایی و

۳۲. پور نوری منصور و حبیبی محمد، حقوق بین‌الملل دریاهای، کنوانسیون حقوق دریاهای (مصوب

۱۹۸۲، مرکز ملی اقیانوس شناسی، سال ۱۳۸۵، ص ۹۰

راهزنی مسلحانه در دریا وارد آب‌های سرزمینی سومالی شوند و به گونه‌ای سازگار با چنین اقداماتی که در دریاهای آزاد مجاز تلقی شده براساس حقوق بین‌الملل مربوط رفتار نمایند (بند ۱۰ الف). همچنین دولت‌ها و سازمانهای منطقه‌ای می‌توانند در آب‌های سرزمین سومالی سازگار با چنین اقداماتی که در دریای آزاد مجاز تلقی شده، براساس حقوق بین‌الملل از همه ابزارهای لازم جهت سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه استفاده نمایند. نکته قابل تأمل امنیت که چنین اقداماتی در چارچوب مبارزه با دزدی دریایی نمی‌بایست بر عبوری ضرر کشتی‌های اول ثالث تأثیر بگذارد.

در بررسی اجمالی این بند قطعنامه به وضوح مشخص است که قلمرو عملیاتی مبارزه با دزدی دریایی از "دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت هر کشوری" به داخل "آب‌های سرزمینی" که تحت حاکمیت کشورها می‌باشد، گسترش یافته است. هر چند به تصریح قطعنامه موصوف چنین تضمینی فقط برای سومالی است و خالق حقوقی عرفی نیست ولی با عنایت به مفاد بند ۷ ماده ۲ منشور ملل متحد که مقرر می‌دارد: "هیچ یک از مقررات مندرج در این منشور، ملل متحد را مجاز نمی‌دارد تا در اموری که اساساً در قلمرو صلاحیت داخلی دولت‌ها قرار دارد دخالت نماید و اعضاء را نیز ملزم نمی‌کند که چنین مسائلی را برای حل و فصل تابع مقررات این منشور قرار دهند، لیکن این اصل به اعمال اقدامات قهری پیش‌بینی شده در اصل هفتم لطمه‌ای وارد نخواهد آورد."^{۳۳} به نظر می‌رسد این تصمیم شورای امنیت نقض آشکار بند ۷ ماده ۲ منشور باشد زیرا که اولاً ورود هر دولت و سازمانهای بین‌المللی به منظور سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سرزمینی سومالی مداخله در اموری می‌باشد که اساساً در قلمرو صلاحیت داخلی دولت‌ها قرار دارد و این فراخوان بین‌المللی جهت مداخله سازمانهای منطقه‌ای و دولت‌های دیگر باب جدیدی در مداخله در امور داخلی کشورها ایجاد مینماید که البته شورای امنیت قبلاً تحت عنوان

۳۳. امیر ارجمند، اردشیر، مجموعه اسناد بین‌المللی حقوق بشر، قسمت اول، اسناد جهانی، چاپ دوم،

مرکز چاپ انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، سال ۱۳۸۵، ص ۳۷.

مداخله بشردوستانه در منازعات کوزوو، عراق و افغانستان رعایت استلزامات بند ۷ ماده ۲ منشور را نادیده گرفته است. دوماً این که هنگامی که بحرانی به مرحله تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی رسیده باشد، شورای امنیت می‌تواند بر اساس فصل ششم منشور اقدام نماید و اگر چنانچه بحرانی بدان مرحله نرسیده باشد، مداخله ملل متحد به منزله نقض بند ۷ ماده ۲ خواهد بود. همچنین ارسال هر گونه کمک انساندوستانه در چارچوب کمک‌های غذایی WFP باید بر اساس قطعنامه ۴۶/۱۸۲ مجمع عمومی صورت گیرد. طبق این قطعنامه در اعطای کمک‌های انساندوستانه، باید اصول انسانی و بی‌طرفی مراعات شود و حاکمیت، تمامیت ارضی و وحدت کشور دریافت‌کننده کمک باید کاملاً محترم شمرده شود. به نظر می‌رسد این اعطای صلاحیت گسترده به دیگر دولتها و سازمانهای منطقه‌ای در سرکوب دزدی دریایی و راهزنی دریایی در دریای سرزمینی آب‌های سواحل سومالی، حاکمیت و تمامیت ارضی و وحدت کشور سومالی را نقض می‌نماید. ضمن اینکه اقدام شورای امنیت بر اساس فصل هفتم منوط به طی اقدامات مندرج در فصل ششم نیز می‌باشد.

گفتار دوم: درخواست کمک از مجامع بین‌المللی توسط خود سومالی

از طرف دیگر با عنایت به فروپاشی نظام دولتی در سومالی و ظهور وضعیت «دولت ناتوان» یا (Failed state) درخواست کمک بین‌المللی سومالی قابل انتقاد است. زیرا که اولاً در سومالی حکومت مرکزی وجود ندارد که مشروعیت درخواست کمک بین‌المللی داشته باشد، دوماً اینکه مداخله نظامی سایر کشورها و سازمانهای منطقه‌ای در دریای سرزمینی این کشور در مبارزه با دزدی دریایی به بی‌ثباتی و مداخله بیشتر بیگانگان در امور داخلی سومالی منجر می‌گردد. از طرفی مفتوح نمودن چنین بابی در گفتمان شورای امنیت به وضوح در تأیید اقدامات مداخله‌جویانه شورای امنیت ملل متحد در اموری است که ذاتاً در صلاحیت حاکمیت‌ها بوده و لذا رویه این شورا در تضییق حاکمیت‌ها در موضوعات مختلف تحت عناوین مداخله بشردوستانه، مبارزه با تروریسم، نقض حقوق بشر و... تفسیر موسع شورای امنیت از بند ۷ ماده ۲ منشور با

روح حاکم بر منشور به‌ویژه بند ۱ ماده ۲ در تضاد می‌باشد. همچنین با عنایت به مفاد قطعنامه ۲۶۲۵ مجمع عمومی در خصوص "اصول حقوق بین‌الملل راجع به روابط دوستانه" که اشعار دارد: هیچ دولت یا گروهی از دولتها حق ندارند مستقیماً یا غیرمستقیم به هر دلیلی که باشد، در امور داخلی دیگر دولتها مداخله نمایند. نتیجتاً مداخله نظامی و دیگر اشکال مداخله یا تلاش برای تهدید علیه شخصیت دولت یا علیه عناصر سیاسی، اقتصادی و فرهنگی آن، به منزله نقض حقوق بین‌الملل می‌باشد. بدین ترتیب ملاحظه می‌شود که اگر چه سازمان ملل از مداخله در امور داخلی دولتها منع شده است، هیچکدام از ارکان سازمان ملل برای تفسیر و تشخیص معیارهای صلاحیت داخلی دولتها تعیین نشده است.^{۳۴}

گفتار سوم: گسترش صلاحیت سازمانهای بین‌المللی، منطقه‌ای (دریایی

و غیردریایی) در مبارزه با دزدی دریایی

در بندهای مختلف این قطعنامه صلاحیت‌های گسترده‌ای به سازمانهای بین‌المللی همچون IMO، سازمانهای منطقه‌ای همچون NATO، اتحادیه اروپا (EU) جهت مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سومالی و سواحل آن داده شده است.

الف - سازمانهای بین‌المللی

شورای امنیت ملل متحد در بندهای ۳ و ۵ و ۱۸ این قطعنامه اختیارات و مأموریت‌های وسیعی را مستقیماً به سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) محول نموده است. در بند ۳ این قطعنامه شورای امنیت ملل متحد از IMO می‌خواهد تا توصیه‌ها و راهنمایی‌های لازم را به صنعت کشتیرانی و به دولتها جهت پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا انجام داده و به هنگام نماید، به طوری که این راهنمایی‌ها سریعاً برای همه دولتها عضو و جامعه کشتی‌رانی بین‌المللی که در

۳۴. میرزایی ینگجه، سعید، تحول مفهوم حاکمیت در سازمان ملل متحد، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، سال ۱۳۷۲، ص ۲۸.

آب‌های ساحلی سومالی فعالیت می‌نمایند قابل استفاده باشد. در بند ۵ قطعنامه حاضر شورای امنیت از سازمانهای ذی‌نفع از جمله IMO می‌خواهد تا کمک‌های فنی لازم را برای سومالی و دولت‌های ساحلی نزدیک آن بر اساس درخواست آنها جهت ارتقاء ظرفیت و توانمندی این دولتها به منظور تضمین امنیت دریایی و ساحلی، شامل مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سومالی و خطوط ساحلی نزدیک آن فراهم نماید. شورای امنیت سپس در بند ۶ این قطعنامه از ابتکارات سازمانهای بین‌المللی در مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی مطابق قطعنامه ۱۸۱۴، ۱۸۱۶ و ۱۸۳۸ استقبال می‌کند. سپس در بند ۱۸ آن از دبیرکل IMO می‌خواهد تا شورا را در خصوص اصل قضایایی که توجه وی را جلب می‌نماید با توافق همه دولتهای متأثر، در جریان بگذارد و موافقت‌نامه‌های همکاری منطقه‌ای و دو جانبه موجود در خصوص وضعیت مربوط به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه را به موقع مورد توجه قرار دهد.

همانگونه که در بندهای مختلف ملاحظه گردید شورای امنیت با لحاظ نمودن صلاحیت تخصصی IMO در تأمین امنیت دریایی مأموریت‌های گسترده‌ای را به این سازمان بین‌المللی محول نموده است. همانگونه که در مبحث مربوط به این سازمان بین‌المللی بحث شد، کارکرد تخصصی و مسئولیت منسجم و یکپارچه IMO تأمین امنیت دریانوردی است. در این راستا اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها نگرانی فزاینده‌ای را برای IMO و به طور کلی برای کشتیرانی بین‌المللی ایجاد نموده است. لذا به منظور مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و نیز سرکوب این اعمال، در دسامبر ۲۰۰۲ تدابیری برای بهبود امنیت کشتی‌ها و تسهیلات دریایی در IMO به تصویب رسیده به طوری که در چارچوب این تدابیر، تأمین امنیت دریایی مسئولیت مهم IMO تلقی شده است. تدابیر امنیتی اجباری که در دسامبر ۲۰۰۲ به تصویب رسید مجموعه‌ای از اصلاحیه‌هایی بود که به کنوانسیون "امنیت حیات در دریا" مصوب ۱۹۷۴ اعمال شد. این تدابیر مشتمل بر مجموعه‌ای از کدهای بین‌المللی جدید موسوم به ISPS می‌باشند که برای امنیت تسهیلات بندری و کشتی‌ها تعیین

شده‌اند. شایان ذکر است کدهای بین‌المللی امنیت تسهیلات بندر و کشتی در واقع مجموعه اقدامات جامعی هستند که در واکنش به تهدید کشتی‌ها و تسهیلات بندری پس از حملات ۱۱ سپتامبر به ایالات متحد انجام پذیرفته‌اند، به طوری که رژیم امنیتی جامع مزبور برای کشتیرانی بین‌المللی در اول ژولای ۲۰۰۴ لازم‌الاجرا شد. لازم به یادآوری است که کدهای ISPS از طریق فصول ۱۱ و ۱۲ اقدامات ویژه برای ارتقاء امنیت دریایی در کنوانسیون بین‌المللی امنیت حیات در دریا (SOLAS) اجرا می‌شوند. این کدها دارای دو بخش می‌باشند ۱- بخش اجباری ۲- بخش توصیه‌ای تنها دولتهای متعاقد به کنوانسیون بین‌المللی امنیت حیات در دریا (SOLAS) تعهد قانونی جهت رعایت الزامات کدهای ISPS را دارند.

همچنین شورای امنیت در بندهای ۴ و ۷ و ۱۵ دولت‌ها را به همکاری با IMO ملزم نموده است. به طوری که در بند ۴ این قطعنامه شورای امنیت از دولت‌ها می‌خواهد تا با همکاری با صنعت کشتیرانی، صنعت بیمه و IMO به کشتی‌های مجاز اجازه دهند تا در صورت تهدید به حمله یا حمله به هنگام دریانوردی در آبهای ساحلی سومالی متناسب با توصیه و راهنمایی در زمینه فنون دفاعی، اجتناب و فرار، پرچم آنها را برافراشته و اقداماتی را اتخاذ نمایند. همچنین در بند ۷ این قطعنامه شورای امنیت از دولتهای سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا تلاشها و اقدامات خود را به منظور مقابله با اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریای ساحلی سومالی در همکاری با یکدیگر، IMO، جامعه کشتیرانی بین‌المللی، دولت‌های پرچم و TFG هماهنگ نمایند و همچنین در بند ۱۵ قطعنامه مزبور نیز شورای امنیت از دولت‌های عضو کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ موسوم به SUA می‌خواهد تا به منظور اجرای کامل تعهدات خود براساس کنوانسیون مزبور با دبیرکل و IMO به منظور ایجاد ظرفیت و امکانات قضایی جهت تعقیب موفق افراد مظنون به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریای ساحلی سومالی همکاری نمایند.

همانطوری که ملاحظه می‌گردد IMO هم به طور مستقیم و به طور غیرمستقیم

مخاطب قطعنامه ۱۸۴۶ شورای امنیت ملل متحد می‌باشد و حوزه همکاری کشورها و سازمانهای منطقه‌ای با IMO به حدی گسترده و وسیع است که از خدمات فنی و مشاوره‌ای تخصصی گرفته تا تدابیر امنیتی معطوف به مبارزه با دزدی دریایی را شامل می‌شود. بدیهی است اعطای چنین اختیارات و صلاحیتی به یک سازمان بین‌المللی تخصصی خصوصی مسبوق به سابقه نیست. البته رویکرد تخصصی این سازمان با صدور بخشنامه‌های مختلف در کمیته ایمنی دریای و نیز تصویب قطعنامه‌های گوناگون توسط مجمع IMO در محکومیت دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و نیز ارجاع موارد تهدید کننده صلح و امنیت بین‌المللی به شورای امنیت ملل متحد حکایت از این دارد که ماهیت شبه قضایی (Quasi judicial) تصمیمات این نهاد تخصصی بین‌المللی مبنا و مرجع اعتباری برای شورای امنیت شده تا تصمیمات خود را قاطعانه بر اساس آنها به جامعه بین‌المللی تحمیل نماید. مشابه این روند را می‌توان در تصمیمات آژانس بین‌المللی انرژی اتمی در ارجاع موارد تهدید کننده صلح و امنیت بین‌المللی با استدلالات و استنادات فنی نام برد.

ب - سازمانهای منطقه‌ای و ابراز خوشحالی شوروی امنیت از تقسیم ناتوان اسکورت کردن کشتی‌ها در سواحل سومالی شورای امنیت در بندهای ۶، ۷، ۸، ۹، ۱۶ قطعنامه یاد شده نیز صلاحیت‌ها و اختیارات گسترده‌ای را به سازمانهای منطقه‌ای واگذار نموده است. به طوری که در بند ۶ این قطعنامه شورای امنیت از ابتکارات سازمانهای منطقه‌ای در مقابله با دزدی دریایی مطابق قطعنامه‌های ۱۸۱۴، ۱۸۱۶ و ۱۸۳۸ و نیز تصمیمات سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (ناتو) در مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی از جمله با محافظت از کشتی‌های برنامه جهانی غذا (WFP) و به ویژه از تصمیم مورخ ۱۰ نوامبر ۲۰۰۸ اتحادیه اروپا برای آغاز عملیات نیروهای دریایی در حفاظت از کاروان دریایی WFP که حامل کمک‌های بشردوستانه به سومالی هستند و نیز دیگر کشتی‌های آسیب‌پذیر طی مدت ۱۲ ماه از دسامبر ۲۰۰۸ و همچنین از سرکوب اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا‌های سواحل سومالی استقبال و

حمایت می‌نمایند. همانگونه که پیداست دامنه شمول سرکوب دزدی دریایی بر سایر فعالیتها از جمله کشتی‌های آسیب‌پذیر از آثار این قطعنامه می‌باشد. سپس در بند ۷ این قطعنامه از سازمانهای منطقه‌ای می‌خواهد تا اقدامات و تلاشهایی را جهت منع و مقابله با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سواحل سومالی را با همکاری یکدیگر و IMO، جامعه کشتیرانی بین‌المللی، دولت‌های پرچم و TFG و با تسهیم اطلاعات از طریق کانالهای دو جانبه با ملل متحد هماهنگ نمایند. پس از آن در بند ۸ قطعنامه بر نقش رهبری ملل متحد در راستای تأمین امنیت بلندمدت کاروانهای دریایی WFP به سومالی و تجدید سازماندهی مجدد دولتها و سازمانهای منطقه‌ای در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سواحل سومالی تأکید می‌کند. شورای امنیت در بند ۹ قطعنامه حاضر نیز از سازمانهای منطقه‌ای که توانایی و ظرفیت چنین اقدامی را دارند می‌خواهد تا فعالانه علیه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریاهای سواحل سومالی و به‌ویژه مطابق با این قطعنامه و حقوق بین‌الملل ذی‌ربط از طریق اعزام کشتی‌های نیروی دریایی و هواپیماهای نظامی و نیز از طریق تصرف و انتقال قایق‌ها، کشتی‌ها، تسلیحات و دیگر تجهیزات ذی‌ربط دیگر که در ارتکاب به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در سواحل سومالی مورد استفاده قرار گرفته، نبرد نمایند. در بند ۱۶ این قطعنامه از سازمانهای منطقه‌ای که با TFG همکاری می‌کنند خواسته شده تا شورای امنیت و دبیرکل را ظرف مدت ۹ ماه از پیشرفت اقدامات اتخاذی تحت اختیارات اعطایی در بند ۱۰ مطلع نمایند.

همانگونه که از بندهای موارد اشاره مستفاد می‌شود در آنها بر سازمانهای منطقه‌ای اطلاق کلی شده و لذا دریایی و غیردریایی بودن آنان مستتر است. به هر حال ناتو، اتحادیه اروپا از جمله سازمانهای منطقه‌ای محسوب می‌شوند که صراحتاً شورای امنیت به آنها اشاره نموده است و ظاهراً قرار است که سازمان امنیت اروپا هم در این زمینه اقداماتی را انجام دهد. با عنایت به کارکردهای مختلف سازمانهای منطقه‌ای، فراخوانی آنها در مقابله با دزدی دریایی به‌ویژه با ابتکاراتی که ناتو در این راستا مطابق

قطعنامه‌های ۱۸۱۴، ۱۸۱۶ و ۱۸۳۸ در محافظت از کشتی‌های برنامه جهانی غذا WFP انجام داده می‌دهد و نیز تصمیمی که اتحادیه اروپا برای محافظت از کاروان دریایی WFP که حامل کمک‌های بشردوستانه به سومالی هستند و نیز دیگر کشتی‌های آسیب‌پذیر اتخاذ نموده، گواهی بر گسترش صلاحیتی چنین سازمانهایی منطقه‌ای در حوزه امنیت و صلح جهانی است.

گفتار سوم - گسترش همکاری‌های دو جانبه و چند جانبه محدود خارج از سازمان ملل متحد جهت مبارزه با دزدی دریایی

الف - همکاری‌های دو جانبه

این بخش از همکاری‌ها ناظر بر همکاری‌های فنی دو جانبه همچون تسهیم اطلاعات از طریق کانال‌های دو جانبه، همکاری امنیتی دو جانبه کشورها با TFG بنا بر درخواست آن و همکاری‌های دو جانبه سایر کشورها با همدیگر در سرکوب اعمال غیرقانونی دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه است. شورای امنیت در بند ۵ - ۶ - ۷ قطعنامه حاضر بر چنین همکاری دو جانبه تأکید دارد.

ب - همکاری‌های چندجانبه محدود

این بخش از همکاری‌ها ناظر بر همکاری‌های دولتها، به‌ویژه دولت‌های ساحلی سومالی جهت ارائه کمک‌های فنی به منظور افزایش توانمندی این کشورها در تضمین امنیت ساحلی و دریانوردی از جمله مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا‌های سومالی و سواحل آن است. در این راستا در ۱۱ دسامبر ۲۰۰۸ کنفرانسی در سطح وزیران در نایروبی (کنیا) برگزار شد که در آن بر ضرورت ارتقاء همکاری‌های بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی تأکید شد.

گفتار چهارم - گسترش اختیارات اتحادیه‌ها، دفاتر بازرگانی و کشتی‌رانی بین‌المللی و بخش خصوصی تجارت بین‌الملل در مبارزه با

دزدی دریایی

فراخوانی گسترده صنعت کشتیرانی، اتحادیه‌ها و دفاتر بازرگانی در همکاری فنی و مشاوره‌های با دولت‌ها در مبارزه با دزدی دریایی، ماهیت تخصصی و غیرنظامی این صنایع را تهدید نموده به طوری که غالب شدن رویکرد امنیتی و مشاوره فنون دفاعی مختلف سایه ای امنیتی بر فضای تجارت بین‌المللی ایجاد خواهد نمود.

گفتار پنجم - تسلیح کشتی‌های بازرگانی و تغییر بنیادین در صنعت

کشتیرانی و کشتی‌سازی

بدون شک کشتی‌های بازرگانی و توریستی که در ناوگان کشتیرانی بین‌المللی فعالیت می‌کنند به دلیل شاخصه ویژه آنها در حمل و نقل مسافرین و کالاهای تجاری طوری طراحی شده‌اند که کارکرد تخصصی حمل و نقل و توریستی داشته باشند. به دیگر معنی مجموعه تجهیزات و تسهیلات مورد استفاده در آنها برای حمل و نقل و سفرهای توریستی تدارک دیده شده که الزامات خاص خود را دارد.

حال با صدور این قطعنامه و تأکید بر مشاوره‌های فنی IMO در افزایش ارتقاء ایمنی دریانوردی علاوه بر رعایت کدهای ایمنی ISPS، تغییرات ساختاری به منظور افزایش امنیت کشتیرانی را امری اجتناب ناپذیر ساخته است. بدیهی است تغییر ساختار کنونی کشتی‌های تجاری و توریستی به سمت و سوی کشتی‌های نظامی، علاوه بر تضعیف و لطمه زدن به نقش کارکردی آنان، باعث کاهش رونق فعالیت‌های توریستی دریایی می‌گردد. همچنین نظامی کردن عرصه کشتیرانی، تمایل مالکان کالاهای را در استفاده از ناوگان دریایی جهت حمل و نقل دریایی کاهش داده لذا به منظور کاهش میزان خطر و تهدید آنان را، به سمت سایر شیوه‌های حمل و نقل سوق می‌دهد.

گفتار ششم - تعمیم تعریف تروریسم دریایی به دزدی دریایی

شورای امنیت در بند ۱۵ این قطعنامه با اشاره به کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتیرانی دریایی تأکید می‌کند که چنین اعمال بایستی جرم

کیفری تلقی شده و کشورهای عضو بایستی اعمال صلاحیت نمایند. شکی نیست تعریف غیرقانونی علیه ایمنی کشتی‌رانی موسع‌تر از تعریف دزدی دریایی مندرج در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌باشد. لذا تمایل شورای امنیت به گسترش حیطه شمولیت تعریف اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتی‌رانی دریایی و بسط و اجرای کنوانسیون ۱۹۸۸ حکایت از رویکرد ضد تروریسم شورای امنیت داشته که پس از واقعه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در ایالات متحد نمود بیشتری پیدا کرده است. بدیهی است این اشاره شورای امنیت به یک کنوانسیون ضد تروریستی آغاز رهیافتی جدید از طرف شورای امنیت نسبت به مقوله دزدی دریایی و تعریف موسع از کنوانسیونهای ضد تروریستی در این اثنا دارد.

نتیجه‌گیری

بررسی کنوانسیونهای بین‌المللی ذی‌ربط، و نیز قطعنامه‌های صادره از مجامع بین‌المللی معتبر در زمینه مبارزه با دزدی دریایی حکایت از تدارک گسترده و روند رو به تکامل اقدامات بین‌المللی در این راستا دارد. توافق جهانی بر صلاحیت گسترده کلیه کشورها در مبارزه با این پدیده شوم، نقطه عطفی در این زمینه محسوب می‌شود. اعمال صلاحیت سرزمینی و صلاحیت شخصی و نیز گسترش صلاحیت محاکم در غالب اسناد بین‌المللی ذی‌ربط مد نظر قرار گرفته و مورد پذیرش جامعه بین‌المللی قرار گرفته است. در این میان بهره‌گیری از کلیه امکانات لازم برای برخورد با دزدی دریایی حتی استفاده از کشتی جنگی مورد تأکید قرار گرفته است. واکاوی سیر تحول حقوق بین‌الملل دزدی دریایی و به‌ویژه قطعنامه‌های اخیرالصدر شورای امنیت نشان از تحول نوینی دارد که شورای امنیت سالهاست با تفسیری موسع از منشور ملل متحد و تحت عناوین مختلف از جمله مداخله بشردوستانه، مبارزه با تروریسم و مبارزه با دزدی دریایی در امور داخلی کشورهای عضو ملل متحد مداخله می‌نماید. شکی نیست که اقدامات و تصمیمات موصوف در متن قطعنامه فوق‌الاشعار با روح حاکم بر بند ۷ ماده ۲ منشور که سازمان ملل متحد را از مداخله در امور داخلی کشورها منع می‌نماید،

منافات دارد. اتخاذ چنین تصمیماتی توسط رکن حافظ صلح و امنیت بین‌المللی ملل متحد به واسطه گسترش صلاحیت‌های سازمانها و نهادهای بین‌المللی دریایی و غیردریایی به تضییق حاکمیت کشورها از یک طرف و از طرف دیگر به امنیتی و نظامی نمودن فضای کشتی‌رانی بین‌المللی می‌انجامد. بی‌شک عدم واکنش مجامع حقوقی بین‌المللی و موضع‌گیری دولتهای عضو ملل متحد نسبت به رویه اتخاذی شورای امنیت، دست این رکن دائمی ملل متحد را در گسترش اختیارات خود باز می‌گذارد و تداوم چنین وضعیتی به تحدید هرچه بیشتر حق حاکمیت ملی کشورهای عضو ملل متحد و البته تهدید آن منتهی می‌گردد. لذا شایسته است همه مجامع علمی حقوقی بین‌المللی و نیز مراجع رسمی کشورها در تجزیه و تحلیل این قطعنامه‌ها و پیامدها و آثار حقوقی آن مذاقه بیشتری نموده و دولت‌ها را در اعلام مواضع جدی و قاطع یاری نمایند.

بدون تردید، سکوت مجامع علمی و عدم مواضع قاطعانه دولتها، شورای امنیت را در تداوم چنین روندی در راستای ایجاد رویه‌های حقوقی تحدید کننده حاکمیت‌ها جسورتر می‌سازد که در صورت موضع‌گیری منفعلانه بایستی به ناچار به قواعدی تن داد که هیچ‌مبنای توجیهی در حقوق بین‌الملل و به طور خاص در منشور ملل متحد ندارد.

از طرف دیگر در واکاوی ریشه‌ها و بررسی دلایل اساسی وقوع دزدی دریایی در سواحل سومالی باید به این مهم توجه نمود که با برخوردهای مقطعی نمی‌توان به صورت ریشه‌ای با این پدیده شوم مبارزه نمود. اکنون به نظر می‌رسد تکلیفی که بر عهده جامعه بین‌المللی به ویژه سازمان ملل متحد سنگینی می‌نماید این است که با تقویت و نهادینه کردن همکاریهای بین‌المللی در حوزه‌های مختلف اطلاع‌رسانی، اعلام خطر، گشت‌زنی نهادینه شده در چارچوب کنوانسیونهای بین‌المللی ذی‌ربط و استفاده از گارد امنیتی درکشتی‌های تجاری، به توسعه همه‌جانبه سومالی به‌ویژه امحاء و خشکاندن بسترهای دزدی دریایی همچون فقر، دیکتاتوری و بازگشت آرامش و ثبات

به این کشور و اصلاح وضعیت اقتصادی و اجتماعی این کشور و جلوگیری از دخالت سایر کشورها در امور داخلی سومالی (همانند ارتیره) کمک نماید. در این راستا شورای امنیت سازمان ملل متحد بایستی توجه ویژه‌ای به وضعیت بحرانی این کشور داشته باشد که به نحوی از انحاء صلح و امنیت بین‌المللی را به خطر انداخته است، لذا در چنین شرایطی به نظرمی رسد استقرار نیروهای حافظ صلح بین‌المللی از سوی سازمان ملل متحد اقدامی مهم در راستای بهبود وضعیت در این کشور بوده و اعمال حاکمیت دولت بر مناطق مختلف سومالی از درجه اهمیت بالایی برخوردار است. بدیهی است پیگیری‌های قضایی و محاکمه و مجازات دزدان دریایی به‌واسطه جرم‌نگاری آن در نظام حقوقی داخلی کشورها و نیز ملزم کردن دولت‌ها در دستگیری، تعقیب و محکوم کردن دزدان دریایی تکلیفی مبرهن است که جامعه بین‌المللی باید خود را به آن متعهد نماید. از اینرو در خصوص مبارزه با دزدی دریایی تنظیم و تصویب سندی جدید چندان ضرورتی نداشته و در چارچوب کنوانسیون‌های پیشین از جمله کنوانسیون ۱۹۷۹ مربوط مبارزه با گروگانگیری، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، و کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی می‌توان این پدیده زشت بین‌المللی را ریشه‌کن نمود. شایان ذکر است دولت‌ها برای محاکمه دزدان دریایی می‌توانند بر اساس اصول حمایت دیپلماتیک (علاقه بین دولت صاحب پرچم و خدمه گروگان گرفته شده)، از اتباع خویش حمایت نمایند.

جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی و تحولات بین‌المللی مربوط

عباس توازنی‌زاده

با تقدیر از انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد برای برگزاری «نشست دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل» و تشکر از ریاست و دبیرکل محترم این انجمن جهت دعوت از سازمان بنادر و دریانوردی به منظور طرح نکات مورد نظر در این نشست و عرض سلام، ادب و احترام به اساتید و دانشجویان محترم حاضر، به عنوان یک کارشناس حقوقی دارای سابقه کار نسبتاً طولانی در سازمان بنادر ..، با رعایت اختصار نکاتی را در مورد موضوع این نشست به استحضار می‌رسانم. باتوجه به سخنرانی ارزشمند جناب آقای دکتر بیگ‌زاده که در آن به تفصیل مفهوم و رژیم حقوقی حاکم بر دزدی دریایی مورد بحث و بررسی قرار گرفت، اینجانب تلاش می‌کنم با احتراز از مطالب تکراری، موضوع مورد بحث را بیشتر از جهتی که با سازمان بنادر و دریانوردی و ایمنی کشتیرانی ارتباط می‌یابد، مورد بررسی قرار دهم. در این مسیر ابتدا به صورت کوتاه به معرفی سازمان بنادر و دریانوردی پرداخته خواهد شد. سپس به رابطه «دزدی دریایی» با وظایف سازمان بنادر و دریانوردی و رئوس اقدامات و فعالیت‌های انجام‌شده توسط این سازمان و سازمان بین‌المللی دریانوردی در این زمینه اشاره می‌گردد و در

نهایت به طرح برخی ملاحظات حقوقی پیرامون تعریف دزدی دریایی در قوانین بین‌المللی مربوط و قوانین ملی ایران می‌پردازیم.

الف- سازمان بنادر و دریانوردی

ابتدا لازم است اشاره نماید که سازمان مزبور که تا سال ۱۳۸۷ تحت نام «سازمان بنادر و کشتیرانی» شناخته می‌شد، در این سال به موجب «قانون تغییر نام سازمان بنادر و کشتیرانی به سازمان بنادر و دریانوردی»- مصوب ۱۳۸۷/۲/۲۵- به «سازمان بنادر و دریانوردی» تغییر نام یافت. علت این تغییر نام بیشتر جلوگیری و اجتناب از اشتباه کردن موقعیت این سازمان دولتی که دارای وظایف مهم حاکمیتی در زمینه کشتیرانی بازرگانی است، با «شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران» که به فعالیت تجاری حمل و نقل دریایی اشتغال دارد، بوده است. سازمان بنادر در سال ۱۳۳۹ تأسیس شده و به موجب آیین‌نامه اختیارات و شرح وظایف مربوط مصوب -۱۳۴۸-، مهمترین وظایف آن عبارت است از «اداره امور بندری و امور کشتیرانی بازرگانی، ثبت و اعطای تابعیت به کشتی‌های تجاری، تأمین ایمنی کشتیرانی بازرگانی، اعطای گواهی‌نامه‌های صلاحیت فنی و دریایی به افراد و واحدهای دریایی و تهیه و تنظیم و اجرای قوانین و مقررات بندری و دریایی کشور^۱».

- درخصوص وظیفه سازمان بنادر و دریانوردی در مورد اجرای قوانین و مقررات بندری و دریایی، یادآوری این نکته ضروری است که بین مفهوم «اجرای اداری» «قوانین و مقررات» که مسؤولیت آن نوعاً بر عهده قوه مجریه و دستگاهها و سازمانهای اداری ذی‌ربط است، با مفهوم «به اجرا گذاردن»، باید قائل به تفکیک شد. اجرا در معنای اداری آن، مجموعه اقدامات و تمهیداتی است که غالباً مقامات و مأموران دولتی ذی‌ربط به منظور کنترل انطباق رفتار و عملکرد مالکان و بهره‌برداران کشتی‌های تجاری،

۱. ر. ک. مجموعه قوانین و مقررات بندری- دریایی ایران- جلد اول- (۱۳۸۲)- ناشر: اداره روابط

با قوانین و مقررات مربوط به عمل می‌آورند. از اجرا در معنای اخیر در ادبیات حقوق دریایی عمومی معمولاً به "implementation" تعبیر می‌شود.^۲ در این مسیر کنترل و بازرسی کشتی‌ها جهت احراز انطباق با قوانین و مقررات مربوط، وسیله اصلی اطمینان از اجرای قوانین و مقررات دریایی در کشتی‌هاست که بیشتر با مفهوم «نظارت بر اجرا» انطباق دارد. اما معمولاً زمانی که اجرای قوانین و مقررات نیازمند توسل به مقامات قضایی یا شبه قضایی است و هدف از اجرا، نوعاً الزام به ایفای تعهد به جبران خسارت و یا اعمال ضمانت اجرای قانونی ناشی از تخلفات و جرایم ارتكابی است، با اجرا به مفهومی که بیشتر از آن به "enforcement" یا «به اجرا گذاردن» تعبیر می‌شود، روبرو هستیم. بنابراین از دیدگاه حقوق عمومی اجرای ادارتی قوانین و مقررات بندری و دریایی و تأمین نظم عمومی فعالیت‌های کشتیرانی تجاری برعهده سازمان بنادر و دریانوردی است.

از آنجا که مهمترین ویژگی کشتیرانی تجاری «سرشت بین‌المللی» آن و «خطرهای دریایی» است که این فعالیت تجاری را تهدید می‌کند، از دیرباز لزوم تدوین مقررات و استانداردهای بین‌المللی در مورد کشتیرانی تجاری مورد توجه دست‌اندرکاران و مجامع بین‌المللی مربوط قرار گرفته است. اما در این میان «تأمین ایمنی کشتیرانی» که متناظر است با موضوع «خطرهای دریایی»، از اهمیت فوق‌العاده‌ای برخوردار است، تا جایی که سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ عمده‌تاً با هدف تنظیم ضوابط و استانداردهای بین‌المللی در زمینه ایمنی کشتیرانی و فراهم کردن زمینه‌های اجرای یکنواخت ضوابط و استانداردهای مربوط، توسط تعدادی از کشورها ایجاد گردید. در این مسیر وظایف سازمان بنادر و دریانوردی، بویژه در مواردی مانند شرایط، اصول و قواعد بین‌المللی حاکم بر ایمنی کشتیرانی، ثبت و اعطای تابعیت به کشتی‌ها و مراقبت و حمایت از منافع کشتی‌های ایرانی و اعمال مؤثر حاکمیت بر کشتی‌های مزبور (موضوع ماده ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها- مصوب ۱۹۸۲-) در دریاهای آزاد و مناطق

². See: United Nations, Guide Line for Maritime Legislation, (1991). p.6.

دریایی سایر کشورها با قوانین بین‌المللی دریایی، ارتباط می‌یابد و به همین سبب سازمان بنادر نمایندگی ایران به عنوان یکی از اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی را برعهده داشته و به عنوان مرجع ملی دریایی کشور شناخته می‌شود.

ب- ارتباط دزدی دریایی با وظایف سازمان بنادر و دریانوردی

باتوجه به آنچه راجع به موقعیت و وظایف سازمان بنادر و دریانوردی درخصوص کشتیرانی بازرگانی و کشتی‌های ایرانی گفته شد، جهات ارتباط دزدی با سازمان یادشده مشخص می‌گردد. توضیح آن که دزدی دریایی امنیت کشتیرانی و ایمنی کشتی‌های تجاری- از جمله کشتی‌های ایرانی- خدمه و سایر سرنشینان و منافع مالکان کشتی‌های مزبور را مستقیماً در معرض تهدید قرار می‌دهد. در مقام مقابله با این وضعیت، کشورهای صاحب پرچم و جامعه بین‌المللی باید تمهیدات و اقدامات لازم را برای حمایت از مصالح و منافع کشتی‌های تحت پرچم، خدمه و سرنشینان و مالکان آنها و مقابله با به مخاطره افتادن نظم و امنیت کشتیرانی تجاری به عمل آورند. در ایران این سازمان بنادر است که باتوجه به وظایف قانونی خود به عنوان مرجع ملی اداره امور دریایی بازرگانی کشور و نماینده دولت کشور صاحب پرچم باید زمینه انجام هماهنگی‌ها و اقدامات موردنیاز توسط کلیه نهادهای دولتی و حکومتی مربوط از قبیل وزارت امور خارجه، شورای امنیت ملی و نیروی دریایی از یک سو و شرکت‌های کشتیرانی از طرف دیگر را در مقابله با دزدی دریایی و پیامدهای انسانی، تجاری، سیاسی و بین‌المللی آن فراهم آورد. باتوجه به نکات مزبور، مهمترین اقدامات و فعالیت‌های سازمان بنادر در مقابله با بحران ناشی از دزدی دریایی در سواحل کشور سومالی در سالهای اخیر را می‌توان به صورت زیر بیان نمود:

۱- اطلاع‌رسانی فنی و عملیاتی و ارائه راهنمایی‌های لازم به مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی ایرانی جهت پیشگیری و ایجاد آمادگی برای مقابله با دزدی‌های دریایی احتمالی،

اطلاع‌رسانی و ارائه دیدگاه‌های کارشناسی به نهادهای دولتی و حکومتی مربوط از

قبیل وزارت امور خارجه، شورای امنیت ملی و نیروی دریایی به منظور ایجاد هماهنگی‌های لازم برای مقابله با پیامدهای دزدی دریایی و نیز آزاد سازی کشتی‌های دزدی شده و سرنشینان آن در سطح ملی و بین‌المللی،

۲- اطلاع‌رسانی و زمینه‌سازی برای اعزام ناو و نیروهای محافظ از سوی نیروی دریایی جهت حمایت از کشتی‌های ایرانی در حال عبور در منطقه و مقابله با حملات دزدان دریایی که نتایج مطلوبی به همراه داشته و مورد توجه و تقدیر سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار گرفته است؛

۳- شرکت در اجلاس‌های بین‌المللی و منطقه‌ای مربوط و تلاش برای انعکاس دیدگاه و مواضع فنی و حسب مورد، سیاسی و بین‌المللی کشور در نحوه اتخاذ تصمیمات بین‌المللی در مقابله با بحران دزدی دریایی و پیامدهای آن.

ج- اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی در مقابله با دزدی

دریایی

باتوجه به نقش مشابه سازمان بین‌المللی دریانوردی^۳ (که از این پس با حروف اختصاری IMO از آن یاد می‌شود) در مورد مقابله با خطراتی که از سوی دزدی دریایی، ایمنی کشتیرانی تجاری را تهدید می‌کند، سازمان یادشده از سالها پیش موضوع دزدی دریایی و چگونگی مقابله با آن را در دستور کار خود قرار داده و با تهیه و تنظیم قطعنامه‌ها و دستورالعمل‌های متعدد عملیاتی و حقوقی، تلاش نموده راهنمایی‌های لازم را به کشورهای عضو درخصوص چگونگی پیشگیری و مقابله با این پدیده خطرناک و پیامدهای آن ارائه داده و زمینه همکاری بین‌المللی بین کشورها را در این مورد فراهم نماید. به عنوان نمونه در قطعنامه شماره A.Res.923(22) مورخ 29 November 2001 مجمع IMO، از کشورهای عضو خواسته شده است که باتوجه به وظایف کشورهای صاحب پرچم طبق حقوق بین‌المللی دریاها، از جمله مواد ۹۱ و ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها- مصوب ۱۹۸۲- (راجع به شرایط ثبت کشتی و تکالیف دولت‌های صاحب

³. International Maritime Organization

پرچم در مورد اعمال مؤثر صلاحیت نسبت به کشتی‌های تحت پرچم) اقدامات احتیاطی لازم را در مورد تعیین شرایط ثبت کشتی‌ها و جلوگیری از ایجاد ثبت مضاعف و کنترل دقیق تحقق شرایط ابطال ثبت کشتی قبل از ثبت مجدد آن، به عمل آورند تا زمینه استفاده کشتی‌های دارای ثبت مضاعف برای دزدی دریایی منتفی شود. همچنین در قطعنامه شماره A.Res.922(22) مورخ 22 November 2001، کُد عملیاتی نسبتاً مفصلی در مورد چگونگی انجام تحقیقات قضایی و تأمین دلایل ارتکاب جرم دزدی دریایی تدوین و اجرای آن به کشورهای عضو توصیه شده است.^۴

- درخصوص مقابله با بحران دزدی دریایی در سالهای اخیر، بویژه در منطقه بحران زده سومالی نیز IMO نقش فعال و مؤثری در ایجاد یک کانون هماهنگی بین‌المللی و منطقه‌ای داشته است. به جرأت می‌توان گفت زمینه‌سازی اولیه برای صدور اغلب قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل درخصوص مقابله با دزدی دریایی در سالهای اخیر توسط IMO فراهم شده است. مقدمات اولیه آخرین نشست منطقه‌ای در کشور جیبوتی جهت تدوین یک موافقت‌نامه منطقه‌ای برای مقابله مؤثر عملیاتی و قضایی با دزدی دریایی در IMO فراهم شده و در ژانویه ۲۰۰۹ منتهی به تصویب موافقت‌نامه‌ای تحت عنوان «کُد عملیاتی برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای اقیانوس هند و خلیج عدن» گردید. در موافقت‌نامه مزبور ایجاد یک مرکز تبادل اطلاعات منطقه‌ای، ایجاد یک مرکز آموزشی، تهیه دستورالعمل‌های مربوط به ساز و کارهای هماهنگی عملیاتی، از جمله درخصوص حضور مأموران رسمی و ضابطان اجرایی مقابله با دزدان دریایی در کشتی (Ship rider) و نیز تهیه قوانین ملی و تمهیدات حقوقی و قضایی لازم برای مقابله با دزدان دریایی، مورد پیش‌بینی قرار گرفته

۴. آخرین قطعنامه مجمع IMO به شماره Resolution A.1026(26) مورخ December 2002 تحت عنوان «دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آبهای سواحل سومالی»، صادرشده و حاوی نکات و راهنمایی‌های عملیاتی و حقوقی قابل توجهی در زمینه نحوه مقابله با دزدی دریایی و چگونگی هماهنگی بین کشورها در این زمینه است.

است. گفتنی است که در سالهای اخیر تحقیقاتی پیرامون قوانین و مقررات ملی کشورهای عضو IMO، تحت نظر سازمان مزبور انجام گرفته است. نتایج منتشر شده راجع به تحقیقات مزبور حاکی از آن است که تعداد بسیار کمی از کشورها تعریف مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها راجع به دزدی دریایی را به نحو مناسب در قوانین ملی خود منعکس کرده‌اند.^۵ حسب تحقیقات مزبور اکثر کشورها در مورد جرم‌انگاری دزدی دریایی و پیش‌بینی صلاحیت جهانی برای تعقیب و مجازات دزدان دریایی، تمهیدات قانونی لازم را به عمل نیاورده و غالباً دزدی دریایی را به عنوان یک جرم مستقل در قوانین مربوط خود، پیش‌بینی نکرده‌اند. در کشورهای یادشده دزدی دریایی نوعاً در قالب جرایمی مانند «دزدی» و «خشونت علیه اشخاص» و نظایر آن مورد پیش‌بینی قرار گرفته است. به همین جهت از کشورهای مزبور درخواست شده هرچه سریع‌تر برای تکمیل قوانین ملی خود در مورد دزدی دریایی اقدام کرده و برای رفع خلأهای حقوقی بین‌المللی موجود در این زمینه، به «کنوانسیون بین‌المللی مقابله با اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها و پروتکل‌های مربوط» بپیوندند. در این مسیر براساس توصیه‌های مذکور در بند ۴ قطعنامه شماره ۱۸۵۱ شورای امنیت سازمان ملل برای ایجاد ساز و کارهای هماهنگی و همکاری بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی، در سالهای اخیر یک مرکز تماس مشترک بین دولتها تأسیس و ۴ گروه کاری در زمینه‌های مختلف تشکیل شد که گروه کاری شماره ۲ به ریاست کشور دانمارک، (مستقر در دفتر مواد مخدر سازمان ملل در وین) بررسی جنبه‌های حقوقی و قضایی مقابله با دزدی دریایی را برعهده گرفته است. بررسی مفاد گزارش نود و ششمین اجلاس کمیته حقوقی IMO^۶ حاکی از آن است که فعالیت گروه کاری یادشده بیشتر بر اموری همچون تدوین قوانین کیفری ملی و طراحی و تدوین موافقت‌نامه‌های مرتبط با ساز و کارهای بین‌المللی تعقیب و مجازات دزدان دریایی متمرکز است. طبق مفاد گزارش اجلاس

^۵. See: International Maritime Organization, Legal Committee, 96th Session, 14 October 2009, P. 17

^۶. Ibid, PP.17- 28

مزبور کمیته حقوقی IMO، اکثر کشورها با ایده ایجاد یک دادگاه بین‌المللی برای محاکمه و مجازات دزدان دریایی، موافق نبوده؛ اما از ایجاد ساز و کارها و دادگاههای منطقه‌ای برای تعقیب، محاکمه و مجازات دزدان دریایی حمایت می‌کنند. با بررسی گزارش مزبور و سایر اسناد مربوط به نظر می‌رسد در بین تعدادی از کشورها، به حق از سؤاستفاده برخی قدرتهای جهانی از شرایط بحرانی و اضطراری کشور بحران زده سومالی و شیوع پدیده دزدی دریایی و پیامدهای آن، برای ایجاد و استقرار برخی هنجارهای حقوقی بین‌المللی موردنظر که متضمن تأمین منافع درازمدت آنهاست، نگرانی وجود دارد.

د- ملاحظاتی حقوقی پیرامون دزدی دریایی و ارتباط آن با «ایمنی» و «امنیت» کشتیرانی تجاری

دزدی دریایی امنیت کشتیرانی تجاری و ایمنی کشتی‌ها و سرنشینان آن را در معرض تهدید قرار می‌دهد و به این اعتبار موضوع دزدی دریایی با وظایف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی و صلاحیتهای سازمان بین‌المللی دریانوردی ارتباط می‌یابد. با این حال باید توجه داشت که «ایمنی» و «امنیت» کشتیرانی تجاری را در عین ارتباط و تأثیر و تأثر متقابل بر یکدیگر، نمی‌توان یک مقوله واحد تلقی کرد. در ادبیات حقوق بین‌الملل دریایی «ایمنی» که از آن به «Safety» تعبیر می‌شود، بیشتر ناظر بر جنبه‌های فنی و عملیاتی مقابله با خطرهای دریایی ناشی از پدیده‌های طبیعی (مانند طوفان و ...)، قابلیت دریانوردی و سلامت تجهیزات کشتی‌ها و صلاحیتهای فنی فرمانده و کارکنان کشتی‌ها و استانداردهای مربوط به چگونگی نگهداری و حمل و نقل انواع کالاهای خطرناک و خطرهای ناشی از تصادم کشتی‌ها و نظایر آن می‌گردد. مهمترین دستاوردهای حقوقی IMO یعنی تدوین کنوانسیون «ایمنی جان اشخاص در دریا» - مصوب ۱۹۷۴ (و پروتکل‌های بعدی مربوط) - و کنوانسیون استانداردهای آموزش، صدور گواهینامه و نگهبانی دریانوردان، مصوب ۱۹۷۸ (و پروتکل‌های بعدی مربوط) نیز دقیقاً ناظر بر تأمین «ایمنی» کشتیرانی به مفهوم فوق می‌باشد. اما موضوع «امنیت»

کشتیرانی ناظر بر خطراتی است که عمدتاً از ناحیه عوامل انسانی، بنا به انگیزه‌های مختلف افزون‌طلبی فردی یا گروهی (دزدی دریایی) و مقاصد سیاسی و نظایر آن، متوجه کشتی و سرنشینان آن و مآلاً کشتیرانی تجاری می‌گردد. به نظر می‌رسد تفکیک یادشده تنها جنبه ذهنی و طبقه‌بندی مفهومی صرف نداشته و واجد آثار حقوقی قابل توجهی است. در سطح ملی مسئولیت قانونی سازمان بنادر اصولاً ناظر بر تأمین ایمنی کشتیرانی و اجرای قوانین و مقررات دریایی مربوط است؛ اما تأمین امنیت کشتیرانی به شرح فوق، حسب مورد برعهده نیروهای انتظامی و نظامی مربوط در مناطق دریایی است.^۷ در سطح بین‌المللی نیز قلمرو اهداف و صلاحیتهای سازمان بین‌المللی دریانوردی، طبق بند (a) ماده (۱) کنوانسیون موجد این سازمان - مصوب ۱۹۴۸ - اصولاً ناظر بر ایمنی دریانوردی است (Maritime Safety). بر همین اساس با این که موضوع کنوانسیون مزبور در واقع و ابتدائاً مقابله با اعمال غیرقانونی محل امنیت کشتیرانی، کشتی‌ها، اشخاص و اموال موجود در آن است و به همین سبب جزء معاهدات ضد تروریسم طبقه‌بندی و شناخته می‌شود،^۸ برای این که تصویب این کنوانسیون، هرچند به صورت ظاهر در قلمرو صلاحیتهای پیش‌بینی شده برای IMO قرار گیرد، با نوعی تکلف در عنوان و ماه ۳ کنوانسیون مورد بحث، سعی شده به جای امنیت (Security)، به موضوع «ایمنی» دریانوردی اشاره شود. گفتنی است که کنوانسیون و پروتکل‌های مربوط مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، تنها

۷. گفتنی است که بعد از واقعه یازدهم سپتامبر، با صدور قطعنامه‌ای از سوی سازمان ملل، سازمان بین‌المللی دریانوردی موظف گردید اقداماتی را در رابطه با جلوگیری از اعمال تروریستی در بخش کشتیرانی و بنادر انجام دهد. بر همین اساس آیین‌نامه بین‌المللی کشتیها و بنادر در IMO تدوین و با نوعی تکلف و در واقع برای فراهم کردن مقدمات لازم‌الاجرا شدن فوری آن، آیین‌نامه مزبور به کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا الحاق گردید. هم‌اکنون اجرای آیین‌نامه مزبور برعهده سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.

۸. بر همین اساس پیشنهاد و الحاق ایران به کنوانسیون «مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی کشتیها، به جای سازمان بنادر، توسط وزارت امور خارجه در دولت و مجلس شورای اسلامی، مطرح گردید.

موردی است که در IMO به تصویب رسیده و در آن مبادرت به جرم‌انگاری و پیش‌بینی نوعی صلاحیت جهانی برای مقابله با جرایم مذکور در آن شده است؛ اما چرا با وجود تأثیر مشابه دزدی دریایی بر ایمنی دریانوردی و سابقه طولانی این پدیده در کشتیرانی تجاری، تاکنون موضوع تهیه و تدوین کنوانسیون در مورد مقابله با دزدی دریایی در دستور کار IMO قرار نگرفته، مسئله‌ای است که قدری قابل تأمل به نظر می‌رسد. در هر حال با توجه به نکاتی که با رعایت اختصار در خصوص تفاوت مفهوم «ایمنی» و «امنیت» کشتیرانی و برخی آثار حقوقی این تقسیم‌بندی مفهومی مورد اشاره قرار گرفت، در این قسمت تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها را از جهت ارتباط آن با «ایمنی کشتیرانی» مورد بررسی قرار می‌دهیم.

- طبق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها یکی از مصادیق دزدی دریایی^۹ عبارت

است از:

هر نوع اعمال غیرقانونی خشونت آمیز یا توقیف یا هر عمل غارتگرانه‌ای که در موارد زیر توسط خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای مقاصد شخصی و خصوصی صورت پذیرد:

۱- علیه کشتی یا هواپیمای دیگر در دریای آزاد یا علیه اشخاص یا اموالی که در

آنها قرار دارد،

۲- علیه کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموالی که در مکانی خارج از قلمرو صلاحیت

هر دولت قرار داشته باشد...

۹. در اسناد و گزارش‌های IMO راجع به «دزدی دریایی»، معمولاً دو اصطلاح «Piracy» و «Armed robbery» (سرقت مسلحانه) به صورت مترادف در کنار یکدیگر ذکر می‌شود. با این حال بین این دو اصطلاح تفاوت وجود دارد. Armed robbery در قطعنامه شماره A.1026(26) مجمع IMO، مصوب 2 December 2009 به صورت زیر تعریف شده است: «هر نوع عمل غیرقانونی خشونت‌آمیز یا توقیف یا هر عمل غارتگرانه، یا تهدید به اعمال مزبور، به غیر از دزدی دریایی، که برای مقاصد خصوصی علیه یک کشتی یا اشخاص یا اموال روی کشتی مزبور، در آبهای داخلی، مجمع‌الجزایری یا دریای سرزمینی یک دولت ارتکاب یافته باشد.»

با ملاحظه تعریف مزبور در مورد دزدی دریایی و مقایسه آن با اعمالی که طبق ماده ۳ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی به شرح زیر جرم محسوب شده‌اند:

« ماده ۳-

۱- در صورتی که هر شخصی به طور غیرقانونی و به عمد اقدامات زیر را انجام دهد، مرتکب جرم شده است:

الف) تصرف یا اعمال کنترل بر کشتی با توسل به زور، یا تهدید آن یا هرگونه اقدام رعب‌انگیز؛ یا

ب) انجام عمل خشونت‌آمیز علیه شخصی در کشتی در صورتی که عمل مذکور احتمالاً ایمنی دریانوردی آن کشتی را به مخاطره‌اندازد؛ یا

ج) انهدام کشتی یا ایراد خسارت به کشتی یا محموله آن که احتمالاً ایمنی دریانوردی کشتی را به مخاطره‌اندازد؛ یا ...»

به نظر می‌رسد قید «... برای مقاصد خصوصی» (Private end) مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، تفاوت اصلی «دزدی دریایی» با جرایم موضوع بندهای «الف» و «ب» ماده ۳ کنوانسیون فوق‌الذکر محسوب می‌شود.

با این حال تفاوت مزبور، بویژه از حیث آثار عینی اعمال غیرقانونی موضوع «کنوانسیون مقابله ...» و «دزدی دریایی» بر ایمنی کشتیرانی، چندان دقیق و با اهمیت به نظر نمی‌رسد. زیرا اولاً در «کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی ...»، به این که اعمال غیرقانونی در کشتی باید با چه انگیزه‌ای صورت بگیرد به طور آگاهانه اشاره نشده و بنابراین انگیزه هرچه باشد، اصولاً مؤثر در مقام نیست؛ بلکه مهم آثار عینی عمل غیرقانونی در کشتی و ایمنی آن است. ثانیاً قید «برای مقاصد خصوصی» در تعریف دزدی دریایی (مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها)، که یک مفهوم کیفی و مربوط به انگیزه‌های درونی مرتکبین اعمال غیرقانونی در کشتی است، به آسانی قابل احراز نیست. به عنوان نمونه در ماجرای دزدی‌های اخیر دریایی در سواحل کشور

سومالی، حسب نقل هنگامی که دزدان دریایی از عملیات باز می‌گردند و به درون توده مردم برای توزیع بخشی از دستاوردهای ناشی از دزدی دریایی می‌روند، از آنها مانند یک قهرمان استقبال می‌شود و خود دزدان دریایی نیز نوعاً مدعی انگیزه‌های مردمی برای اعمال غیرقانونی خود هستند. با این اوصاف آیا دزدی‌های دریایی اخیر در سواحل سومالی را باتوجه به لزوم احراز قید «برای مقاصد خصوصی»، می‌توان الزاماً از مصادیق دزدی دریایی مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها محسوب نمود؟

آیا چنانچه از نظر قضایی در ارتکاب اعمال غیرقانونی مشکوک به دزدی دریایی وجود «مقاصد خصوصی» مشکوک باشد یا به طور کلی قابل احراز نباشد، اعمال غیرقانونی مزبور که نوعاً همراه با اعمال خشونت تخریب و متوقف کردن کشتی و ایجاد ترس برای سرنشینان آن همراه است، خود به خود مشمول تعریف جرایم مذکور در ماده ۳ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی نمی‌گردد؟ آنچه مسلم است این که اعمال غیرقانونی مورد بحث اعم از آن که «دزدی دریایی» موضوع ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها تلقی شده یا از مصادیق جرایم مذکور در ماده ۳ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی... محسوب گردند، از لحاظ تأثیر عینی اعمال مزبور بر ایمنی کشتیرانی، کشتی‌های تجاری و سرنشینان مربوط، تفاوتی بین آنها ملاحظه نمی‌شود. به این ترتیب پرسش این است که با چه معیاری می‌توان در همه موارد مصادیق دزدی دریایی را از جرایم موضوع ماده ۳ کنوانسیون اعمال غیرقانونی ... تمیز داد؟

پیدا کردن پاسخ منطقی و قانع کننده برای پرسش فوق مشکل است و باتوجه به توضیحاتی که بدان اشاره شد، قید برای «مقاصد خصوصی» در تعریف دزدی دریایی مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها از لحاظ حقوقی قابل انتقاد به نظر می‌رسد.

ه- وضعیت حقوقی دزدی دریایی در قوانین ایران

ضمن توجه به تفکیک مفهوم «دزدی دریایی» به ترتیب مذکور در ماده ۱۰۱

کنوانسیون حقوق دریاها با هر نوع «دزدی در دریا» که لزوماً در همه موارد بر یکدیگر منطبق نیستند^{۱۰}، باید اشاره شود که در قانون مجازات اسلامی (بخش تعزیرات - مصوب ۱۳۷۵-) موادی وجود دارد که مفاد آنها حسب مورد ممکن است (در بادی امر) بر برخی از مصادیق دزدی دریایی مورد بحث منطبق تلقی شود؛ مانند ماده ۶۵۳ راجع به راهزنی در راهها و شوارع (یا مواد ۱۸۵ و ۶۸۳ قانون مزبور).

با این حال با دقت بیشتر به نظر می‌رسد مواد قانونی مزبور، باتوجه به سیاق عبارات مواد یادشده و سوابق فقهی مربوط، نوعاً ناظر بر جرم راهزنی در جاده‌هاست و بنابراین اصولاً هیچکدام از مواد مذکور قانون مجازات اسلامی با تعریف دزدی دریایی مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، انطباق ندارد. بدین ترتیب باتوجه به خلأهای حقوقی موجود در زمینه جرم‌انگاری «دزدی دریایی» از یک سو و الحاق ایران به کنوانسیون و پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) از سوی دیگر، بویژه تعهدات کشورهای متعاقد در زمینه جرم‌انگاری ارتکاب اعمال غیرقانونی مخل دریانوردی در کشتی در اجرای مواد ۵ و ۶ کنوانسیون و پروتکل مزبور، اقتضا دارد قوه قضائیه هر چه سریع‌تر در مورد تهیه لوایح قضایی مورد نیاز در قالب تدوین یک قانون خاص برای رفع خلأهای حقوقی موجود اقدام نماید. در خور ذکر است که لزوم رفع خلأهای حقوقی مورد بحث توسط سازمان بنادر و دریانوردی به وزارت امور خارجه اعلام گردیده و وزارتخانه مزبور نیز مراتب را به قوه قضائیه منعکس نموده است.

۱۰. در این خصوص به عنوان نمونه به تعریف Armed robbery مذکور در قطعنامه شماره

A.1026(26) مجمع IMO مصوب 2December 2009 مراجعه شود.

دزدی دریایی

مهندس محمد سوری

با تشکر از جناب آقای دکتر ممتاز و همکاران محترم که بنده را برای این جلسه بسیار ارزشمند دعوت کردند. امیدوارم بتوانم من هم به کمک بقیه برادران مسأله دزدی دریایی را آن طور که در واقع الان وجود دارد معرفی کنم و ان شاء... راه کارهایی را برای مبارزه با دزدان دریایی به عمل بی آوریم. آقای دکتر بیگزاده واقعاً خیلی دقیق و خوب به مسأله پرداختند و همه جنبه‌های حقوقی و واقعیاتی رو که بر دزدی دریایی حاکم است را رو بیان کردند. حالا من از یک دیدگاه دیگری به این مطلب می‌پردازم. آیات متعددی در قرآن کریم هست که راجع به دریا صحبت می‌کند (بیش از ۴۰ آیه) یکی از آنها "ربکم الذی یزجی لکم الفلکة فی البحر تتقو من نضل" که پروردگار شماس است آنکه در دریا برای شما کشتیها را روان می‌سازد تا از فضل او روزی طلبید. هر جا که صحبت دریا و دریانوردی می‌شود، در واقع مسأله روزی یعنی درآمد هم در آن مطرح است

من جهت آشنایی مختصری خدمت شما عرض کنم که ۹۰٪ حمل و نقل بین‌المللی دنیا از طریق دریاست. یعنی تمام حمل و نقل‌های زمینی که بین مرزهای کشورها انجام می‌شود با کامیون و یا قطار و یا هواپیما یا هر وسیله دیگر کمتر از ۱۰٪ از کل حمل و

نقل بین‌المللی دنیاست و ۹۰٪ آن از طریق دریاست به عنوان مثال ایران حدود ۱۲۵ میلیون تن نفت خام در سال صادر کند و بیش از ۸۰٪ آن از طریق دریا انجام می‌شود. کشورهای دیگر هم تقریباً شبیه ما هستند و به طور خلاصه بگوییم که شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان یک شرکت حمل و نقل دریایی که نفت خام و فرآورده‌های نفتی و گاز را حمل می‌کند بطور خلاصه در رابطه با شرکت که چی هست و چه امکاناتی دارد. ما با کشتیهایی که در دست ساخت داریم مالک ۵۰ فروند کشتی VLCC (VERY LARGE CRUDE CARRIER) هستیم این کشتی‌های VLCC هرکدام حدود ۳۳۳ متر طول دارد یعنی بیش از ۳ برابر طول زمین فوتبال و ۶۰ متر عرض و حدود ۳۰ متر ارتفاع دارد تعداد ۹ فروند کشتی سوئزماکس داریم که ۱۵۰ حدود تا ۱۶۰ هزارتنی هست و با بار نیز می‌توانند از کانال سوئز عبور کنند، کشتیهای VLCC نمی‌توانند با بار، به صورت کامل از کانال سوئز عبور نمایند. ۵ فروند کشتی افرامکس ۹۸ هزارتنی داریم و ۳ فروند کشتی کاسپین مکس در دست ساخت است ۵ فروند کشتی فرآورده ۳۵ هزارتنی داریم که ۳ فروند آن کار می‌کنند و ۲ فروند آن در دست ساخت است. یک فروند کشتی LPG و کلاً ۲ فروند کشتی در کشورهای مختلف مثل کره و چین در دست ساخت داریم که ظرفیت این ناوگان ۱۷/۹۲۲/۰۰۰ تن یا به عبارتی ۱۸ میلیون تن است که اگر این کشتیها را یکباره با نفت خام پر نمائیم حدود ۱۸ میلیون تن بار جا می‌گیرد.

اگر ۱۰ سفر را در سال انجام دهند می‌توانند ۱۸۰ میلیون تن بار را جابجا کنند. چنانچه این کشتیها را نوک به نوک به هم بچسبانید، از شمیران تا بهشت زهرا (حدود ۲۵ کیلومتر) در واقع این کشتیها بهم چسبیده خواهند بود، و ان شاء... بعد از اینکه این کشتیهای در دست ساخت را تحویل بگیریم، شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان دومین ناوگان بزرگ دنیا در حمل و نقل نفت خام و فرآورده‌های نفتی خواهد بود.

و اما موضوع سخنرانی تهدیدات دزدان دریایی به روند عبور آزاد کشتیرانی در آبهای اقیانوس هند، البته بحث دزدی دریایی سومالی حالت استثنائی دارد و واقعاً از

حالت دزدی دریایی بیرون آمده و به جنگ تبدیل شده است، یک جنگ تمام عیار که امکانات و تجهیزات دزدان دریایی در واقع مثل یک ارتش شده است. آبهای جنوب کشور یمن (خلیج عدن) تا غرب تنگه باب المندب و جنوب دریای سرخ تا سواحل آبهای شاخ آفریقا و سواحل کشور سومالی تا حدود ۱۰۰۰ کیلومتری عمق دریای سواحل سومالی در اقیانوس هند اینها در واقع نفوذ کرده‌اند و کار دزدی را انجام می‌دهند و هدفشان هم فقط باج‌گیری است و تخریب و آدم‌کشی و دزدیدن کشتی و وسایل آن هم نیستند بلکه فقط دنبال گرفتن پول نقد هستند.

حالا توضیحاتش را خدمتتان عرض می‌کنم. (اشاره به عکس منطقه دزدی دریایی)، در این عکس شما در واقع منطقه خطر را ملاحظه می‌کنید، اینجا تنگه باب المندب است که بین ۳۰ تا ۴۰ هزار کشتی و شناور بزرگ و کوچک در سال از اینجا عبور می‌کنند و مسیرشان به بنادر عربستان سعودی و کشورهای حاشیه دریای سرخ، مصر و بعد از کانال سوئز به طرف دریای مدیترانه و کشورهای اروپایی و یا نفتکش‌های شرق کشورهای آسیایی می‌باشند و تقریباً ۵۵٪ این حملات دزدیها در مسیر آبهای خلیج عدن انجام شده یعنی از جنوب عمان تا (بندر صلاله) تا باب المندب البته چند تا دزدی دریایی در داخل دریای سرخ نیز اتفاق افتاده است. ۳۵٪ درصد دزدیهای دریایی و گرفتن کشتیها در سواحل کشور سومالی از (شاخ آفریقا) بطرف جنوب قاره اتفاق افتاده است. کشتی عربستان سعودی را در این حوالی دزدیده‌اند یعنی از جنوب سومالی هم پائین تر و در آبهای کنیا و در حدود ۴۵۰ مایلی آبهای کنیا.

تا کنون ۱۰٪ دزدیها در اقیانوس اتفاق افتاده است که اخیراً ۲ فروند کشتی ماهی‌گیری ایرانی را در حوالی جنوب یمن که کشتیهای صید صنعتی ایران برای صید در اقیانوس رفت و آمد می‌کنند را دزدیده‌اند که خدمه یکی از آنها ۲۹ نفر بوده و الان گروگان دزدان دریایی هستند.

دزدهای دریایی تعدادشان روز به روز در حال افزایش است و از مرز ۲۰۰۰ نفر گذشته‌اند علتش هم این است که بقیه افراد از درآمدی که عاید شده تحریک شده‌اند و

عرض کنم که کار و زندگیشان را رها می‌کنند و می‌آیند برای دزدی و این یک پدیده واقعاً عجیب و غریبی شده است بخصوص که اینها به حالت رابین هودی عمل می‌کنند و به صورت عیاری همانطوریکه آقای دکتر فرمودند از پولی که بصورت باج‌گیری از شما می‌گیرند می‌برند و بین مردم روستاها و شهرهای کوچک تقسیم می‌کنند و حالت قهرمان پیدا کرده‌اند وقتی این دزدان از دریا برمی‌گردند به استقبالشان می‌روند و ساز دهل می‌زنند. اغلب این دزدان دریایی داخل کشور سومالی هستند اما گاهی از توابع کشورهای دیگر مثلاً کشور یمن و یا کشورهای دیگر نیز در جمع اینها دیده شده است. ظاهراً شغل اینها ماهیگیری است و با کشتیها و قایقهای ماهیگیری در اقیانوس هند، و یا آبهای یمن و خود سومالی پرسه می‌زنند، وقتی که احساس می‌کنند که می‌توانند به کشتی حمله کنند یکدفعه چندتاشان با توجه به امکانات ارتباطی که دارند هماهنگی نموده و به یک کشتی حمله می‌کنند.

همانطور که آقای دکتر هم فرمودند عموماً دارای تجربه نظامی هم هستند و یا اصلاً کارشان و هنرشان دزدی و غارت هست جزء اینها هستند و استفاده از انواع سلاحها را به خوبی آشنا هستند.

همانطور که در این اسلایدها می‌بینید و مجهز به سلاحهای سبک اتوماتیک و نیمه خودکار مثل تفنگ، مسلسل، راکت، آر پی جی و غیره هستند قایقهای تندرو، شناورهای مادر تدارکاتی مدرن دارند. اما کشتیهای مادرایستگاهی در نقاط مختلف دریا دارند و بر روی این کشتیهای مادر ایستگاهی سوخت، صلاح، آذوقه و محل استراحت دزدها هست که حتی قایقها می‌توانند در اطراف و حتی روی اینها گذاشته شود و سپس در موقع لزوم از اونجا جدا بشوند و کار حمله به کشتیها را انجام بدهند، تجهیزات ارتباطی مدرن همانند بیسیم، ماهواره، و دستگاههای رهگیری را دارند. در این اسلاید شما یکدونه از قایقهای تندرو اینها رو ببینید ۵ نفر روی این قایق بوده و با یک نردبان بلند چند متری هست (فلزی) که قسمت انتهایی خم شده و بر روی لبه عرشه کشتی پر می‌کند و سپس می‌توانند از طریق آن روی کشتی بالا بیایند و بر روی دوش نفر اول

یک فروند آرپی جی نیز می‌بینید و عرض کنم که بقیه سلاح‌هاشون اونجاست و مهمات هم به همراه دارند. قایق‌های آنها معمولاً تا ۲۵ گره دریایی یعنی حدود ۴۴-۴۳ کیلومتر در ساعت حرکت می‌کند، ولیکن سرعت کشتی‌ها اغلب بین ۱۰ تا حداکثر ۲۵ گره دریایی می‌باشد. کشتی‌های کانتینر بر سرعتشان بیشتر است و کشتی‌های تجاری کمتر و بنابراین اینها همیشه می‌توانند دنبال کشتی‌ها بیایند و از اونجا جلو بزنند و اونها رو بگیرند. با توجه به نوع تجهیزات و سلاح و ضمناً جوان بوده و آدم‌های جسوری هم هستند. کشور سومالی حدود ۵/۸ میلیون نفر جمعیت دارد ولی بخاطر سختی زندگی و شرایط خاصی که آنها دارند آدم‌های جنگجو، جسور و در واقع مبارزی هستند که بسادگی هم نمی‌شود حریفشان شد.

در این اسلاید فعالیت‌های دزدی دریایی را در سال‌های ۲۰۰۸-۲۰۰۹ میلادی می‌بینیم که تعداد تهدیدات بر علیه کشتی‌ها در ۲۰۰۸-۱۱۱ مورد بوده (اول آبان سال) و در سال ۲۰۰۹-۱۰۹ مورد، تعداد دفعات حمله و تیراندازی به کشتی‌ها ۴۲ مورد در ۲۰۰۸ و در سال ۲۰۰۹، ۱۰۵ مورد بوده است. روز به روز سلاح‌هایشان اضافه می‌شود با گرفتن باج و پول در واقع به سلاح‌هایشان و ذخائرشان و قایق‌های تندروشان اضافه می‌کنند. تعدادی کشتی‌های گروگان گرفته شده در سال ۲۰۰۸، ۴۲ فروند در سال ۲۰۰۹، ۲۷ فروند و تعداد پرسنل گروگان گرفته شده در سال ۲۰۰۸-۸۱۵ نفر در سال ۲۰۰۹ بیش از ۵۰۰ نفر، تعداد کشتی‌های گروگان گرفته شده تمام کشتی‌هایی که در سال ۲۰۰۸ گرفته شده و باج گرفته شده رها شده و در ۲۰۰۹ هنوز ۱۸ فروند کشتی در گروی دزدان دریایی می‌باشد. تعداد پرسنل گروگان که در اختیارشان هست روی این کشتی‌ها ۲۹۱ نفر همانطوریکه آقای دکتر هم فرمودند دزدی دریایی یک پدیده جدید نیست از ابتدای تاریخ خبری که داریم اولین کشتی که کشتی حضرت نوح (ع) است و کشتی حضرت نوح (ع) به ماقبل تاریخ برمی‌گردد که اینکه شاید از همان موقع شروع شده و یا بعدها در واقع مردم دنیا باخبر شدند تا وقتیکه مال و جنس هست و جابجائی هست و جنس هم ارزش دارد دزدی هم درخشکی است و هم در دریا بنابراین چون در دریا قانون و

پلیس هم کمتر شاید اونجا راحتتر و شاید بهتر عملکرد دارد. اونطور که در اونجا دیدید تا حالا ۱۸۰ میلیون دلار باج گرفته شده آقای دکتر فرمودند که بعضی کشورها متأسفانه این باج گرفته شده که می‌دهند ولی چاره ایی ندارند. یک کشتی VLCC مثلاً پارسال کرایه هر روز ما حدود ۱۲۰ هزار دلار بود. بعد همزمان با ۲۰ هزار دلار نزدیک ۳۰ هزار دلار روزانه ممکن بود پول سوخت بدهیم معطلی این کشتی محموله ایی باشد یک محموله نفتی که پارسال قیمت هر بشکه نفت ۱۴۰ دلار بود یک کشتی که ۲ میلیون بشکه نفت خام هست ۲۸۰ میلیون دلار ارزش این کالا بود بنابراین نگه داری این جنس به مدت طولانی امکان پذیر نیست و وقتی دزد دریایی با سلاح و اسلحه می‌رود و تهدید می‌کند نفراتی که روی کشتی هستند محموله را هیچ کاری را باهاش نمیشه کرد. بنابراین ناچارند که هرچه زودتر این کشتی را رها کنند برای اینکه اون مبلغی که دزد دریایی می‌خواهد به مراتب کمتر از زمان معطلی و خطر و ریسک که دارد از آنطرف فشار خانواده‌های پرسنل دریایی که می‌آیند در شرکت‌های کشتیرانی که در واقع مالک کشتی که گروگان گرفته شده هستند خود این فشار روانی بسیار سنگین است و بعد خبرهای جهانی و بین‌المللی اش اونها و اینکه عدم امنیت حمل و نقل کالا رو هم نشون می‌دهد یک پالایشگاهی که اومده ۲ میلیون بشکه نفت خام خریده لازم داشته آن را که پالایش کند بعد توزیع کند مختل می‌کند سیستم کاری را یا مثلاً کالایی که مواد غذایی و یا غیره می‌خواهد برود زیاد روی کشتی بماند خراب می‌شود اگر یک کشتی را امروز بگیرند و شما بخواهید مسأله را حل و فصل کنید مثلاً پول را بدهید این ۲ ماه طول می‌کشد اگر بخواهید پول ندهید ممکن است چند سال طول بکشد.

بنابراین ممکن است خیلی خشارت سنگین تر و بالاتر باشد بنابراین چاره ایی غیر از این نیست با دادن پول در واقع کشتی را آزاد کنید. تا کنون ۲ فروند کشتی متعلق به کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را در واقع موفق شده‌اند بگیرند که هرکدامشان را ناچار شدند بالاخره با دادن ۲ میلیون دلار برای هر فروند پرداخت و آزاد کنند که یکیشون ۵۹ روز و یکی دیگر ۶۳ روز طول کشید. بنابراین این زمان خودش هزینه ایی

سنگین بیش از اون ۲ میلیون دلاری است که برابر گزارشات غی رسمی تاکنون کشتی‌های ماهیگیری ایرانی و حتی کشتیهای یات که در واقع تفریحی هستند اینها رو هم گرفته‌اند فقط کشتیهای رو که بار روبروده انجام نشده کشتیهای یات فرانسوی یکی دو فروند رو گرفته بودند. تهدیدات دزدان دریایی بر علیه کشتیهای شرکت ملی نفتکش ایران تا حالا به ۱۴ کشتی ما حمله کرده‌اند که من بعداً اسامی تک تک کشتیها و زمان حمله و مدت در واقع تعقیب و گریز رو خدمتون می‌گم. در یک مورد با آر پی جی فانل و به دنبال آن آر پی جی که می‌زنند در واقع طناب و یا زنجیر هست که به درون آن برود که قلابی به آن هست این وقتی که آر پی جی وارد بدنه شود بعد اون قلاب باز بشود اونها طناب رو بگیرند و بالا بروند که خوشبختانه اون قلاب عمل نکرد باز نشد و از بدنه جدا شده بود و نتوانسته به داخل کشتی وارد شوند.

یک مورد شلیک آر.پی.جی به کشتی‌های بود که اون در واقع عمل نکرد و در چند مورد هم تیراندازی به کشتی را داشتیم. اینجا لیست کشتی‌ها رو داریم که دونه دونه این ۱۴ فروند هر کدام حاوی ۲ میلیون بشکه نفت خام بودند تاریخ حمله رو روی هر کدام بیان می‌کند.

فاصله این کشتیها رو با شرق سومالی بیان می‌کند ۲۵۰ مایل - ۸۰ مایل - ۹۸ مایل، زمان شروع و پایان حمله که سه ساعت این تعقیب و گریز ادامه داشته است در مورد یکی ۲۱:۵۸ شب بوده دومین کشتی حدود ۲ ساعت مثلاً ساعت ۱۱ شب بوده سوی ۵۰ دقیقه بوده و استفاده از سلاحهای مختلف کشتی هراز، نور، دوباره هراز و دیلم و دوباره نور برای بار دوم و کشتی سرو، هادی، سروستان، نساء، هراز برای بار سوم و هنگام و این را عرض کنم که حملات و مشاهده می‌کنید که ادامه دارد. علت آن این است که ما نفت خام کشورمان را مقدار زیادش رو به کشورهای حوضه دریایی مدیترانه می‌فروشیم و نزدیک ترین راه این است نفت خام را ببریم و به کانال سوئز و در ابتدای شهر سوئز یک خط لوله وصل شده برای دریای مدیترانه که سالانه حدود ۱۲۰ میلیون تن نفت خام او به این طیق است که دارد و کشتیهای بزرگ می‌برند اونجا

نفت خام را تخلیه می‌کنند و نفت خام از خط لوله ای که در خاک مصر هست نزدیک بندر اسکندریه توی مخازن اونجا می‌ریزد که مشتریان خارجی از آنجا می‌آیند و این نفت خام رو می‌برند.

بنابراین اگر بخواهیم این مسأله را ببریم از جنوب آفریقا بریم بین حداقل ۲۶-۴۰ روز رفت و آمدش طول می‌کشد و سوختی که مصرف می‌شه و زمانیکه معتدل می‌شه بسیار بالاست بنابراین ناچاراً باید از اینجا بریم. اما اخیراً خیلی از شرکتهای کشتیرانی بخاطر همین تهدیدها سعی کردن که دیگر از این مسیر عبور نکنند و از جنوب آفریقا بروند و این هزینه هم تقبل بکنند منتهی ما تابحال این کار را نکردیم و داریم ادامه می‌دهیم. خطرات و تهدیدات بر ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران، ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران حمل بخشی از نفت خام کشور را از مسیر مناطق راهبردی پارشده بر عهده دارد و علیرغم تمهیدات انجام گرفته با خطرات و تهدیدات جدی روبروست و تهدید فوق در نهایت پیامدها و چالش‌های ذیل را در پی خواهد داشت؛

۱- احتمال گروگانگیری نفتکش هست که حداقل ۲ ماه طول می‌کشد این کشتی رو رها کند.

۲- گروگانگیری نفت خام صادراتی به میزان ۲ میلیون بشکه که الان قیمت هر بشکه آن حدود ۷۵ دلار جمعاً ۱۵۰ میلیون دلار ارزش دارد، گروگان‌گیری خدمه هر کشتی بین ۲۵-۳۰ نفر، بعضی وقتها، زن و بچه‌هایشان روی کشتی هستند، بعضی وقتها تیمهای تعمیراتی روی کشتی هستند و اینها مشکلات عمده ایجاد می‌کند به بدنه کشتی اصابت نماید احتمال الودگی محیط زیست وجود دارد و یا ممکن است کشتی آتش بگیرد و خسارت ببیند که هزینه سرسام آوری را به دنبال خواهد داشت .

مسائل و مشکلات بیمه ایی کشتیهایی که در آن منطقه هستند: حق بیمه این کشتی‌ها اضافه میشود و پرسنل چون در منطقه جنگی و در خطر هستند حقوقشان حدود ۲ برابر شده است فوق العاده جنگی دریافت می‌کنند.

این عکسی هست که از کشتی ج.ا.ایران گرفته شده، که دزدان دریایی لباس و پتو و

وسائشان را پهن کرده‌اند، سلاحهایشان هم در کنارشان است و ۲ ماه روی کشتی در واقع بیتوته کردند تا وقتی که پولشان را دریافت کنند.

بنابراین با خونسردی تمام و مطمئن هستند که بالاخره آخرش مالک ناچار می‌شه که پول اینها رو بده ۲ماه-۳ و ۴ ماه، هرچه قدر که طول بکشد و تلاششان هم این است که با پرسنل برخورد نکنند تا وقتی که پرسنل عکس العملی نشان دهند. حتی اگر پرسنل کشتی غذا و آذوقه کم بیارند از خودشان پول می‌گیرند می‌روند برایشان آب و آذوقه می‌خرند و می‌آورند به آنها تحویل میدهند. کشتی سایروس استار متعلق به کشور عربستان سعودی را در آبهای کنیا و در تاریخ ۲۵ آبان ۸۷ در موقعیت ۴۵۰ مایلی جنوب شرقی مومباسای کنیا، گرفتند و در تاریخ ۲۰ دی ماه ۸۷ پس از اخذ باج آزاد کردند.

در واقع ۲ ماه و ۵ روز طول کشید ابتدا مذاکره با ۲۵ میلیون دلار شروع شد و بالاخره در آخرش با پافشاری عربستان سعودی ناچاراً با سه میلیون رضایت دادند در مراحل اولیه پادشاه عربستان گفته بود که ما به هیچ وجه کوتاه نمی‌آئیم و اصلاً باج نمی‌دهیم اما آخرش مجبور شدند حدود ۳ میلیون دلار بدهند و چاره ای هم نداشتند. در این اسلاید ملاحظه می‌فرمائید دزدان دریایی به‌مراه خدمه کشتی ایستاده‌اند و در طبقه پائین دزدان دریایی مواظب هستند. اینها همینطور بایستی ۲ ماه-۳ ماه سرگردان و نگران اینجا بمانند تو هوای گرم و شرایط بسیار سخت تا بالاخره اداره مرکزی به کمکشون بیاد و بتوند اینها رو نجات بدهند.

روی این کشتی تانکهای روسی برای حمل به یک نقطه دیگر بودند همانطوریکه ملاحظه می‌فرمائید اینجا یک کشتی چینی به نام TI ANO YO و دزدان دریایی مسلح اینجا ایستاده و خدمه هم نشسته‌اند. این یک کشتی تدارکاتی یا ایستگاهی دزدان دریایی است که رویش آذوقه، آب و سایر امکانات لازم و سلاحهای مختلف نگهداری می‌کنند و در واقع در نقاط مختلف اقیانوس هند این کشتیها مستقر هستند، معمولاً دزدان آدمهای فقیر بیچاره ای هستند اما اینها نه! اینها کشتی دارند و حتی امکانات و تجهیزات جنگی

و اینکه این بحران کاملاً یک جنگ دریایی است.

همین کشتی عربستان سعودی که به شرکت کشتیرانی Vella تعلق دارد وقتی که می‌خواستند پول را بدهند، دزدان دریایی گفته بودند که پول نقد و اسکناس نو، و دلارهای ۱۰۰ دلاری روی کیسه گذاشته و از بالای هلیکوپتر آن را بر روی کشتی نفتکش پرتاب نمایند و سپس آنها با خونسردی پولها را شمردند و بردند. دزدان دریایی هم یک گروه نیستند و هر عملیاتی توسط ۴ الی ۵ گروه انجام می‌گردد. پول را می‌شمرند و وقتی مطمئن شدند که پول دریافت شد. کشتی را رها کرده و بروند چون می‌ترسند که ناوهای نظامی از پشت سر بهشون حمله کنند هم پول را بگیرند و هم خودشان را لذا کشتی را بصورت تک تک ترک می‌نمایند، یکیشون یک مقدار پول بر میدارد با یک قایق کوچک می‌رود، نفر دوم و سوم به ترتیب و این خودش ۲۴ ساعت طول می‌کشد هم پول رو بخش بخش می‌برند و هم اینکه افراد کشتی هنوز در گروگان اینها هستند و بعد که همشون رفتند اون نفر آخر با یک قایق تندرو می‌رود. بنابراین کاملاً با برنامه عمل می‌کنند.

در اینجا ملاحظه می‌فرمائید یکی از قایقهای دزدان دریایی توسط ناوهای نظامی اسیر شده است و افراد دستهایشان بالا و شدت بالا رفتن دستها از بابت ترس شدید این افراد می‌باشد، ولی همانطور که آقای دکتر فرمودند بر فرض اینکه دزدان دریایی رو بگیرند هنوز قانون منسجم و دقیقی نیست که بشود اینها رو محاکمه کرد و یا تنبیه کرد. بعضی وقتها شده اینها رو گرفتند و بعداً رهاشون کرده‌اند. ولیکن اخیراً سختگیری‌ها بیشتر شده است اما چنانچه درگیری ایجاد شود و اونجا کشته بشوند خونشون پای خودشون است.

اخیراً دزدان دریایی توسط نیروهای ایرانی گرفتار شده‌اند و نمی‌دونند که با آنها چه کار قانونی رفتار کنند.

(اسلاید ۳۴) این کشتی ایستگاهی دیگر است که دزدان دریایی ناوهای نظامی گرفتار شده‌اند. اهمیت راهبردی آبراه خلیج عدن: چرا بایستی از آبهای عدن عبور کرد،

کشورهای حوضه اطراف دریای مدیترانه که کشورهای بزرگی هم هستند جهت تأمین مایحتاج و صادرات خود از کانال سوئز عبور می‌کنند و اگر بخواهند از جنوب آفریقا تردد کنند هزینه زیادی خواهد داشت. حدوداً ۱۲ میلیون بشکه نفت خام بطور روزانه از تنگه باب المندب و از سواحل کشور سومالی به طرف قاره اروپا و آمریکا در حرکت هستند تردد بیش از ۴۰ درصد صادرات گاز مایع ال ان جی از قاره آسیا به اروپا در واقع از این مسیر انجام می‌شود و همچنین تردد سالیانه بیش از هزار کشتی کوچک و بزرگ که عمدتاً حامل کالاهای صادراتی و وارداتی، ماهیگیری و تفریحی هستند از تنگه راهبردی باب المندب عبور می‌کنند.

راهکارها و اقدامات دفاعی و پیشگیرانه از تهدیدات دزدان دریایی که تا بحال انجام شده، تجهیز نمودن کشتیهای تجاری و خدمه آن به تجهیزات و ابزارهای دفاعی نقطه ایی از کشتی هستند.

آموزش دفاعی خدمه پرسنل دریایی کشتی‌ها در حد ممکن اجرا شده است و البته و حق بردن سلاح به روی کشتی‌های تجاری به طور کلی ممنوع است. تعریف حقوقی از کشتی تجاری با کشتی نظامی برای حمل سلاح و دریانوردی در آبهای بین‌المللی و ورود به بنادر مختلف دنیا متفاوت است و قوانین اینها هم با هم فرق می‌کند بنابراین پرسنل کشتی‌های تجاری نمی‌توانند سلاح داشته باشند و یا نیروی نظامی دریایی بر روی کشتی باشد.

جهت اسکورت ناوگان تجاری، نیروی دریایی ارتش ج.ا.ا در منطقه حضور دارند، همانطور که جناب آقای دکتر فرمودند الان نیروی دریایی نظامی چندین کشور مختلف که زیر مجموعه سازمان ملل است در منطقه حضور دارند و تعداد آنها بیش از ۱۸ کشور است بندر صلاحه که منطقه شروع خطر از جنوب عمان تا جیبوتی که حدود ۵۲ ساعت با سرعت ۱۵ گره دریایی هست وسعت بسیار بزرگی است و تعداد ۳۶ کشتی الی ۴۰ ناو جنگی برای اسکورت جوابگو نیست. کل وسعت منطقه تهدید بیش از ۲ میلیون مایل مربع است بیش از ۲ برابر کل مساحت ایران حالا فرض کنید چند تا کشتی

نظامی می‌توانند کل منطقه را پوشش دهند. لذا این امکانات کافی نیست و اینکه فرمودند راه حل اساسی، واقعاً ایجاد یک حکومت مرکزی مقتدر در سومالی هست که بتوانند در واقع جلوی دزدان دریایی را خودشان با نیروهای کشور سومالی بگیرند.

بهره‌گیری از نیروهای امنیتی در منطقه و کمک‌های اونها بسیار با ارزش است و وقتی که کشتیها تحت خطر هستند و تماس می‌گیرند، اگر ناوها نزدیک باشند سریعاً تماس می‌گیرند و به کمک می‌آیند و اگر دورتر باشند هلی کوپترهایی که روی ناوهای نظامی هستند حرکت می‌کنند و می‌آیند نزدیک کشتی و از هوا دزدهای دریایی و قایق‌هایشان را گلوله باران می‌کنند و اونها را فراری می‌دهند.

همانطور که عرض کردم وسعت منطقه تهدید زیاد است و بیش از ۲ میلیون مایل مربع دریایی وسعت دارد و قوانین بازدارنده کشورهای صاحب پرچم از استقرار نیروهای امنیتی و سلاح روی کشتی‌های تجاری تمام کشورهای که تابع‌سازمان دریانوردی جهانی IMO هستند نمی‌توانند طبق مصوبات قانونی خود سلاح بر روی کشتیها ببرند. ولی یک ماده قانونی هست که اگر یک کشتی در اقیانوس و مورد حمله قرار بگیرد می‌توانند از خودشان دفاع کنند اما بطور روشن می‌گوید که نمی‌توانند سلاح حمل کنند.

به همین دلیل شما پرچم هر کشوری را داشته باشید اون کشور، اجازه حمل سلاح را بر روی کشتی نمی‌دهد. حتی سازمان بنادر خودمان هم مراجعه کنیم و بخواهیم نیروی نظامی مسلح بر روی کشتی بگذاریم این اجازه را نمی‌توانند بدهند.

اما بعضی کشورها بدون توجه به این قانونها این کار را کرده‌اند، مثلاً خود حبشه کشتی‌هایش را کاملاً مسلح کرده و نیروهای نظامی بر روی کشتیهایشان مستقر هست. اسرائیل این کار را کرده و آمریکائیکها دیده شده که بعضی از کشتیهایشان افراد نظامی روشن هست. در این مدت کشور انگلستان سرویس‌های امنیتی حمایت از کشتیها را راه‌انداخته‌اند. انگلیسی‌ها از هر فرصتی استفاده تجاری خوبی می‌کنند و در امارات و عمان نیروهای بازنشسته از نیروهای دریایی اونها کنار هم اومدند گروههای امنیتی ویژه

ای را تشکیل داده‌اند، قبلاً قرارداد می‌بندند و بر روی کشتیها ۴ الی ۵ نفر را مستقر می‌کنند و اینها در واقع کار دفاع از کشتی را به عمل می‌آورند. البته می‌گویند مسلح نیستند و سلاحهای کمتری دارند، منتها نمی‌توانند عملیات دفاع را بخوبی انجام دهند. دزدان مدرن ترین سلاحهای روز را دارند و جنگیدن با آنها آسون نیست.

اگر شما با دزدان دریایی درگیر بشوید و دزدان دریایی راکت و یا آر پی جی به کشتی شما شلیک کنند و بعد آلودگی ایجاد شود و یا نفرات روی کشتی آسیب ببینند بیمه به شما خسارتی نمی‌دهد، برای اینکه می‌گویند شما با سلاح در واقع با دزدان درگیر شده اید اگر شما درگیر نمی‌شدید در واقع به شما حمله نمی‌کرد، بنابراین خود مسئله بیمه یک مشکل مهم می‌باشد.

هزینه بیمه در هنگام عبور کشتیها از منطقه تهدید اونجاها برای مالکین کشتی خیلی زیاد است. و همچنین هزینههای حضور نیروهای امنیتی که بر روی کشتیها حضور دارند تقریباً چند هزار پوند در هر عبور است فقدان ضمانتنامه‌های حقوقی در رابطه با اقدامات فوق اگر همین کارها را کردید و یک اتفاق افتاد هیچ کس از مالک کشتی دفاع نمی‌کند چون کشتی اش مسلح بوده است.

همان‌طور که آقای دکتر فرمودند تا بحال چندین قطعنامه برای مقابله با دزدان دریایی از طرف سازمان ملل صادر شده که قطعنامه‌های ۱۸۱۴-۱۸۱۶-۱۸۳۸-۱۸۴۴-۱۸۴۵-۱۸۵۱-۱۸۷۲-۱۸۹۷ عمده آنها می‌باشد:

۱- همکاری مشترک کشورهای ذینفع برای جلوگیری از گسترش عملیات دزدان

دریایی

۲- ورود نیروهای نظامی کشورها به سواحل سومالی جهت برخورد قاطعانه با دزدان دریایی ضمن هماهنگی با دولت موقت سومالی. (این دولت موقت مرتب در حال تغییر است، من یک سخنرانی در دبی داشتم و رئیس جمهور کشور سومالی در آن جلسه حضور داشت و می‌گفت ما کاری نمی‌توانیم بکنیم).

۳- استفاده از کلیه قوانین بین المللی جهت ریشه‌کن سازی دزدی دریایی در خلیج

عدن و کوشش در رفع تشنجات موجود در اوضاع سیاسی سومالی اینها مفاد اصلی این قطعنامه‌ها هستند که عملاً جزء کار نظامی این قطعنامه‌ها کار خاص دیگری نتوانسته است انجام دهد.

عملیات نیروهای بین‌المللی IMB جهت مقابله با دزدی دریایی (International Maritime Bureau)

با توجه به قطعنامه‌های سازمان ملل در منطقه مستقر هستند و این کشورها نیروهای نظامیشان در آنجا مستقرند و از کشتی‌های تجاری که حامل مواد خوراکی و غذا برای آوارگان سومالی هستند حمایت می‌کنند. همانطور که جناب آقای دکتر فرمودند حدود ۳/۵ میلیون نفر مردم گرسنه در آنجا هستند و سازمان ملل آذوقه و غذا برایشان می‌فرستد و خود دزدان دریایی هم به اینها رحم نمی‌کنند تا این غذا به دست افراد ذینفعش برسد لذا این کشتیها را اسکورت می‌کنند تا در بندر تخلیه بشود و سالم به دست افراد برسد، جهت مهار و جلوگیری از اقدامات دزدی دریایی مسلحانه و برخورد با آنها بر طبق موازین بین‌الملل، بیش از ۳۶ فروند ناو جنگی و چندین فروند هواپیمای شناسائی نظامی دور پرواز برای عملیات شناسائی و دفاع از ناوهای جنگی نیروی دریایی کشورهای اروپائی، چین روسیه و هندوستان و مالزی و چند کشور دیگر... در منطقه عملیات حضور دارند، بیش از چهار هزار نفر نیروی نظامی در این عملیات شرکت می‌کنند، و اختیارات تام جهت برقراری ارتباط عملیاتی با نیروهای مستقر در منطقه و کشتی‌های در حال تردد دارند، تعداد ۲ فروند ناو جنگی نیروی دریایی ارتش ج.ا.ا. در منطقه عملیات حضور دارند و عملیات اسکورت را انجام می‌دهند و این باعث تقویت روحیه دریانوردان ایرانی شده است و تا بحال در چندین عملیات شرکت کرده‌اند و از طرف IMO لوح تقدیر به ایشان اعطاء شده است.

بموجب ماده ۱۰۱ قانون بین‌الملل دریایی - مصوب سازمان ملل (Law of Sea) هرگونه اقدام غیر قانونی نسبت به تصرف عدوانی، تجاوز، بازداشت، غارت و اتلاف اموال کشتی‌ها در دریایی آزاد در خارج از قلمرو حوزه قضایی کشورها توسط کشتیهای مخصوص دزدان دریایی، خواه مستقیماً و خواه غیر مستقیم دزدی دریایی تلقی می‌شود.

قوانین جدید برای مبارزه با دزدان دریایی کافی نیست و بیش از اینها بایستی امکانات فراهم بشود تا بشود جلوی دزدی دریایی را گرفت و از آن جمله تسریع در تصویب قوانین بین المللی جهت مبارزه با سارقین دریایی که قبلاً مورد تأیید دولت ج.ا.ا. قرار گرفته است ولی هنوز به تصویب مجلس شورای اسلامی نرسیده است. دزدان دریایی که ما خودمان در دریای سومالی گرفتیم نمی‌دانیم که با آنها چه باید کرد و قوانین دریایی مان جوابگوی این مسأله نیست. هماهنگی وزارت امور خارجه و دیگر نهادهای مسؤول در سازمان ملل و استفاده از مشاوره حقوق دانهای بین المللی، استفاده از مشاوره و نظرات کارشناسی ستاد نیروهای مسلح، نمایندگان محترم مجلس، قوه قضائیه، مسؤولین ذیربط دولت و سازمان بنادر و دریانوردی و شرکت‌های عمده کشتیرانی کشور برای مقابله با این مسأله ضرورت دارد. کشتی‌های شرکت ملی نفتکش ایران تا به حال ۱۴ بار مورد حمله قرار گرفته و یکبار دزدان دریایی موفق نشده‌اند، ما علاوه بر کارهای امنیتی کارهای دیگری هم انجام داده ایم، ماهم از ناوهای ارتش خودمان استفاده می‌کنیم و هم از ناوهای بین المللی حاضر در منطقه و هر وقت کمک خواستیم واقعاً تا کنون دریغ نکرده‌اند. هر کدام از ناوها که نزدیک تر است به محض اینکه تماس میگیریم هلیکوپتر و یا ناوهاشون می‌آیند و کمک می‌کنند. ما دور تا دور کشتیها رو سیم خاردار کشیده ایم و که در حدود ۷۵۰ متر می‌باشد، ه قطر آن بیش از ۱/۵ متر این دزدان دریایی نردبان دارند و با گیردادن بر عرشه می‌خواهند بالا بیایند و این سیم خاردار کار را مشکل می‌کند. و بسیار خطرناک خواهد بود. وحتى اگر هم موفق به آمدن روی کشتی شوند راه پله‌ها و درهای ورودی را مسدود کرده ایم نتوانند وارد محل‌های حساس مانند پل فرماندهی و ناوبری کشتی، موتورخانه و محل زیست کارکنان شود، تا نیروهای کمکی بیایند و نجات دهند. خدمه دیدبان کشتی را مجهز به دوربین دید درشب و جلیقه‌های ضد گلوله نموده ایم. بکارگیری آب افشار قوی جهت جلوگیری از نزدیک شدن قایق‌ها و نفرات دزدان دریایی به کشتی، که فشار اینها بسیار قوی است، وقتی به سینه آنها برخورد می‌کند به داخل آب پرتاب می‌شوند و بستن تور

جهت جلوگیری از نفوذ دزدان دریایی بر روی عرشه عبور آنان را غیر ممکن می‌سازد و یا از منوره‌های دستی خطر باشیم جهت اطلاع به کشتی‌های اطراف و نظامی استفاده می‌کنیم، که به ما حمله شده. دستورالعمل‌های ایمنی مختلف در صورت حمله به ناوگان صادر شده است و از آن جمله مانند: رعایت حداکثر سرعت، اطلاع رسانی مستمر به ناوگان از آخرین وضعیت خودشان و نیز حمل غذا و جیره اضافی که اگر در اسارت دزدان دریایی قرار گرفتند مشکلی از بابت خوراک پیش نیاید. به حداقل رساندن روشنایی‌ها در شب، پرداخت حقوق فوق‌العاده جنگی طبق مقررات ITF و دستورالعملهایی که ذکر شد.

ITF یک اتحادیه بین‌المللی کارگری می‌باشد که در واقع مانند وزارت کار خودمان است و مقرراتی برای حقوق و مزایای و مسائل ایمنی دریانوردان در مناطق جنگی و تهدید دارند و بایستی حقوق بیشتر به خدمه تعلق گیرد. (ITF: International Transport Federation)

به هر حال دزدی دریایی تبدیل به جنگ شده است و ما هر روز با آن درگیر هستیم. ما بطور متوسط روزانه یک کشتیمان از این منطقه عبور می‌کند و یکی در حال برگشتن است. ناوگان کشتیرانی ج.ا.ا. شاید روزانه ۲ تا کشتی این وضعیت را دارند و از آنجائیکه آنها کشتی‌هایشان کوچکتر ولی ابعادشون بیشتر است بنابراین هر روز درگیر این مسأله و جنگ اعصاب هستند. وقتی یک حمله اتفاق می‌افتد، یک اتاق اضطراری داریم و یک تیم مسؤول به تعداد ۷-۸ نفر حتی اگر نصف شب هم باشد و اگر در منزل هم باشند بایستی بیایند شرکت و مرتباً با ناخدا و خدمه کشتی در ارتباط باشند و یا با ناوهای نظامی در ارتباط باشند که برای کشتی حمله شده اتفاقی نیفتد.

ان شاء... که بتوانیم این دوره را به سلامت پشت سر بگذاریم و یک حکومت مقتدری در کشور سومالی شکل گردد و این مسأله برای همیشه حل و فصل شود.

The Congress Collected Essays of
PIRACY IN INTERNATIONAL LAW

Iranian Association for United Nations Studies

First published 2010

A catalog record for this book is available from
the National Library of Islamic Republic of Iran
Cataloging in Publication Data
KZ

ISBN-13:

Published in 2010

by

Iranian Association for United Nations Studies

No. 254 Chamber, 2nd Floor,
Development Building of Faculty of Law & Political Science,
University of Tehran,
16th Azar St., Enghelab St.,
Tehran, IRAN
Telefax: (+98 21) 61 11 23 02
Website: www.iauns.ir
Email: info@iauns.ir

All Rights Reserved.

Printed in the Islamic Republic of Iran

©

IAUNS

2010

The Congress Collected Essays of
PIRACY IN INTERNATIONAL LAW

Iranian Association for United Nations Studies



Tehran-2010