

## چالش‌ها و چشم‌اندازهای حقوقی اعمال صلاحیت رسیدگی ایران در مبارزه با دزدان دریایی، با تأکید بر آموزش حقوق دریاها

خسرو حسین‌پور<sup>۱</sup>، شهرام ایرانی<sup>۲</sup>

### چکیده

در سال‌های اخیر با افزایش دزدی دریایی برخی از اتباع و کشتی‌های ایرانی نیز مورد حمله و آسیب از سوی دزدان دریایی قرار گرفته‌اند و در مقابل تعدادی از این دزدان دریایی نیز توسط کارکنان نیروی دریایی ارتش دستگیر و برای محاکمه به کشورمان فرستاده شده‌اند. علیرغم برخی چالش‌های حقوقی در عرصه حقوق بین‌الملل و داخلی به نظر می‌رسد که کشور ایران در صورت دستگیری دزدان دریایی صلاحیت رسیدگی به این جرائم را دارد. هر چند برای بعضی از مصادیق این جرم می‌توان در حقوق داخلی ایران معادل یا مشابهی پیدا کرد، اما معادل کاملی برای این جرم در قوانین ایران وجود ندارد و عناوین مجرمانه‌ای هم که در قوانین داخلی آمده فقط به عنوان یک جرم عادی مطرح است نه یک جرم بین‌المللی. لذا با توجه به عدم کفایت عناوین مجرمانه موجود در قوانین کیفری ایران، جرم‌انگاری در حقوق داخلی ضروری و باعث اعمال صلاحیت کیفری نسبت به جرائم بین‌المللی و ابزار مهمی در تقویت و تحکیم حاکمیت ملی و پایان دادن به مصونیت مرتکبین می‌باشد. از سوی دیگر آموزش کارکنان نیروی دریایی در مبارزه با دزدان دریایی به منظور رعایت قواعد حقوق دریاها از الزامات ضروری می‌باشد. در این تحقیق علاوه بر بررسی حقوق داخلی ایران در اعمال صلاحیت رسیدگی دزدان دریایی، ضمن بررسی عملکرد نادجا در مبارزه با دزدان دریایی به صورت ضمنی با آموزش قواعد حقوق دریاها، زمینه آگاهی کارکنان نادجا در مبارزه با دزدان دریایی را فراهم می‌آوریم. روش تحقیق حاضر تحلیلی - تبیینی می‌باشد و روش جمع‌آوری اطلاعات نیز کتابخانه‌ای - اسنادی می‌باشد.

واژگان کلیدی حقوق دریاها، دزدی دریایی، صلاحیت رسیدگی، آموزش، صلاحیت جهانی

تاریخ دریافت مقاله: ۹۷/۰۵/۰۴

تاریخ پذیرش مقاله: ۹۷/۰۹/۱۱

۱- کارشناس ارشد حقوق دانشگاه تهران، (نویسنده مسئول hoseinpoor\_kh@yahoo.com)

۲- عضو هیئت علمی دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) نوشهر.

## مقدمه

امروزه دزدی دریایی و مشخصاً سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها مجدداً به یکی از معضلات جامعه بین‌المللی تبدیل شده و به عنوان تهدیدی جدی بر علیه حیات دریانوردان، امنیت دریانوردی، محیط زیست دریایی و امنیت کشورهای ساحلی محسوب می‌گردد؛ چنان‌که بر روند کلی صنعت حمل و نقل دریایی تأثیرات منفی گذاشته و موجب افزایش هزینه‌های بسیاری (افزایش نرخ بیمه و توقف اجباری یا تعلیق فعالیت تجاری) گردیده است (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶). کشتی‌های جمهوری اسلامی ایران به دلیل فروش نفت و صادرات محصولات خود به کشورهای حوزه مدیترانه و نیز واردات محصولات مختلف به کشور مجبور هستند از مسیر خلیج عدن و آب‌های سومالی حرکت نمایند. تقریباً ۷۰ درصد از مرزهای ما خشکی است و ۳۰ درصد از مرزهای ما دریایی است و تنها ۷ درصد از صادرات و واردات ایران از طریق خشکی صورت می‌گیرد. در واقع بخش اعظم منافع ملی و منابع ما دریا قرار دارد یا از طریق دریا تأمین می‌شود و در عین حال بزرگ‌ترین تهدیدهای منابع، منافع و امنیت ملی ما از طریق دریاها متصور می‌شود. برای نمونه جمهوری اسلامی ایران در سال حدوداً ۱۲۵ میلیون تن نفت خام صادر می‌کند که بیش از ۸۰ درصد آن از طریق دریا صورت می‌پذیرد که بیشتر آن‌ها از طریق دریای عمان و خلیج عدن صادر می‌گردد. از این‌رو نیروی دریایی با «پیشنهاد شورای امنیت ملی تصویب مقام عظمای ولایت و فرماندهی معظم کل قوا از اردیبهشت ماه سال ۸۸ با اعزام اولین ناوگروه خود به آن منطقه این وظیفه مهم را به عهده گرفتند». بدون تردید ناوگان نظامی و قدرت نظامی دریایی، عملاً امنیت دریا که لازمه هر فعالیتی است را به وجود می‌آورد تا ناوگان تجاری، نفت‌کش، شیلات و غیره فعالیت‌های اقتصادی و بهره‌برداری از دریا و صنایع دریایی را از نظر سخت‌افزاری پشتیبانی این فرآیند محقق نمایند (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

با گسترش پدیده شوم دزدی دریایی، بعضاً کشتی‌ها و اتباع کشور ایران نیز مورد حمله و آسیب قرار گرفته‌اند که به لحاظ شکلی (صلاحیت رسیدگی) با اتکای به اصل صلاحیت سرزمینی امکان رسیدگی دادگاه‌های کشورمان وجود ندارد. لیکن با توسل به اصول صلاحیتی دیگر هم‌چون اصل صلاحیت تبعی و جهانی، دادگاه‌های کشورمان در صورت دستگیری دزدان دریایی صالح به رسیدگی خواهند بود.

از این‌رو بر کارکنان نیروی دریایی به عنوان پیشگامان برخورد با دزدان دریایی و ضابط قضایی کشور در دستگیری دزدان دریایی که به عنوان اولین گام در اجرای صلاحیت رسیدگی قضایی می‌باشد، لازم است که شناخت کافی از قواعد حقوق دریاها و ظرفیت قوانین و مقررات داخلی کشور برای محاکم دزدان دریایی داشته باشند. بدون تردید اقدامی نسنجیده موجبات مسئولیت بین‌المللی کشور را در پی خواهد داشت. در حقیقت، یکی از عوامل نقض حقوق بین‌الملل دریاها و وقوع مسئولیت بین‌المللی در عرصه دریا، عدم آگاهی و اطلاع کارکنان نداجا و بعضاً دستگاه‌های نظامی از قواعد بین‌المللی و داخلی می‌باشد. مسلماً، توسعه همه‌جانبه و پایدار، برنامه و آرمان همه کشورها است و همگی نیز اعتراف می‌کنند که فرهنگ و آموزش زیربنای چنین توسعه مطلوبی است. آموزش بنیادی‌ترین رکن از ارکان مهندسی هر کشور است که می‌بایست از برنامه نخستین دولت‌ها باشد (برازنده، ۱۳۹۳). حق بر آموزش از حقوق بنیادین حق‌های بشری می‌باشد که در اسناد مهم بین‌المللی همچون اعلامیه جهانی حقوق بشر، میثاق بین‌المللی حقوق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی و کنوانسیون حقوق کودک حمایت شده است. آموزش «تجربه‌ای است مبتنی بر یادگیری که به منظور ایجاد تغییرات نسبتاً پایدار در فرد صورت می‌گیرد تا او بتواند خود را برای انجام دادن کار آماده کند». آموزش کارکنان نیز عبارت است از بالا بردن دانش تخصصی کارکنان به‌نحوی که بتوانند وظایف شغلی خویش را به نحو احسن انجام دهند و برای قبول مسئولیت‌های بیشتر و مهم‌تر آماده شوند.

مبهرن است که اساس نیروهای مسلح بر سرمایه‌های انسانی بنا شده و از این امر مستثنا نمی‌باشند. نیروهای مسلح از جمله ارتش جمهوری اسلامی ایران «به استناد نص صریح اصل یکصد و چهل و سوم و یکصد و چهل و چهارم قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران، وظیفه پاسداری از استقلال و تمامیت ارضی و نظام جمهوری اسلامی کشور را بر عهده دارند» در نتیجه یکی از وظایف اصلی نیروهای مسلح در هر کشور، حفاظت و حراست از حدود و ثغور کشور شامل مرزهای خاکی، آبی و هوایی و نیز تأمین امنیت کشور است (زهدی، ۱۳۹۲). از این‌رو، آموزش حرفه‌ای قواعد حقوق بین‌المللی و گنجاندن اصول حقوقی در

فعالیت‌های آموزشی و تمرینی نیروهای مسلح خود موجب ایجاد نوعی رفتار حرفه‌ای و انضباطی در بین کسانی که در سطوح تاکتیکی، عملیاتی و بین‌المللی اقدام می‌کنند، می‌شود و به نوبه خود به ادغام این اصول در روند تصمیم‌گیری‌های نظامی در بخش‌های عملیاتی و در فعالیت‌های نظارتی که ضامن رعایت این قواعد در حین عمل باشند، منجر می‌گردد (نعمتی و سیفی، ۱۳۹۴). در این بین، نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران به عنوان یک نیروی نظامی و بین‌المللی و به عنوان بازوی اقدامات حاکمیتی در عرصه دریا به‌ویژه در مبارزه با دزدان دریایی که علاوه بر تأمین امنیت کشتیرانی ج.ا.ا و صادرات کشور، اقدامی است در راستای برقراری صلح و امنیت بین‌المللی که الزام دارد به‌منظور اجرای صحیح قوانین و مقررات داخلی و قواعد بین‌المللی زمینه پیشگیری از نقض این مقررات را در سطح کارکنانش از طریق آموزش و آگاه‌سازی فراهم آورد. بدون تردید، نقض این قواعد موجبات مسئولیت بین‌المللی را در پی خواهد داشت.

مسئولیت برای یک دولت زمانی ایجاد می‌شود که این دولت با فعل یا ترک فعل خود، تعهداتش براساس قاعده‌ای از حقوق بین‌الملل را نقض کند. بر اساس حقوق مسئولیت بین‌المللی، رفتار ارگان‌ها و افراد وابسته به دولت، منسوب به دولت خواهد بود. از جمله سازمان‌های مهم تحت امر هر دولت، نیروهای مسلح و به‌ویژه نیروی دریایی و کشتی‌های جنگی آن است که اعمال کارکنانش می‌تواند قابل انتساب به دولت باشد. از این رو هر رفتار خارج از قواعد حقوقی در مبارزه با دزدان دریایی ممکن است موجبات مسئولیت بین‌المللی دولت را فراهم آورد و باعث مخدوش شدن وجهه جمهوری اسلامی ایران در عرصه بین‌الملل شود. از این رو، ضرورت این تحقیق نیز از همین امر ناشی می‌شود و هدف از این تحقیق بررسی چالش‌ها و چشم‌اندازهای حقوقی اعمال صلاحیت رسیدگی ایران در مبارزه با دزدی دریایی با تأکید بر آموزش حقوق دریاها می‌باشد که علاوه بر بررسی حقوق داخلی ایران در اعمال صلاحیت رسیدگی در محاکمه دزدان دریایی، ضمن بررسی عملکرد نداجا در مبارزه با دزدان دریایی به صورت ضمنی، با آموزش قواعد حقوق دریاها زمینه آگاهی کارکنان نداجا در مبارزه با دزدان دریایی و چگونگی اعمال قوانین و داخلی و بین‌المللی را فراهم می‌آورد. روش تحقیق حاضر تحلیلی - تبیینی می‌باشد و روش جمع‌آوری اطلاعات نیز کتابخانه‌ای - اسنادی می‌باشد.

### مفهوم دزدی دریایی در پرتو اسناد بین‌المللی

واژه دزدی 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 «خوش‌شانسی دریا» نیز ترجمه شده است (رابین<sup>۱</sup>، ۱۹۹۸). به دلیل سابقه کهن دزدی دریایی، قواعد مربوط به آن نیز سابقه کهنی دارند و از گذشته تاکنون تعاریفی در این زمینه وجود داشته است. در گذشته از دزدان دریایی با عنوان «دشمنان نوع بشریت»<sup>۲</sup> یاد می‌شده است (ENCYCLOPEDIA OF PUBLIC INTERNATIONAL LAW, VOL. XI, 1998: 259). مفهوم واژه دزدیدن به معنای گرفتن و بردن مال و پول کسی به زور یا به مکر و فریب است (معین، ۱۳۸۴). دزدی دریایی از قرن‌ها پیش به‌موجب حقوق عرفی بین‌الملل، جرم محسوب می‌شده و دزد دریایی همیشه فرد یاغی و دشمن بشریت تلقی می‌شده است. دزدی دریایی اولین جرم بین‌المللی است که طبق آن عمل راهزنی دریایی مستقیماً به‌موجب حقوق بین‌الملل جرم محسوب می‌شود و هر دولتی می‌تواند دزد دریایی را محاکمه نماید و عرف بین‌المللی همواره اقدامات قهری را توسط کلیه کشورهای علیه راهزنان دریایی اجازه داده است. دزدی دریایی فی‌نفسه 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 گروگان‌گیری، قتل، شکنجه، غرق نمودن قربانیان و یا ضرب و جرح آنان توأم است (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶). این جرم تا قبل از عهدنامه دریای آزاد

<sup>1</sup> Rubin

<sup>2</sup> Hostis Humani Generis

۱۹۵۸ ژنو جنبه عرفی داشت اما عهدنامه مذکور با اختصاص ۹ ماده (از ماده ۱۴ تا ۲۳) آن را مدون نمود. مقررات عهدنامه حقوق دریاها نیز تقریباً مشابه مقررات یاد شده است (از ماده ۱۰۰ تا ۱۰۷ و بخشی از ماده ۱۱۱). به طور کلی دزدی دریایی را از سه جهت می‌توان تعریف نمود.

**از دیدگاه عرف:** هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی است که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد.

**دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها:** در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود درباره دزدی دریایی براساس «کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد» به حقوق مدون تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها» به تصویب رسید. بر اساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو، دزدی دریایی این‌گونه تعریف شده است:

- هرگونه اقدام خشونت‌آمیز غیرقانونی یا توقیف یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد.  
 - علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها دریاهای آزاد باشد.  
 - علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.  
 - هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است.

**دیدگاه سازمان بین‌المللی دریانوردی:** عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیش‌برد این عمل (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

### دزدی دریایی و کنوانسیون‌های بین‌المللی

حقوق معاهدات بین‌المللی و همچنین حقوق بین‌المللی عرفی مکانیسم‌هایی سرکوب اعمال خشونت‌آمیز دریا از قبیل دزدی دریایی یا اعمال دیگر علیه کشتی‌ها، هواپیماها یا سکوها را توسعه داده است. موضوع دزدی دریایی تاکنون در کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد، کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲، کنوانسیون بین‌المللی سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ آورده شده است که در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود.

### دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد

ماده ۱۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای آزاد در تعریف دزدی دریایی آورده است که اگر کارکنان کشتی یا هواپیما شورش نمایند و کنترل کشتی یا هواپیما را در دست خود بگیرد و برای مقاصد شخصی خود مرتکب تعدی بشوند، عمل آنان دزدی دریایی محسوب می‌گردد. در این کنوانسیون مقررات مربوط به جلوگیری از دزدی دریایی در ماده ۱۹ تأکید شده است: «هر دولتی 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 به وسیله 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 دزدی دریایی باید حقوق اشخاص ثالثی که با حسن نیت و بدون داشتن قصد مجرمانه عمل کرده‌اند را در رسیدگی قضایی خود مد نظر قرار

دهند (چشمه‌خاور، ۱۳۸۹). کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد در واقع تجلی تدوین حقوق بین‌الملل عرفی درباره دزدی دریایی و رفتار با دزدان دریایی تلقی می‌شود.

### 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.

در ماده ۱۰۳ این کنوانسیون، کشتی یا هواپیمای راهزن، بدین شرح تعریف شده است: یک کشتی یا هواپیما که قصد افرادی که آن را به‌طور 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. به‌طوری که در این ماده قانون‌گذار بین‌المللی «قصد محض» کنترل‌کنندگان 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 عکس‌العمل در قبال راهزنی دریایی آمده است. 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 بر این که حقوق اشخاص ثالث با حسن نیت رعایت گردد. بدیهی است اعمال صلاحیت جهانی در مجازات دزدان دریایی و تعیین تکلیف کشتی، هواپیما یا اموال موجود در آنان توسط دادگاه‌های کشور توقیف‌کننده منوط به وجود قانون ملی خاص مربوط به مجازات جرم دزدی دریایی می‌باشد در غیر این صورت هرگونه اقداماتی در راستای محاکمه دزدان دریایی تا حدودی عبث و بیهوده تلقی می‌شود.

همچنین ماده ۱۰۶ کنوانسیون حاضر به مسئولیت 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 توقیف‌کننده در مقابل دولت متبوع کشتی یا هواپیما برای هر ضرر و خسارت ناشی از توقیف مسئول 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 مبتنی بر ارتکاب یا شروع به ارتکاب یا هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات دزدی دریایی یا هر نوع عمل تحریک‌کننده یا هدف دزدی دریایی می‌باشد (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

### مفهوم دزدی دریایی از منظر کنوانسیون بین‌المللی سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸

کنوانسیون به‌طور واضح جرائمی را که در حوزه کنوانسیون می‌باشند، در ماده ۳ آن فهرست نموده است. هر شخصی که مرتکب جرمی می‌شود، اگر آن شخص به‌طور غیرقانونی و عمدتاً:

الف) از طریق زور یا تهدید به آن یا هر شکل دیگر ارتکاب به یک کشتی اعمال کنترل نماید یا آن را مصادره نماید.

ب) یک اقدام خشن علیه شخصی بر روی عرشه یک کشتی انجام می‌دهد، اگر آن عمل احتمالاً دریانوردی امن آن کشتی را به مخاطره اندازد.

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

د) قرار دادن یا موجب قرار دادن یک وسیله در کشتی یا مواردی که احتمالاً باعث تخریب آن کشتی می‌شود یا باعث آسیب به آن کشتی یا محموله آن می‌شود که دریانوردی امن آن کشتی را به مخاطره بیندازد.

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

ف) اطلاعاتی را که او می‌داند غلط است، 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.

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.

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.

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 به مخاطره بیندازد.

ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ جرائمی را که تحت پوشش رژیم معاهده مزبور قرار دارند، فهرست می‌نماید. اگرچه این جرائم در بیشتر موارد همین حالا هم جرائمی علیه حقوق دولت صاحب پرچم می‌باشند، بدین معنی که در واقع فحواي 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 بدهد.

طرح کنوانسیون مزبور این است که کشورهای طرف قرارداد را متعهد نماید تا با جرائم مزبور به عنوان «وخیم و عمده» رفتار نمایند و آن‌ها را از صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم درآورند و اجازه دهند تا جرائم مزبور در هر کشور طرف قرارداد دیگری قابل محاکمه باشند. کاملاً مبرهن و آشکار است که کنوانسیون ۱۹۸۸ کشورهای عضو را ملزم به جرم‌انگاری دزدی دریایی نموده است (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

### دزدی دریایی در پرتو قطعنامه‌های سازمان ملل متحد

مجمع عمومی ملل متحد در تاریخ ۱۸ ژانویه ۲۰۰۰ طی قطعنامه A/RES 541/31 ضمن ابراز نگرانی خود از افزایش دزدی دریایی و حمایت از اقدامات آیمو 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 این 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 آن را تضمین نمایند (نجفی‌اسفاد و جهانی، ۱۳۸۹).

سازمان بین‌المللی دریانوردی 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 در خصوص 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. «همچنین 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» (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

شورای امنیت نیز همواره در قطعنامه‌های صادره خود در خصوص دزدی دریایی در سواحل سومالی، همه دولت‌های عضو ملل متحد را به نظارت مؤثر بر اجرای قطعنامه‌های شورا راجع به تحریم تسلیحاتی سومالی، جرم انگاری دزدی دریایی در نظام حقوقی داخلی خود، همکاری بین‌المللی در امر تحقیق و تعقیب مرتکبان دزدی دریایی با رعایت مقررات حقوق بین‌الملل از جمله حقوق بشر و همین‌طور کمک به سومالی جهت تقویت ظرفیت قضایی‌اش برای مبارزه با دزدی دریایی به شرط آنکه چنین اقداماتی منطبق با حقوق بین‌الملل باشند فراخوانده است.

طبق قطعنامه ۲۰۲۰ شورای امنیت (مصوب ۲۲ نوامبر ۲۰۱۱) تمام مراحل عملیات‌های مبارزه با دزدی دریایی از جمله دستگیری، بازداشت، تعقیب کیفری، انتقال مظنونان و حبس آن‌ها باید مطابق با حقوق بین‌الملل از جمله موازین حقوق بشری باشد. شورا به تأسیس سازوکارهای ملی جدید در این زمینه توسط برخی دولت‌ها مانند دولت قطر که اخیراً شعبه ویژه رسیدگی به دزدی دریایی را ایجاد کرده است، اشاره کرد. قطعنامه‌های شورای امنیت بالأخص قطعنامه‌های شماره ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ به کشورهای غیر عضو کنوانسیون‌های مزبور نیز صلاحیت رسیدگی و مقابله با این‌گونه از جرائم را اعطا نموده است (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

شورای امنیت در قطعنامه‌های خود بالأخص در قطعنامه‌های اخیر در خصوص دزدی دریایی، علاوه بر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به کنوانسیون ۱۹۸۸ نیز استناد نموده است. شورای امنیت در قطعنامه شماره ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ متذکر می‌شود، کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی برای طرفین مقرر می‌دارد تا چنین اعمالی را جرم تلقی نموده و اعمال صلاحیت نمایند و استرداد اشخاص مسئول یا مظنون توقیف یا کنترل یک کشتی به وسیله زور یا تهدید به زور یا هر دو شکل دیگر تهدید را بپذیرند و از دولت‌های عضو کنوانسیون می‌خواهد تا تعهداتشان را بر اساس این کنوانسیون انجام دهند و با دبیر کل سازمان بین‌المللی دریایی جهت اعمال صلاحیت قضایی برای تعقیب موفق اشخاص مظنون به دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه دریاها ساحلی سومالی همکاری نمایند. شورای امنیت در این قطعنامه گستره اجرایی کنوانسیون ۱۹۸۸ را به دزدان دریایی و سارقان مسلح دریا نیز تعمیم داده است. به عبارت دیگر شورای امنیت حقوق قابل اعمال بر دزدی دریایی را محدود به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نمی‌داند، بلکه با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۸ صلاحیت موسعی را به کشورها جهت توصیف اعمال ارتكابی در سواحل سومالی تحت این کنوانسیون می‌دهد. با توجه به اینکه کشور ایران به موجب «قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل پیوست آن در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاي ثابت واقع در فلات قاره» مصوب ۱۳۸۷/۰۹/۱۳ مجلس شورای اسلامی به کنوانسیون ۱۹۸۸ پیوسته، مشکلی از لحاظ اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی متصور نیست. بنابراین، اگر چه اقدامات ابتکاری شورای امنیت در پرداختن به موضوع دزدی دریایی در سومالی بوده و در تمام قطعنامه‌های صادره توسط این شورا به این امر اشاره شده است که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها چارچوب مناسبی جهت مبارزه با دزدی دریایی است اما شورا در قطعنامه‌های بعدی خود بالأخص ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ به نحو موسع‌تری به موضوع نگریسته و این اقدامات را مشمول تروریسم دریایی نیز می‌داند (فروغی، ۱۳۸۹).

### عملکرد نیروی دریایی در مبارزه با دزدان دریایی

از سال ۸۷ که رهبر انقلاب دستور حضور نیروی دریایی در منطقه خلیج عدن و دریای سرخ را صادر فرمودند تا امروز نیروی دریایی به صورت مستمر در آن منطقه حساس حضور دارد و تا امروز توانسته است بیش از ۳ هزار کشتی تجاری و نفت‌کش را اسکورت کرده و امنیت را حفظ کند و در همین راستا تاکنون به کشتی‌های بیش از ۲۲ کشور جهان نیز کمک کرده است که جایگاه ایران را در بحث مبارزه با تروریسم و ایجاد صلح و دوستی بالا می‌برد. نیروی دریایی پرچم ایران را در عرصه آب‌های آزاد جهان و در یک محیط بین‌المللی به اهتزاز درآورده است. در ذیل سعی بر آن است به مهم‌ترین مأموریت‌های نیروی دریایی اشاره شود.

- ناوگروه اول شامل ناوشکن جمهوری اسلامی البرز و ناو جمهوری اسلامی بوشهر با طی مسافت ۱۲ هزار مایل دریایی و انجام رهگیری و رصد بیش از ۷۰۰ نوع کشتی که ۳۶ فروند آن کشتی‌های تجاری و نفت کش ایرانی بودند، برای نخستین بار در نیروی دریایی یک مأموریت صد در صد عملیاتی را در آب‌های بین‌المللی با موفقیت کامل اجرا کردند.
- ناوگروه دوازدهم عبور از کانال سوئز و حضور نیروی دریایی ایران دریایی مدیترانه بعد از ۳۲ سال.
- ناوگروه سیزدهم کشتی نفت کش ۳۰۰ هزار تنی نجم که از جزیره خارک به سوی بندر عین السخنا در کشور مصر در حال حرکت بود، مورد حمله یک فروند قایق دزدان دریایی قرار گرفت که با هوشیاری و اقدام به موقع ناوگروه نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بدون هیچ آسیبی نجات یافت.
- کشتی عطارد پس از یک ساعت درگیری با دزدان دریایی توسط ناوگروه چهاردهم نجات یافت. ناوگروه چهاردهم با حضور زیردریایی یونس باعث شگفتی فرماندهان نظامی فرمانطقه‌ای شد.
- ناوگروه نوزدهم با اسکورت ۲۱ فروند کشتی تجاری و مانیپولرینگ ۲۴ فروند کشتی غیر ایرانی، یک کشتی چینی را با موفقیت و به سلامت از دست دزدان دریایی آزاد کرد و یک فروند کشتی تجاری با ملیت آمریکایی به نام «MAERSK TEXAS» را در محدوده دریایی عمان مورد حمله چندین فروند قایق دزدان دریایی قرار گرفته بود را به دنبال درخواست کمک کشتی آمریکایی از دست دزدان دریایی نجات داد (سیفی، کریمی، ۱۳۹۶).
- ناوگروه بیست و هفتم شامل ناو بالگردبر خارک و ناوشکن جمهوری اسلامی ایران سبلان پس از ساعت‌ها درگیری با دزدان دریایی، کشتی گازبر ایرانی به نام بوتانون را از چنگ آنان نجات دادند (خلیلی، خبرگزاری مهر، ۱۳۹۲/۱۰/۶).
- بنابر گزارش روابط عمومی نیروی دریایی ارتش، در پایان مأموریت ناوگروه ۳۵ نیروی دریایی ارتش یک شرکت خارجی (sea span) به خاطر نجات کشتی خود از چنگ دزدان دریایی توسط این ناوگروه، از آن‌ها تشکر کرده است (سیفی، کریمی، ۱۳۹۶).
- در هفتم فروردین ۱۳۹۱ نیز کشتی در خارج از منطقه حضور نیروی دریایی کشورمان و بدون آنکه اسکورت باشد، مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفت و ربوده شد. این کشتی ربوده شده به سمت سواحل سومالی برده شد، کماندوها و تکاوران نیروی دریایی با حضور در محل استقرار کشتی ربوده شده، ۳۶ ساعت نبرد تن به تن روی کشتی داشتند. در این عملیات، ۱۲ نفر از دزدان دریایی دستگیر و تمام کارکنان کشتی آزاد شدند (اسلامی، مرداد ۱۳۹۱).
- یکی از اقدامات مؤثر نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، نجات کشتی ایران‌هادی حامل ۲۳۰ هزار تن نفت خام در قالب دو میلیون و یکصد هزار بشکه نفت خام بود که مورد تهاجم دزدان دریایی قرار گرفت. نجات این کشتی از سوی مجامع بین‌المللی دریایی به ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد تقدیر قرار گرفت. سازمان بین‌المللی دریانوردی در آذرماه سال ۱۳۸۸ در جلسه-ای که در لندن برگزار شد، تعداد چهار لوح تقدیر به نداجا اهدا نمود. شورای امنیت نیز در قطعنامه ۱۹۵۰ از برخی کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران بابت سرکوب دزدی دریایی و حفاظت از کشتی‌های آسیب‌پذیر ترانزیت در سواحل سومالی تقدیر و تشکر می‌نماید. همچنین شورای امنیت در قطعنامه ۲۰۲۰ نیز از تلاش‌های صورت گرفته جمهوری اسلامی ایران به علت استقرار ناوها و ادوات نظامی جهت مقابل با بحران دزدی دریایی در کنار کشورهایی از قبیل چین، هند، ژاپن، مالزی، کره جنوبی، روسیه، یمن و عربستان قدردانی نمود (سیفی، کریمی، ۱۳۹۶). اما علیرغم تمامی این اقدامات مؤثر، تاکنون در محاکم جمهوری اسلامی ایران به جرم دزدان دریایی دستگیر شده توسط نیروی دریایی رسیدگی نشده است. در ذیل به بررسی این موضوع و نیز چالش‌ها و چشم‌اندازهای صلاحیت رسیدگی در محاکم داخلی ایران خواهیم پرداخت.

### چالش‌ها و چشم‌اندازهای حقوقی اعمال صلاحیت رسیدگی ایران در مبارزه با دزدی دریایی

اصل صلاحیت سرزمینی اعمال قوانین، یک اصل پذیرفته‌شده و مورد قبول حقوقی است که بالأخص در حقوق جزا از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. امروزه تمامی کشورهای این اصل را پذیرفته و قوانین خود اعم کیفری و غیره را در محدوده سرزمین خود اعمال می‌نمایند. اعمال اصل صلاحیت سرزمینی از چنان اهمیتی برخوردار است که اجرای آن جلوه‌ای از حاکمیت و



اقتدار کشورها محسوب می‌گردد. در سده‌های اخیر و با گسترش روابط سیاسی، اقتصادی و فرهنگی میان کشورها با اتکای صرف به اصل حاکمیت سرزمینی نمی‌توان به اهداف حقوق کیفری و نیز اهداف حقوق کیفری بین‌المللی دست یافت. بر همین اساس در کنار اصل صلاحیت سرزمینی و به منظور تکمیل و رفع کاستی‌های آن، اصول صلاحیتی فراسرزمینی از جمله اصل صلاحیت شخصی، اصل صلاحیت واقعی و اصل صلاحیت جهانی ایجاد شده‌اند.

در سال‌های اخیر و با گسترش پدیده شوم دزدی دریایی، بعضاً کشتی‌ها و اتباع کشور ایران نیز مورد حمله و آسیب قرار گرفته‌اند که به لحاظ شکلی (صلاحیت رسیدگی) با اتکای به اصل صلاحیت سرزمینی امکان رسیدگی دادگاه‌های کشورمان وجود ندارد. لیکن با توسل به اصول صلاحیتی دیگر همچون اصل صلاحیت تبعی و جهانی، دادگاه‌های کشورمان در صورت دستگیری دزدان دریایی صالح به رسیدگی خواهند بود. البته به نظر می‌رسد که چالش پیشروی کشور جمهوری اسلامی ایران عدم تصویب قانونی مرتبط با جرم‌انگاری دزدی دریایی می‌باشد. به عبارتی دیگر تا اصل قانونی بودن جرم و مجازات در قوانین داخلی جمهوری اسلامی ایران تصویب نشود، دادگاه‌های ایران واجد شرایط رسیدگی به این جرائم نخواهند بود. در ذیل سعی بر آن شده است تا به بررسی اصل صلاحیت جهانی و تبعی و نیز وضعیت جرم‌انگاری این جرم در قوانین داخلی بپردازیم.

### اصل صلاحیت جهانی<sup>۱</sup> و چشم‌اندازهای حقوقی مناسب برای جمهوری اسلامی

برخی از جرائم از چنان شدت، وخامت و گستردگی برخوردار هستند که احساسات کل جامعه بشری را جریحه‌دار می‌نماید. به عبارت دیگر برخی جرائم در نظر همه افراد جامعه جهانی به اندازه‌ای قبیح و قابل سرزنش هستند که مرتکبین آن‌ها را می‌توان دشمن بشریت نامید و بنابراین، به همه دولت‌ها حق تعقیب، محاکمه و مجازات چنین مجرمانی را اعطا نمود. چنین صلاحیتی را صلاحیت جهانی می‌نامند. به موجب اصل صلاحیت جهانی همه دولت‌ها صرف نظر از محل وقوع جرم، تابعیت مجرم و مجنی‌علیه، حق تعقیب، محاکمه و مجازات مجرمین این نوع جرائم را دارند. از مهم‌ترین دلایل پیش‌بینی چنین اصلی در حقوق بین‌الملل اولاً شدت یا گستردگی برخی از جرائم و ثانیاً بی‌کیفر نماندن مرتکبان چنین جرائمی است. اصل صلاحیت جهانی از دیرباز در حقوق بین‌الملل در مورد دزدی دریایی پذیرفته شده است. از مهم‌ترین جرائمی که تحت صلاحیت جهانی می‌باشند، می‌توان به جنایت علیه بشریت، نسل‌کشی، جنایات جنگی، تجاوز، هواپیمارایی، قاچاق مواد مخدر و گروگان‌گیری اشاره نمود. براساس صلاحیت جهانی هر دولتی فارغ از محل وقوع جرم، تابعیت مرتکب و تابعیت بزه دیده، صالح برای رسیدگی می‌باشد. علت پیش‌بینی صلاحیت جهانی اجتناب از تعارض در صلاحیت دولت‌ها است. امروزه در خصوص جرائم مهمی مثل جنایات جنگی، نسل‌کشی، جنایات ضد بشریت و دزدی دریایی به این نوع از صلاحیت استناد می‌گردد. این صلاحیت دو نوع است گاهی مطلق؛ بدین معنی که هیچ‌گونه رابطه‌ای میان دولت اعمال‌کننده صلاحیت و مرتکب جرم وجود ندارد و گاهی مقید؛ یعنی مشروط به حضور یا دستگیری مرتکب در قلمرو دولت مذکور می‌باشد. نوع مقید صلاحیت جهانی در کنوانسیون ۱۹۷۰ لاهه برای جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما یا ماده ۷ کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی پیش‌بینی شده است (حسین پور، ۱۳۹۴).<sup>۲</sup>

موضوع مقابله با دزدی دریایی امروزه از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است و شاید اولین اسناد مربوط به این پدیده را می‌توانیم در قرن ۱۳ قبل از میلاد ببینیم که این پدیده در طول سال‌ها و قرن‌های طولانی ادامه پیدا کرده است. آزادی دریانوردی از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه فقط در دریای آزاد، بلکه با محدودیت‌هایی در قالب عبور بی‌ضرر دریای سرزمینی و حتی در

<sup>۱</sup>. Universal Jurisdiction or The Universality principle.

<sup>۲</sup> - ماده ۷-۱ - هر کشور عضوی که در قلمرو آن مجرم یا شخص مورد اتهام حضور دارد، به محض این که مجاب شد که شرایط ایجاب می‌کند مطابق قوانین خود، نسبت به توقیف یا اتخاذ هرگونه اقدام دیگر اقدام خواهد کرد تا از حضور وی تا زمان لازم جهت انجام روند مربوط به دادرسی کیفری یا استرداد اطمینان حاصل نماید...

مواردی در آب‌های داخلی دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است. البته بر این آزادی دریانوردی دریای آزاد استثنائاتی وارد است که مهم‌ترین آن دزدی دریایی می‌باشد که در زمره قدیمی‌ترین جنایت بین‌المللی است. به همین دلیل انسان همرا با دزدی دریایی به اعماق یکی از کهن‌ترین و در عین حال مستمرترین حوادث دریاها کشانده می‌شود. با توجه به فجیع بودن جنایت دزدی دریایی، این جنایت نه فقط بحث استقرار امنیت 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. این صلاحیت در مورد دزدی دریایی دریای آزاد اعمال می‌شود. طبق ماده ۸۹ کنوانسیون ۱۹۸۲، دریاهای آزاد شامل تمام آب‌هایی می‌شود که هیچ دولت ساحلی در آنجا نمی‌تواند به اعمال حقوق حاکمه بپردازد (محمودی و راستگو افخم، ۱۳۹۷).

صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی از نوع مطلق می‌باشد. دزدی دریایی چندین 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. اعلام صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد و از قرن ۱۷ میلادی صورت می‌گرفته است. دلیل اعمال چنین اصلی در مورد دزدی دریایی این بود که دزدان دریایی اقدامات خود را دریای آزاد و خارج از قلمرو و صلاحیت هر دولت انجام می‌دادند. ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ و ماده ۱۹ کنوانسیون ۱۹۵۸ اعمال صلاحیت جهانی در خصوص دزدی دریایی توسط دولت‌ها را پیش‌بینی نموده است و به‌طور مطلق این اختیار را به هر کشور توقیف‌کننده داده است (حسین پور، ۱۳۹۴).

ق.م.ا در ماده ۹ این نوع صلاحیت را پیش‌بینی نموده و مقرر می‌دارد: «مرتکب جرائمی که به‌موجب قانون خاص یا عهدنامه و مقررات بین‌المللی در هر کشوری یافت شود در همان کشور محاکمه می‌شود. اگر در ایران یافت شود طبق قوانین جزایی جمهوری اسلامی ایران محاکمه و مجازات می‌گردد». از این‌رو، صلاحیت جهانی می‌تواند چشم‌اندازهای حقوقی مناسبی برای جمهوری اسلامی ایران فراهم کند تا با وضع قوانین مناسب و جرم‌انگاری دزدی دریایی زمینه اعتلای حقوقی کشور و برخورد با عاملان تهدید صلح و امنیت بین‌المللی فراهم آورد و همچنین ایران را به عنوان یکی از بازیگران عرصه صلح و امنیت بین‌المللی بیشتر نمایان سازد.

### صلاحیت ناشی از تابعیت مجنی‌علیه

همان‌طور که اشاره شد یکی از صلاحیت‌های شناخته شده در حقوق بین‌الملل، صلاحیت تبعی است. طبق این نوع صلاحیت، کشورها در صورتی که مجنی‌علیه از اتباع آن‌ها و مجرم فرد بیگانه‌ای باشد و جرم در خارج از قلمرو آن‌ها ارتکاب یابد، صلاحیت کیفری اعمال می‌کنند. از آنجا که حمایت از اتباع وظیفه دولت است، لذا در هر نقطه از جهان، جرمی نسبت به آنان صورت گرفته باشد، رسیدگی به آن جرم تابع قانون کیفری دولت متبوع مجنی‌علیه است (پوربافرانی، ۱۳۸۲). بنابراین، طبق ماده ۸ ق.م.ا. کلیه جرائم علیه کشور ایران یا علیه جان و مال اتباع ایرانی در خارج از ایران با شرایط مقرر قابل مجازات می‌باشند، درست مانند دزدی دریایی در سواحل سومالی یا مناطق دیگر که علیه کشتی‌های ایرانی و اتباع کشور ایران اتفاق می‌افتد. با توجه به این که بیشتر مراودات تجاری و اقتصادی کشورها از جمله ایران از طریق دریا صورت می‌گیرد و سالانه تعداد زیادی از کشتی‌ها و نفت‌کش‌های ایرانی در معرض حملات دزدان دریایی هستند، پیش‌بینی چنین صلاحیتی بسیار حائز اهمیت و اقدامی قابل تقدیر است. به نظر می‌رسد در شرایط کنونی پرکاربردترین اصل صلاحیتی برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی و جرائم مرتبط، اصل صلاحیت تبعی می‌باشد.

در دزدی دریایی، ارتکاب اعمال غیرقانونی دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها شرط است و اصل کلی آن است که اعمال صلاحیت بر کشتی‌ها دریای آزاد توسط دولت صاحب پرچم به عمل می‌آید. دیوان دائمی دادگستری بین‌المللی در پرونده معروف به لوتوس بر این اصل صحه گذاشت. در ماده ۶ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و ماده ۹۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها اصل مذکور مورد تصریح قرار گرفته لیکن این اسناد بین‌المللی استثنائاتی چون دزدی دریایی، تجارت برده، حق

بازرسی کشتی‌های مظنون به ارتکاب دزدی دریایی و سایر فعالیت‌های غیرقانونی توسط کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی را ذکر نموده است. بنابراین، با وحدت ملاک از این پرونده اگر یک کشتی با پرچم جمهوری اسلامی ایران دریای آزاد مورد حمله یا هر عمل غیرقانونی مثل دزدی دریایی قرار بگیرد، مجرمین را می‌توان برای محاکمه به دادگاه‌های کشورمان سپرد، زیرا کشتی‌ها دریای آزاد تابع هیچ دولتی به جز دولت صاحب پرچم نیستند و دولتی که کشتی او در اثر اعمال مجرمانه توسط کشتی دیگری صدمه دیده قادر به تعقیب مجرمینی که در قلمرو ارضی آن کشور پیدا شوند، می‌باشد.

### صلاحیت رسیدگی ایران نسبت به دزدی دریایی

رشد فزاینده دزدی دریایی در سال‌های اخیر به خصوص در سواحل سومالی، واکنش‌های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است. از آنجایی که محل اصلی وقوع این جرم دریاهای آزاد است و بیشترین حمل و نقل دریایی نیز از دریای آزاد انجام می‌شود، این جرم تهدیدی جدی علیه اقتصاد جهانی و حمل و نقل کالاها بالأخص انرژی و نفت محسوب می‌گردد. جرم انگاری و ممنوعیت دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد اما اسناد بین‌المللی نیز بی‌توجه به این موضوع نبوده و سه کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ و ۱۹۸۸ مهم‌ترین اسناد بین‌المللی در این زمینه هستند که صراحتاً موادی را به این جرم مهم بین‌المللی اختصاص داده‌اند. با این وصف دولت‌ها اختیارات نسبتاً وسیع عرفی و معاهده‌ای در مبارزه با این جرم در تعقیب قضایی دزدان دریایی دارند. در این رابطه شورای امنیت سازمان ملل متحد نیز با عنایت به اختیارات خود بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد مجموعه قطعنامه‌هایی را به تصویب رسانده که به کشورها اختیارات بی‌سابقه‌ای را در مبارزه با دزدان دریایی می‌دهد. در هر صورت با توجه به تحولات صورت گرفته در عرصه بین‌المللی، این تصور که دزدی دریایی را همچون برده‌داری به موضوعی متروک در حقوق بین‌الملل بدل کند، به کنار نهاد و بار دیگر توجه جامعه بین‌المللی را به خود جلب کرد. دزدی دریایی در واقع حاوی این ویژگی است که هم‌زمان یک بحث حقوق بین‌المللی و همچنین یک بحث حقوق داخلی است، صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده و سرکوب کیفری این عمل یعنی جرم انگاری و مجازات آن به هر صورت مستلزم مداخله حقوق داخلی است. هر چند دولت ایران به کنوانسیون دریاهای ۱۹۸۲ ملحق نگردیده و صرفاً آن را امضاء نموده است، لیکن به نظر می‌رسد که یکی از مقررات بین‌المللی که در ماده ۹ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲ هم به آن اشاره شده، عرف بین‌المللی است.

بنابراین، با توجه به این موضوع و همچنین با توجه به حقوق بین‌الملل عرفی که هر کشوری حق و حتی تکلیف عمل کردن به قواعد آن را دارد با این وصف شرط الحاق دولت ایران به چنین عهدنامه‌هایی که مبین عرف بین‌المللی است و از قواعد عام الشمول به شمار می‌آید، لازم نیست. بنابراین، اولین شرط اعمال صلاحیت جهانی در خصوص الحاق ایران به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ضروری نبوده و به عنوان یک عرف بین‌المللی در برخورد با دزدی دریایی به عنوان یک جرم بین‌المللی در برقراری این اصل کفایت می‌کند. بخش اعظم مراودات اقتصادی کشور ایران با سایر کشورها از طریق دریاهای صورت می‌گیرد. در سال‌های اخیر با توجه به افزایش دزدی دریایی به ویژه در سواحل سومالی، خلیج عدن و غیره کشتی‌های ایرانی نیز در معرض خطر و تهدید قرار گرفته‌اند. همچنان که در چند مورد این تهدیدات بالقوه به فعلیت رسیده و صدماتی به اتباع یا اموال متعلق به کشور یا اتباع ایران رسیده است. علاوه بر این که دزدی دریایی در مناطق مذکور به دلایل مختلف از جمله شرایط و اوضاع و احوال خاص سیاسی و اقتصادی و اهمیت استراتژیک حاکم بر این مناطق، اهمیت این مناطق در تجارت بین‌المللی، توأم بودن با گروگان‌گیری و سازمان‌یافته بودن، حمله به کشتی‌های حامل کمک‌های امداد رسان وابسته به سازمان‌های مختلف بین‌المللی از جمله سازمان ملل متحد و از همه مهم‌تر ارتکاب دزدی دریایی در آب‌های سرزمینی برخی کشورها از جمله سومالی یا ارتکاب آن در آب‌های آزاد و گریختن به آب‌های داخلی کشورها به چالشی جدی تبدیل شده است تا جایی که به عقیده برخی صاحب‌نظران نباید صرفاً صحبت از دزدی دریایی کرد بلکه باید اصول و قواعد جنگ دریایی را نیز مورد توجه قرار داد. برخی چالش‌های حقوقی در عرصه حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی نیز مبارزه و برخورد با این بزه را دشوار نموده است. در بعد داخلی اگرچه کشور ایران در کنفرانس اول سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاهای (ژنو، ۱۹۵۸) که منجر به تصویب کنوانسیون‌های چهارگانه ژنو ۱۹۵۸ راجع به حقوق

دریاها گردید و همچنین در کنفرانس سوم سازمان ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۷۳ تا ۱۹۸۲ میلادی) که منجر به تصویب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها گردید، شرکت کرد و هر دو کنوانسیون را امضا نمود، اما تاکنون این کنوانسیون‌ها را تصویب ننموده است. با این وصف سؤالی که مطرح می‌شود این است که آیا در صورت دستگیری دزدان دریایی توسط ایران، می‌توان آن‌ها را برای محاکمه به دادگاه‌های کشورمان سپرد؟ آیا دادگاه‌های کشورمان در این صورت صلاحیت رسیدگی به این جرائم را دارند؟ همان‌طور که تشریح شده، طبق مواد ۱۰۵ و ۱۰۷ حقوق دریاها (۱۹ و ۲۱ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای آزاد) کشتی دزدی دریایی را می‌توان به وسیله کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای جنگی توقیف نمود. دزدی دریایی استثنائی بر اصل صلاحیت انحصاری دولت صاحب پرچم است و دریای آزاد در صورت وجود ظن به ارتکاب دزدی دریایی حق بازرسی کشتی‌های مظنون، توقیف کشتی‌های دزدی دریایی، دستگیری متهمان و محاکمه آن‌ها توسط دولت توقیف کننده وجود دارد. فلذا اعمال صلاحیت بر دزدی دریایی آزاد منحصر به دولت صاحب پرچم نمی‌باشد. بنابراین، هر کشوری که دریای آزاد توقیف کشتی دزد دریایی را انجام دهد، صالح برای رسیدگی نیز می‌باشد. اگر کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی ایران کشتی یا هواپیمای دزدی دریایی را توقیف یا دستگیر نمایند، دادگاه‌های ایران می‌توانند در مورد مجازات و محاکمه نیز تصمیم بگیرند.

ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها نیز کشورها را مکلف به همکاری در زمینه سرکوب دزدی دریایی نموده است و مقرر داشته است: «تمام کشورها تا بالاترین حد ممکن برای سرکوبی راهزنی دریاهای آزاد یا هر محل دیگر خارج از صلاحیت هر کشور با یکدیگر همکاری خواهند نمود». مفاد این ماده سابقاً در ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ نیز پیش‌بینی شده بود. با این حال اگرچه کشور ایران معاهدات مذکور را امضا کرده ولی تاکنون از تصویب آن‌ها خودداری نموده است لیکن طبق ماده ۱۸ کنوانسیون حقوق معاهدات ۱۹۶۹: «هرگاه دولتی یک معاهده را امضا و یا اسناد یک معاهده را مبادله کند و این امضا یا مبادله مشروط به تصویب، قبول یا تأیید دولت مربوطه باشد، آن دولت باید از انجام هر عملی که مغایر هدف و موضوع معاهده باشد، خودداری نماید، مگر اینکه به صراحت مشخص نماید که قصد عضویت در کنوانسیون را ندارد». بنابراین، با توجه به اینکه تاکنون چنین امری از سوی کشور ایران اعلام نگردیده است و از آنجا که بخشی از اهداف کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲، مبارزه و سرکوب دزدی دریایی است که کشورها نیز مکلف به همکاری در این زمینه شده‌اند، کشور ما نیز باید به مفاد اهداف کنوانسیون‌های مذکور پایبند باشد و در حد ممکن همکاری لازم در این زمینه را داشته باشد.

### عناصر متشکله جرم دزدی دریایی در اسناد بین‌المللی

همانند حقوق داخلی در حقوق بین‌الملل نیز جرم بین‌المللی دارای عناصری است. مبنای جرم انگاری در جرائم بین‌المللی احترام به ارزش‌های جامعه بین‌المللی می‌باشد که در عرف یا معاهدات بین‌المللی از آن‌ها حراست شده است. جرائمی چون نسل‌کشی، جنایات جنگی، جنایات علیه بشریت، تجاوز و دزدی دریایی در زمره این جرائم می‌باشند. در ذیل سعی بر این است عناصر قانونی، مادی و روانی این جرم بین‌المللی را تشریح نماییم.

### عنصر قانونی جرم دزدی دریایی

عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها می‌باشد. طبق ماده ۱۵، دزدی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر می‌گردد:

- هرگونه اقدام خشونت‌آمیز غیرقانونی یا توقیف یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد.
- علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها دریاهای آزاد باشد.
- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است.

### عنصر مادی جرم دزدی دریایی

با توجه به توصیف قانونی جرم دزدی دریایی و طبق کنوانسیون‌های فوق‌الذکر ارتکاب اعمال ممنوعه در مواد مورد بحث ضروری است بنابراین، در قسمت عنصر مادی این جرم بایستی رفتار مجرمانه، موضوع جرم و اوضاع و احوال حاکم بر این جرم از هم تفکیک کرد. در این قسمت با توجه به هم‌پوشانی مواد ۱۵ و ۱۰۱، به بررسی ماده اخیر می‌پردازیم. رفتارهای مجرمانه عبارت‌اند از: توقیف غیر قانونی همراه با خشونت، هر عمل غارت گرایانه، هر گونه مشارکت داوطلبانه در هدایت یک کشتی یا هواپیما با آگاهی از واقعیت‌هایی که حاکی از راهزنی دریایی دارد، برانگیختن مرتکب و تسهیل عمل ارتكابی مرتکب در بندهای الف و طبق ماده ۱۰۱. موضوع جرم عبارات است از: رفتار مادی مرتکب بر اشخاص، اموال، کشتی و هواپیما.

اوضاع و احوال حاکم بر جرم دزدی دریایی:

- اعمال ارتكابی علیه اشخاص، خدمه، افراد بزه دیده بایستی همراه با خشونت غیرقانونی باشد.
- محدوده جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی، دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌هاست. بنابراین، طبق توضیحات ارائه شده چنانچه دزدی دریای سرزمینی یک دولت واقع شود، دزدی دریایی محسوب نمی‌گردد و مقررات کنوانسیون نیز در مورد آن جاری نیست.
- حداقل وجود دو کشتی یکی مهاجم و دیگری مورد هجوم لازم است.
- عمل دزدی دریایی توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی و علیه هواپیماها یا کشتی‌های خصوصی صورت می‌پذیرد. بنابراین، اقدام به دزدی دریایی توسط کشتی‌ها و هواپیماها، ناوگان دولتی یا نظامی که از آن به عنوان راهزنی تفویضی یاد می‌شود از دایره شمول ماده ۱۰۱ خارج است.
- اعمال ارتكابی در جهت مقاصد شخصی می‌باشد.

### عنصر روانی جرم دزدی دریایی

تعاریف ارائه شده در کنوانسیون‌های مذکور بیانگر نیت عمدی در ارتكاب دزدی دریایی است. چرا که نیت عمد عبارت است از اراده انسان به سوی منظوری که انجام یا عدم انجام آن را قانون‌گذار امر یا منع نموده 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 (زمان‌زاده، ۱۳۹۶).

### تطبیق جرم دزدی دریایی با عناوین مجرمانه در حقوق داخلی

برخی معتقدند جرم دزدی دریایی جرم جدیدی نیست و زمان جرائم موجود در نظام کیفری داخلی اند و نیاز به جرم‌انگاری جدید نمی‌باشد و دولت ایران در صورت دستگیری چنین مجرمینی دریای آزاد یا قلمرو حاکمیت خود می‌تواند بسته قانون داخلی خود بر حسب اینکه چه جرمی انجام داده‌اند، آن‌ها را محاکمه و مجازات نماید. دزدی دریایی ممکن است اقداماتی انجام داده باشد که در بردارنده جرائمی از قبیل محاربه، قتل، سرقت مسلحانه و غیره باشد. این عقیده را به‌طور کامل نمی‌توان پذیرفت، زیرا طبق توضیحات ارائه شده در باب عنصر مادی جرم دزدی دریایی بعضی از مصادیق مثل برانگیختن مرتکب یا تسهیل عمل ارتكابی مرتکب در بندهای الف و ب ماده ۱۰۱ که از نظر حقوق داخلی ماهیتاً معاونت در جرم ارتكابی می‌باشند و به عنوان جرم مستقل در نظر گرفته شده‌اند، همراه با ابهاماتی‌اند که آیا مطابق قانون داخلی با توجه به جرم اصلی ارتكابی، معاون در آن جرم محسوب

می‌شوند یا اینکه بایستی مجازات جرم اصلی را برای آن‌ها در نظر گرفت؟ خشونت جدای از ابهامی که در خود ماده وجود دارد، واجد مفهومی گسترده و شامل عناوین مجرمانه متعدد علیه اشخاص و اموال است. هر چند برای بعضی از مصادیق آن‌ها می‌توان در حقوق داخلی ایران معادل یا مشابهی پیدا کرد، اما معادل کاملی برای مصادیق دزدی دریایی در قوانین ایران وجود ندارد. از طرفی عناوین مجرمانه‌ای که در قوانین داخلی آمده، فقط به عنوان یک جرم عادی مطرح است نه یک جرم بین‌المللی که معمولاً به صورت گسترده و احتمالاً برنامه‌ریزی شده و سازمان‌یافته و در فراسوی صلاحیت سرزمینی ارتکاب می‌یابند. و جدای از این مجازات کردن دزدی دریایی به عنوان یک جرم عادی انتظارات اسناد بین‌المللی را برآورده نمی‌کند (زمان‌زاده، ۱۳۹۶).

### بحث و نتیجه‌گیری

پرواضح است که در شرایطی که ۹۰ درصد کالاهای صادراتی و وارداتی کشور ج.ا.ایران از طریق دریاست و بازرگانی خارجی آن هم‌روزه با خطر راهزنان دریایی روبه‌رو است، وضع یک قانون جامع و روشن جهت مبارزه با پدیده روزافزون راهزنی دریایی در خلیج عدن و سایر نقاط جهان لازم و ضروری است. پیرامون آنچه یاد شد، عملکرد نیروی دریایی که تاکنون در مبارزه با بحران دزدی دریایی در خلیج عدن انجام گردیده، نوعی دفاع امنیتی بوده است و جا دارد تا نهادهای ذی‌ربط اقدامات اولیه مورد نیاز در این زمینه که عبارت است از صدور دستورالعمل‌های قضایی جدید جهت مبارزه با پدیده دزدی دریایی، پیشنهاد وضع قوانین معطوف به راهزنی دریایی و معرفی ضابطین قانونی جهت شناسایی و تعقیب راهزنان دریایی را با توجه به محل وقوع جرم در آب‌های آزاد بین‌المللی به انجام رسانند. بر اساس آنچه اعلام شد، هر کشتی که دارای پرچم ج.ا.ایران، متعلق به اتباع و یا شرکت‌های ایرانی بوده، نیازمند این حمایت است. از طرفی، هر کشتی که محموله آن متعلق به ایران و یا به هر نحوی در حوزه قضایی جمهوری اسلامی ایران قرار دارد، شامل این مسئله می‌شود. شایان ذکر است که هر کشتی که در مبارزه با راهزنان دریایی مورد حمایت نیروهای دریایی ایران قرار گرفته باشد، نیازمند این حمایت قضایی می‌باشد. لذا شایسته و لازم است که دولت جمهوری اسلامی ایران به‌ویژه قوه قضاییه و مقننه در کنار سازمان‌های دریایی کشور زمینه‌های لازم را جهت وضع و اجرای قوانین و مقررات کافی جهت مبارزه با بی‌کیفرمانی پدیده دزد دریایی در نظام قضایی جمهوری اسلامی ایران را فراهم آورند (سیفی و کریمی، ۱۳۹۶).

در حقوق جزای بین‌الملل علاوه بر اصل صلاحیت سرزمینی چهار اصل صلاحیتی دیگر تحت عناوین اصل صلاحیت شخصی، اصل صلاحیت تبعی، اصل صلاحیت واقعی و اصل صلاحیت جهانی جهت مقابله با بزهکاری در سطح بین‌المللی و بی‌کیفر نماندن مجرمان پیش‌بینی شده است. هر یک از این اصول صلاحیتی مطابق دلایل، ضوابط و شرایط ویژه‌ای قابل اجراست. بدیهی است که توسعه صلاحیت کشورها در اعمال قوانین کیفری خود نامحدود نیست و خارج از اصول فوق‌الذکر و شرایط هر یک از آن‌ها فاقد وجاهت حقوقی می‌باشد. در بعد داخلی قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ به عنوان مهم‌ترین قانون کیفری در نظام حقوق کیفری ایران، همه‌ی اصول صلاحیتی فوق‌الذکر را به رسمیت شناخته است.

اگر چه کشور ایران دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را تصویب ننموده و همین امر موجب تردید برخی در صلاحیت ایران برای محاکمه دزدان دریایی شده است، در صورت دستگیری دزدان دریایی دادگاه‌های کشورمان صلاحیت رسیدگی را دارند، زیرا به عنوان مهم‌ترین دلایل می‌توان گفت اولاً کنوانسیون‌های مذکور به هر کشور توقیف‌کننده صلاحیت رسیدگی اعطا نموده است؛ ثانیاً کنوانسیون‌های دیگر مرتبط با دزدی دریایی و تروریسم دریایی از جمله کنوانسیون ۱۹۸۸ مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و کنوانسیون ۱۹۷۹ علیه گروگان‌گیری وجود دارند که مورد تصویب کشور ایران نیز قرار گرفته‌اند و از حیث صلاحیت و جرائم احصاء شده موسع‌تر از کنوانسیون‌های سابق هستند و هر دو حوزه ماهوی و شکلی مقرراتی را برای اعمال صلاحیت در مورد دزدان دریایی فراهم می‌نمایند و ثالثاً با توجه به اصول صلاحیتی فراسرزمینی از جمله اصل صلاحیت جهانی و اصل صلاحیت تبعی در بسیاری از اشکال دزدی دریایی، مبنای مناسبی برای اعمال صلاحیت قوانین کیفری بر مرتکبان دزدی دریایی در دادگاه‌های کشورمان فراهم می‌گردد.

همانند حقوق داخلی در حقوق بین‌الملل نیز جرم بین‌المللی دارای عناصری است. مبنای جرم‌انگاری در جرائم بین‌المللی احترام به ارزش‌های جامعه بین‌المللی می‌باشد که در عرف یا معاهدات بین‌المللی از آن‌ها حراست شده است، عنصر قانونی جرم دزدی دریایی ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو و ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای می‌باشد، اما جدای از ابهامات موجود در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲ برای بعضی از مصادیق آن‌ها می‌توان در حقوق معادلی یافت، اما معادل کاملی برای مصادیق دزدی دریایی در قوانین ایران وجود ندارد. از طرفی عناوین مجرمانه‌ای که در قوانین داخلی آمده و با نتیجه حاصل از جرم دزدی دریایی قابل انطباق است، از جمله قتل، آدم‌ربایی و سرقت مسلحانه که قابل انطباق با اصل موضوع و خود جرم دزدی دریایی نمی‌باشد (که در صورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی، نتایج حاصل می‌توانست مصادیقی از تعدد جرم و مجازات باشد و در هر صورت خلأ قانونی در اصل موضوع که همان جرم دزدی دریایی به‌عنوان یک جرم بین‌المللی که معمولاً به‌صورت گسترده و احتمالاً برنامه‌ریزی شده و سازمان‌یافته و در فراسوی صلاحیت سرزمینی ارتکاب می‌یابند، در حقوق داخلی احساس می‌گردد) و در حال حاضر، محاکمه نتایج حاصل نیز صرفاً به‌عنوان یک جرم عادی قابل تعقیب‌اند و نه یک جرم بین‌المللی. جدای از این، مجازات کردن دزدی دریایی به‌عنوان یک جرم عادی انتظارات اسناد بین‌المللی و جامعه بین‌المللی را نیز برآورده نمی‌کند. بنابراین، با عنایت به عدم کفایت عناوین مجرمانه در حقوق داخلی و با توجه به رعایت اصل قانونی بودن جرم و مجازات در اعمال اصل صلاحیت جهانی بر جرم دزدی دریایی مطابق شرایط مقرر در ماده ۹ قانون مجازات اسلامی ۱۳۹۲، می‌تواند یکی از دلایل جرم‌انگاری این جرم در حقوق داخلی باشد تا تمام مصادیق آن را بتوان مورد تعقیب و محاکمه قرار داد.

در پایان این نوشتار چند پیشنهاد جهت ارتقاء سطح دانش و معلومات کارکنان ناوهای جنگی و سلسله‌مراتب فرماندهی در نیروی دریایی در مبارزه با دزدان دریایی ارائه می‌گردد:

- ۱- برگزاری دوره‌های تخصصی آشنایی فرماندهان با حقوق بین‌الملل دریاهای یا اعزام افسران به دوره‌های تحصیلات تکمیلی حقوق بین‌الملل در مقاطع ارشد و دکتری.
- ۲- گنجاندن آموزش‌های کاربردی آشنایی با حقوق بین‌الملل دریاهای و مسئولیت‌ها و مصونیت‌های کارکنان ناوهای جنگی در برنامه‌های آموزشی حین خدمت کارکنان به‌طور مستمر.
- ۳- ایجاد مرکز مطالعات راهبردی حقوق دریاهای در مراکز آموزشی و پژوهشی نیروی دریایی ارتش.

## منابع

- اسلامی، محمد مهدی. (۱۳۹۱)، سابقه دزدی دریایی و محدودیت‌های حقوقی مقابله با آن، بندر و دریا، ۹۲.
- برزانده، آرزو. (۱۳۹۱)، نقش رسانه‌ها در تلاش برای توسعه و گسترش آگاهی از حقوق بشردوستانه، فصلنامه مطالعات بین‌المللی، ۱۰(۴).
- پوربافرانی، حسن. (۱۳۸۲)، اصل صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه در حقوق جزای بین‌الملل و ایران، نامه مفید، ۳۷.
- حسین‌پور، خسرو. (۱۳۹۴)، چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران، فصلنامه مطالعات فقه اسلامی و مبانای حقوق، ۹(۳۱).
- چشمه‌خاور، صلاح‌الدین. (۱۳۸۹)، دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل؛ بررسی آثار قطعنامه‌های شورای امنیت بر حقوق بین‌الملل، مجموعه مقالات دزدی دریایی حقوق بین‌الملل، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، تهران.
- خلیلی. (خبرگزاری مهر، ۱۳۹۲/۱۰/۶)، پیام جزئیات مأموریت ۲۸ ناوگروه ایران/ تسلط کامل ایران بر مسیر یک‌سوم کشتی‌های تجاری جهان، تهران.
- رستمی، علی‌اکبر و زهدی، یعقوب. (۱۳۹۲) تبیین جایگاه نظامی دریا در راهبرد دفاعی ج.ا.ا و ارائه راهکارهای تحقق الزام‌های آن، فصلنامه راهبرد دفاعی، ۱۱(۴۲).
- زمان‌زاده، اکبر. (۱۳۹۶)، دزدی دریایی از منظر حقوق دریاهای، تطبیق با حقوق داخلی و عدم کفایت عناوین مجرمانه در حقوق کیفری ایران در محاکمه مجرمین، دومین همایش ملی فناوری‌های نوین دریایی.
- سیفی، بهزاد و کریمی بیرگانی، فرزاد. (۱۳۹۶)، عملکرد سازمان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدی دریایی در پرتو تحولات حقوق بین‌الملل، مجموعه مقالات همایش ملی ایران و حقوق بین‌الملل صلح و امنیت منطقه‌ای، انتشارات دانشگاه قم.

- فروغی - فضل ا. .... (۱۳۸۹)، موانع و محدودیت‌های تعقیب داخلی جرائم بین‌المللی، مجله مطالعات حقوقی، ۲(۲).
- معین، محمد. (۱۳۸۴)، فرهنگ فارسی، انتشارات امیرکبیر، ۶ جلد، جلد دوم، چاپ بیست و دوم، تهران.
- محمودی، سید هادی و راستگو افخم، عارفه. (۱۳۹۷)، تقابل برنامه آزادی دریانوردی آمریکا و ادعاهای حاکمیتی چین دریای جنوبی چین، مجله مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، ۱۰(۱).
- نعمتی، محمد رضا و سیفی، بهزاد. (۱۳۹۴)، حقوق و قواعد کاربردی حقوق مخاصمات مسلحانه، انتشارات دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، نوشهر.
- نجفی‌اسفاد، مرتضی و جهانی، فرخزاد. (۱۳۸۹)، دزدی دریایی و حقوق بین‌الملل؛ مروری بر حوادث سومالی، مجموعه مقالات دزدی دریایی حقوق بین‌الملل، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، تهران.
- Encyclopedia of public international law (1998), vol. Xi, law of the sea. Air and space.
- Rubin.a. P. (1998), the law of piracy, u.s. naval war college international law studies, 63.