

کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا

ابومحمد عسگرخانی^۱، سیده نسترن رضوی^۲

^۱استادیار، گروه حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین الملل قشم

^۲دانشجوی کارشناسی ارشد، حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی واحد بین الملل قشم

چکیده

قاچاق بین المللی مواد مخدر، دیر زمانی است که می نماید. از این رو، در چنین دهکده ای به تهدیدهای ناشی از سازمانهای بین المللی قاچاق مواد مخدر، باید پاسخی جهانی داده شود. پاسخی که جامع سیاستها و راهکارهایی باشد که همزمان به کلیه ابعاد معضل مواد مخدر پرداخته و در مرحله اجرا، مشارکت و مساعدت فعال همه نهادهای ذیربط را جلب و جذب نماید از این منظر، تشکیل و فعالیت سازمان بین المللی پلیس جنائی (اینترپل) از برجسته ترین گامهای جامعه بین المللی در اوایل قرن بیستم در راستای مبارزه هماهنگ و همه جانبه با جرائم سازمان یافته بین المللی از جمله قاچاق مواد مخدر بوده است. جایگاه اینترپل در نظام حقوقی بین المللی و راهکارهای اجرایی آن در مبارزه با قاچاق بین المللی مواد مخدر، اهتمام و توجهی ویژه را می طلبد. بر خلاف دزدی دریایی و تجارت برده که به عنوان اولین مصادیق جنایات بین المللی محسوب گردیده و اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با تعقیب و مجازات مرتکبین آنها از گذشته تاکنون فراهم بوده است، برخی دیگر از انواع جدیدتر جرائم بین المللی دریایی در دوران اخیر، مورد توجه جامعه جهانی قرار گرفته اند. در میان انواع مختلف جرائم مذکور، با توجه به درجه اهمیت آنها و اینکه روند مقابله جامعه جهانی با آنها به انعقاد معاهدات بین الملل منجر شده باشد، در این راستا، کنوانسیون های چهارگانه ژنو (۱۹۵۸) و حقوق دریاها (۱۹۸۲)، کنوانسیون سازمان ملل متحد برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و داروهای روان گردان (مصوب ۲۰ دسامبر ۱۹۸۸)، به همراه سایر اسناد بین المللی، منطقه ای و دوجانبه مربوطه که همگی به مبارزه با جرائم بین المللی دریایی اختصاص دارند، در این تحقیق مورد بررسی قرار خواهند گرفت.

کلمات کلیدی: مواد مخدر، قاچاق، دریا، صلاحیت، اسناد بین المللی

مقدمه

تحقیق حاضر در صدد طرح موضوع ویافتن پاسخی برای این پرسش است که: آیا کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا موثر هست یا خیر؟ در صورت مثبت نبودن پاسخ چه تهدیداتی از ناحیه قاچاق مواد مخدر متوجه امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران می‌شود.

با عنایت به ویژگیهای عمده‌ای همچون بین‌المللی شدن یک رخداد و فراگیری و تداوم، معلوم می‌شود که قاچاق مواد مخدر به علت همسویی با سیاستهای حاکم در زمان رژیم سابق، به‌عنوان یک تهدید برای امنیت ملی ایران مطرح نبوده ولیکن با وقوع انقلاب اسلامی و تغییر اوضاع و احوال این عامل به‌صورت یک تهدید امنیتی رخ نموده است. آمار و ارقام مورد استفاده همگی مؤید استنتاجی است.

نفوذپذیری مرزها، ایجاد شرارت و ناامنی، سرمایه‌داری سیاسی مخالفان داخلی و خارجی و از جمله مواردی هستند که زیر‌عنوان عوامل مخرب امنیت ملی طرح و بطور مفصل بررسی شده‌اند. «مواد مخدر به شکل گسترده‌تری امنیت کشورها را تحت‌الشعاع قرار داده‌اند. مبنای امنیت هم اینک توسعه است و نه تسلیحات.

برای بازشناسی و تفکیک تهدیدات امنیتی در سطح ملی از آسیب‌پذیریه‌های اجتماعی، مسایل و تنشهای جاری سیاسی و برداشتهای سلیقه‌ای از تهدیدات، نیاز به‌شاخصهایی است که ذیلاً بدانها اشاره می‌شود:

برخی رخدادها داخلی بُعد بین‌المللی می‌یابند و با توجه به تأثیرگذاری در سطوح جهانی یا منطقه‌ای باعث جلب حساسیت و یا تحریک سایر بازیگران (دولتها و یاسازمانهای بین‌المللی) می‌شوند (Korany, op.cit). مانند وقوع انقلاب اسلامی و طرح ایده صدور انقلاب و واکنش دیگر کشورها که انجام گرفتن تحریکاتی علیه جمهوری اسلامی را در پی آورد. مورد دیگر می‌توان به وقایع و مسایل داخلی سودان اشاره کرد که بهانه حمله آمریکا به این کشور در سال ۱۹۹۲ گشت.

اگر موضوع فرضی از یک ناحیه محدود جغرافیایی فراتر رفته و بخش اعظم مساحت و جمعیت کشور را دربرگیرد و یا قسمت مهم و عمده‌ای از نیروی انسانی و یا منابع کشور و امکانات دولتی را به خود معطوف کند، تهدید امنیت ملی محسوب می‌شود. مانند: بحرانهای شهری وسیع، تنشهای قومی گسترده و یا مسأله مواد مخدر.

هرگاه موضوع مورد بحث به لحاظ زمانی از شکل یک مسأله و عارضه نامطلوب‌زودگذر خارج گردد و در میان مدت یا درازمدت و به صورت فرسایشی ضایعاتی به بار آورد و برای دوره طولانی مدت توان مادی و غیرمادی دولت را به خود مشغول کند قطعاً در شمار تهدیدات امنیتی قرار می‌گیرد. مسایلی مانند افزایش انفجار آمیز جمعیت و مواد مخدر از چنان تداوم زمانی برخوردار هستند که تهدید امنیتی به شمار می‌روند.

آسیبهای اجتماعی، جلوه‌های جزئی و فرعی تهدیداتند که در بالاترین حد، سلامت اخلاقی و نظم و امنیت عمومی جامعه را خدشه‌دار می‌کنند. تکثیر، فراگیری و مداومت می‌تواند آسیبها را به تهدید امنیتی تبدیل کند. البته مبانی ارزشی و دیدگاهها و اولویتهای تصمیم‌گیران سیاسی یک جامعه نیز در تلقی یک پدیده به‌مثابه آسیب یا تهدید مؤثر است. طرز تلقی نظامهای سیاسی ایران از مسأله مواد مخدر پیش و پس از انقلاب گواه مدعاست. پیش از انقلاب اسلامی مسأله مواد مخدر مداومت و فراگیری کنونی رانداشت و ضمناً تعارضی هم با مبانی ارزشی دولتمردان رژیم پهلوی نمی‌یافت. در حالی که پس از انقلاب اسلامی با عنایت به عوامل زیر می‌توان این مسأله را مواد مخدر در ایران تهدیدی امنیتی دانست:

۱ - تکثر، مداومت و فراگیری؛ در طول تمامی این سالها بر میزان ورود موادمخدر به کشور، تعداد معتادان، تعداد زندانیان، هزینه‌ها و زیانهای اقتصادی ناشی از ورود، توزیع و مصرف موادمخدر و گستره جغرافیایی توزیع و مصرف آن افزوده شده است.

۲ - در نظام ایدئولوژیک جمهوری اسلامی، بسیج مردم نقش عمده‌ای در تقویت اقتدار و امنیت کشور دارد و هر عاملی که به وفاق و ارزشهای متعارف جامعه آسیب بزند در واقع با تأثیرگذاری منفی بر مسأله بسیج به نظام سیاسی لطمه وارد خواهد ساخت که این خود، پدیده‌ای ضدامنیتی محسوب می‌شود. در چنین نظامی امنیت فرهنگی جامعه با امنیت کل نظام آمیخته است و سلامت اخلاقی و حفظ پتانسیل بسیج جامعه براساس اصول، ارزش امنیتی مضاعفی دارد. بیش از نصف جمعیت کشور را جوانان تشکیل می‌دهند و حفظ و تقویت نظم و امنیت در گرو جلب نظر و توان بسیج و سازماندهی آنان است. طبعاً با این نگرش آرمانی، گسترش روزافزون اعتیاد به ویژه در میان جوانان و پایین آمدن تدریجی میانگین سنی معتادان و توزیع کنندگان مواد افیونی و گرایش کلی بخش مهمی از سرمایه و نیروی کار جامعه به سمت این تجارت پررونق اما نامشروع و مضر به حال اقتصاد ملی را نمی‌توان تنها یک آسیب یا بزهکاری و یا کجروی دانست. جامعه در حال توسعه ایران نمی‌تواند نظاره‌گر به هدر رفتن منابع محدود مالی و سرمایه‌ها و نیروی انسانی خود باشد و این پدیده را مانع جدی فراروی بنا نهادن جامعه آرمانی خود می‌داند.

۳ - بُعد بین‌المللی یافتن این پدیده داخلی؛ عامل دیگری است که مسأله موادمخدر را به امنیت ملی ایران گره می‌زند. چنان که اشاره شد مسأله اعتیاد و قاچاق موادمخدر در ایران، مقوله‌ای است که با خارج از مرزها مرتبط است. زیرا عملاً تولید موادمخدر در داخل تقریباً به صفر رسیده و آن چه در داخل کشور مصرف یا ترانزیت می‌شود از خارج کشور وارد می‌شود.

با توجه به مخاطرات حمل و نقل دریایی و هوایی موادمخدر و کوتاهی مسیر ایران در رساندن مواد به ترکیه و سپس اروپا و سابقه طولانی ترانزیت مواد از کشور ما، آشنا بودن قاچاقچیان به مسیر ایران و فعالیت قاچاقچیان ایرانی، باندهای بین‌المللی موادمخدر علی‌رغم مبارزه شدید جمهوری اسلامی هم‌چنان ترجیح می‌دهند محموله‌های خود را از این طریق ترانزیت کنند. این امر ضمن لطمه زدن به اعتبار جمهوری اسلامی در خارج و دادن خوراک تبلیغاتی به رسانه‌ها و محافل حقوق بشری غربی برای حمله به نظام، دست بیگانگان و باندهای بین‌المللی قاچاق را در بلندمدت در کشور ما باز می‌کند و به شرحی که در ادامه خواهد آمد، تهدیدات امنیتی جدی‌ای را متوجه نظام می‌سازد.

بیان مسئله

با تأکید مجدد بر اصول راهگشای موجود در معاهدات ناظر به مواد مخدر و داروهای روانگردان و روش کنترل مذکور در آنها، با درک ضرورت تقویت و تکمیل تدابیر پیش‌بینی شده در "کنوانسیون واحد مربوط به مواد مخدر، مصوب ۱۹۶۱" و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۷۲ و کنوانسیون مربوط به داروهای روانگردان مصوب ۱۹۷۱ به منظور رویارویی با حجم و ابعاد قاچاق مواد مخدر و تبعات وخیم آن، همچنین با درک اهمیت تشدید و افزایش امکانات قانونی مؤثر برای همکاریهای جهانی در امور کیفری به منظور ریشه کن نمودن فعالیتهای بزهکارانه بین‌المللی در زمینه قاچاق مواد مخدر، با تمایل به انعقاد یک کنوانسیون بین‌المللی جامع، مؤثر و کارا که مبارزه با قاچاق مواد مخدر را هدف مشخص خود قرار داده و به ابعاد گوناگون مشکل، بخصوص آنها که در معاهدات موجود ناظر به مواد مخدر و داروهای روانگردان پیش‌بینی نگردیده‌اند، توجه نماید.

با عنایت به ابزار و طرق ارائه شده توسط سازمان پلیس جنایی بین‌المللی به منظور مبادله بهنگام و مؤثر اطلاعات مربوط به تحقیقات جنایی فی مابین مقامات پلیس در یک سطح جهانی.

توصیه می‌نماید که مقامات پلیس می‌بایستی از پیشینه‌ها و سیستم ارتباطی سازمان پلیس جنایی بین‌المللی برای نیل به اهداف کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان نهایت استفاده ممکن را به عمل آورند.

اجرای موقت کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه قاچاقچیان مواد مخدر و داروهای روانگردان کنفرانس سازمان ملل متحد برای تصویب یک کنوانسیون علیه قاچاق مواد مخدر است بنابراین نگارنده بر آن شد مقاله ای با عنوان کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا تهیه نماید.

به منظور پیشگیری و مبارزه با جرایم دریایی از طریق مرزهای دریایی، قوانینی میان کشورها وجود دارد، که کشورهای عضو بر اساس قوانین بین‌المللی دریاها نهایت همکاری را برای مقابله با این دست جرایم به خرج می‌دهند. کشور عضوی که بنابر علت‌های معقول، به ورود یک کشتی به مرزهای دریایی خود مظنون است، می‌تواند موضوع را به کشوری که پرچم به آن تعلق دارد اطلاع دهد و تایید ثبت علایم را درخواست کند و کشوری که پرچم آن بر کشتی نصب شده است می‌تواند به کشتی درخواست کننده اجازه دهد؛ به کشتی وارد و آن را بازرسی کند، چنانچه مدارکی به دست آید که نشان دهد آن کشتی به قاچاق از راه دریا مشغول است، در مورد آن کشتی و اشخاص و بار موجود در آن، طبق مجوزی که از سوی کشوری که پرچم آن بر کشتی نصب شده است، اقدام لازم خواهد شد و کشور عضو که طبق بند ۲ این ماده اقدامی انجام داده است، باید نتایج حاصله را به کشوری که پرچمش بر روی آن کشتی قرار دارد سریعاً اطلاع دهد. براساس ماده ۷ پروتکل و قرارداد میان کشورها، کشوری که پرچمش بر روی یک کشتی نصب شده می‌تواند، صدور مجوز را به شرایط مورد توافق خود و کشور درخواست کننده، شامل شرایط مربوط به امکان وجود و حدود تدابیر موثری که باید اتخاذ شوند، مشروط کند. کشور عضو بدون مجوز صریح کشوری که پرچمش روی کشتی نصب شده است به استثنای اقداماتی که اتخاذ آن‌ها برای رفع خطر قریب‌الوقوع که جان اشخاص را تهدید می‌کند ضروری باشند یا اقدامات ناشی از موافقت‌نامه‌های دو جانبه یا چند جانبه، نباید هیچ اقدام دیگری انجام دهد. کشور عضوی که با داشتن مدارک و شواهد معقول به یک کشتی فاقد تابعیت مظنون شود که آن کشتی به قاچاق مهاجران از طریق دریا مشغول است، می‌تواند به کشتی وارد و آن را بازرسی کند. اگر مدارکی دال بر تایید این ظن مذکور به دست آید، آن کشور عضو می‌تواند طبق قوانین داخلی و بین‌المللی تدابیر مناسب را اتخاذ کند.

سوال اصلی تحقیق

- کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا بر چه اصولی تاکید دارند؟

سوالات فرعی تحقیق

۱- کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا چه انتظاراتی از دولت‌ها دارند؟

۲- تبعات و تأثیرات متعددی بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران چیست؟

فرضیه اصلی تحقیق

-در کنوانسیون منع قاچاق مواد مخدر از طریق دریا بر چه اصولی تاکید به دولت‌ها تأکید می‌نماید تا در حدود امکانات خود اقدامات مربوط به تصویب کنوانسیون سازمان ملل متحد علیه قاچاق مواد مخدر و داروهای روانگردان را سرعت بخشیده به نحوی که این کنوانسیون در اسرع وقت به مورد اجرا گذاشته شود.

فرضیه های فرعی تحقیق

- ۱- از دولتها دعوت می‌نماید تا در حدود امکانات خود تدابیر لازم پیش‌بینی شده در کنوانسیون را مادام که کنوانسیون نسبت به هر کدام از آنها لازم‌الاجرا نگردیده است، به طور موقت به اجرا گذارند.
- ۲- قاچاق موادمخدر تبعات و تأثیرات متعددی بر امنیت ملی جمهوری اسلامی ایران دارد.

روش تحقیق

توصیفی و تحلیلی می‌باشد و روش گرد آوری مطالب کتابخانه ای می‌باشد.

مفاهیم

بند اول: جرم

جرم که در لغت به معنای گناه است. ۱ در نگاه کلی جرم را رفتاری می‌دانند که مخالف نظم اجتماعی است و مرتکب آن با واکنش جامعه مواجه می‌شود که این واکنش اغلب به صورت مجازات می‌باشد. جرم در زبان قرآن و به تبع آن در فقه اسلامی، عبارتست از انجام دادن فعل یا گفتن قولی است که شارع مقدس آنرا منع کرده است. به عبارت دیگر افعال و اقوالی جرم تلقی می‌شوند که مغایر با احکام یا اوامر و نواهی باری تعالی باشند به طوری که در آیه دوازدهم سوره مائده «بِجْرِمَنكُمْ» به معنای کارهای زشت و ناپسند وارد شده است و نیز لفظ «مجرمین» در آیه چهل و هشتم از سوره قمر نیز ناظر به اعمال و رفتار زشت کسانی است که در گمراهی به سر می‌برند. همین معنا را می‌توان از آیاتی که در باب انواع جرایم مشمول است همچون قصاص نفس، قصاص عضو، دیه، حد زنا، حد قذف، حد سرقت در قرآن کریم وارد شده است استشهاد نمود. ۲ دورکیم جامعه شناس فرانسوی می‌گوید: «هر عملی که در خور مجازات باشد، جرم است. یعنی هر فعل یا ترک فعلی که نظم و آرامش اجتماعی را مختل سازد و قانون نیز برای آن مجازاتی تعیین کرده باشد، جرم محسوب می‌شود. به نظر دورکیم، ما کاری را به خاطر جرم بودن محکوم نمی‌کنیم بلکه از آن جایی که آن را محکوم می‌کنیم جرم تلقی می‌شود». ۳ از نظر حقوقی نیز جرم عملی است که برخلاف یکی از موارد قانون مجازات عمومی هر کشور باشد و مجرم کسی است که در زمان معینی عمل او بر خلاف قانون رسمی کشور باشد. علمای حقوق کیفری هر یک جرم را به گونه‌ای تعریف کرده‌اند. هر یک از این تعاریف، اغلب از گرایشهای نظری مکتب‌های خاصی ملهم شده است. برای نمونه مکتب عدالت مطلق، جرم را «هر فعل مغایر اخلاق و عدالت» تعریف کرده است. یا بنا به تعریف گارو فالو یکی از بنیانگذاران دانش جرم‌شناسی، جرم عبارت است از تعرض به احساس اخلاقی بشر یعنی «جریحه دار کردن آن بخش از حس اخلاقی که احساسات بنیادی نوع خواهانه یعنی شفقت و درستکاری را شامل می‌شود». ۴ برخی از استایید جرم را کنش‌های مثبت یا منفی مخالف نظم اجتماعی افراد در جامعه که به موجب قانون برای آن مجازات یا اقدامات تأمینی تعیین شده باشد ۵ می‌دانند. که این تعریف با توجه به ماده ۲ق.م.ا ایران که در تعریف جرم اشعار می‌دارد «هر فعل یا ترک فعلی که در قانون برای آن مجازات تعیین شده باشد جرم محسوب می‌شود» ایراد شده است. البته با توجه به این ماده قانونی رفتارهای مخالف نظم اجتماعی فقط

۱- احمد سیاح، فرهنگ جامع عربی، فارسی، جلد اول، چاپ دوم، تهران، کتابفروشی اسلام، ۱۳۸۳، ذیل واژه جرم

۲- ولیدی، محمد صالح، حقوق جزای عمومی تهران، جلد دوم، چاپ اول، تهران، مرکز نشر داد، بهار ۱۳۸۲، ص ۱۳.

۳- ستوده، هدایت الله، آسیب شناسی اجتماعی (جامعه شناسی انحرافات)، چاپ ۲۱، ویرایش ۳، تهران، انتشارات آوای نور، ۱۳۸۹، ص ۶۵

۴- اردبیلی، محمدعلی، حقوق جزای عمومی، جلد اول، چاپ پنجم، تهران، نشر میزان، پاییز ۱۳۸۲، ص ۱۱۹.

۵- نوریها، رضا، زمینه ی حقوق جزای عمومی، چاپ نهم، تهران، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۳، ص ۱۵۰

وقتی عنوان جرم می‌گیرد که مجازات یا اقدامات تأمینی و تربیتی برای آن منظور شده باشد در غیر اینصورت عنوان جرم ندارد و فقط یک عمل مخالف نظم اجتماعی یا ضد ارزش یا بطبع شر و بدی نامیده می‌شود. اما باید در نظر داشت که با توجه به نسبی بودن جرم، جرم از تعریفی که پذیرش عام داشته باشد برخوردار نیست و تعیین اینکه چه چیز جرم و چه چیز جرم نیست (و چه کسی مجرم یا چه کسی مجرم نیست) به زمان و مکان بستگی دارد. ۶ که در تاریخ شاهد نمونه‌های بیشماری هستیم. مسیح را به عنوان مجرم محکوم کردند و در کنار دو سارق معمولی به صلیب آویختند (عقیده خاص مسیحیان). بسیاری از پیروان مسیح نیز سرنوشت مشابهی یافتند. نسل‌های بعدی مسیحیان نیز افراد موسوم به مرتد و غیر مسیحیان را مجرم می‌نامیدند و با همان خشونت‌هایی که رومی‌ها با بینانگذار مسیحیت رفتار کردند، برخورد می‌کردند.

بند دوم: جرم دریایی

در مورد جرم دریایی تا کنون تعریفی در قانون و اساتید حقوق ارائه نشده است. اما می‌توان گفت: با توجه به تعریف جرم که در قانون مجازات ارائه شده است، گفت: جرم دریایی عبارت است از جرم یا جرایمی که در آبهای داخلی، سرزمینی و نیز آبهای آزاد توسط اتباع داخلی یا خارجی صورت می‌گیرد و برای آن مجازات تعیین شده است. امروزه شاهد افزایش اقدامات غیر قانونی در دریاها هستیم که برخی از آن‌ها اساساً با انواع فعالیت‌های دریانوردی مرتبط نبوده و اهداف خاص دیگری را دنبال می‌کنند. برای تضمین جلوگیری از چنین اقداماتی، صرف جرم شناختن آن در اعمال در کنوانسیون‌های جدید و نیز درخواست از دولت‌ها مبنی بر اتخاذ تدابیر ضروری جهت اعمال صلاحیت کیفری‌شان نسبت به کشتی‌های مختلف حامل پرچم آن‌ها کافی به نظر نمی‌رسد. ۷. بدیهی است برای موثر ساختن این گونه مقررات، همکاری میان دولت‌ها در یک چارچوب قراردادی از ضروریات می‌باشد. ۸

مفهوم لغوی

«قاچاق کلمه‌ای است ترکی و به معنی برده و ربوده و آنچه ورود آن به کشور و یا معامله آن از طرف دولت ممنوع است می‌باشد. قاچاقچی کسی است که مال التجاره ممنوع‌الورود یا ممنوع‌المعامله را بدون کسب اجازه از دولت و یا پرداختن گمرک وارد کند یا بفروشد، آن که کالا را از بیراهه بگذرانند» ۹ در فرهنگ‌های لاتینی به جای این واژه از «اسماگلینگ» ۱۰ و «ترافیکیگ» ۱۱ استفاده می‌کنند. در فرهنگ حقوق انگلیسی Black در مقابل واژه اور در وارد یا خارج کردن اقلام ممنوعه بدون پرداخت عوارض، وارد یا خارج کردن غیر قانونی اقلامی از کالاها به کشور از کشوری به کشور دیگر ذکر شده است. ۱۲ در مقابل اصطلاح دوم «قاچاق مواد مخدر، تجارت و فعالیت بازرگانی در ارتباط با قاچاق مواد مخدر و روان‌گردان» ۱۳ آمده است. همچنین کلمات دیگری مانند Trade, Transfer, Transit

۶- ال وینفری، توماس، نظریه‌های جرم‌شناسی، ترجمه سید رضا افتخاری، چاپ اول، نشر مرنديز، ۱۳۸۸، ص ۴۵

۷. ممتاز، جمشید؛ جرایم ارتكابی در دریا، مترجمین: مختاری امین، مرتضی و هاشمی، کامران، علوم سیاسی، سیاست خارجی، شماره ۶۲، تابستان ۱۳۸۱، ص ۴۱

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

۹. دهخدا، علی اکبر، لغت نامه، تصحیح محمد معین و سید جعفر شهیدی، ج ۴۳، تهران، نشر دانشگاه تهران، شهریور ۱۳۵۲، ص ۱۸

۱۰. smuggling.

۱۱. Trffiking.

۱۲ آقایی، بهمن، فرهنگ حقوقی black، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۲، ص ۱۰۰۰

۱۳. آقایی، بهمن، همان، ص ۱۰۴۹

در این حوزه به کار می رود که به ترتیب «عبور از یک نقطه به نقطه دیگر، حمل کالا و مسافر از محلی به محل دیگر، عبور، گذشتن»، «انتقال و واگذاری نقل و انتقال مالکیت، حاله، فروش و دادن» و «تجارت خرید و فروش مبادله کالا، بازرگانی سوداگری کاسبی داد و ستد»^{۱۴} ذکر شده است غیر از اصطلاح Trafficking سایر اصطلاحات به شکل عام و در مورد تمام کالاها و اموال به کار می رود یعنی اموال موضوع آنها اعم از مواد مخدر و روان گردان و سایر اموال و اشیاء است و تنها اصطلاح مذکور است که مختص به مواد مخدر و روان گردان می باشد.

مفهوم حقوقی

الف) ایران

با مطالعه و مذاقه در قوانین متفرقه از جمله قانون انحصار تجارت خارجی، قانون مجازات مرتکبین قاچاق و قانون امور گمرکی می توان گفت قانونگذار تعاریف بعضاً مشابهی را از قاچاق ارائه داده است. اما نکته حائز اهمیت این است که در مقررات مواد مخدر ایران لفظ قاچاق تعریف نشده است. ماده ۱ «قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹» نیز بدون آنکه قاچاق را تعریف کرده باشد برای عمل قاچاق اموال - موضوع ماده مزبور به عنوان جرم مجازات تعیین کرده است و ماده ۴۵ «قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲» نیز در مورد قاچاق مقرر داشته است: «مقصود از این قاچاق اسلحه، وارد کردن به مملکت یا صادر کردن از آن یا خرید و فروش یا حمل و نقل یا مخفی کردن یا نگاه داشتن آن در داخل مملکت است» و «منظور از قاچاق اشیای ممنوع الورد یا ممنوع الصدور، وارد کردن اشیای ممنوع الورد به خاک ایران در هر نقطه از مملکت که اشیای مزبور کشف شود و خارج کردن آنها یا تسلیم آنها به متصدی حمل و نقل یا هر شخص دیگری برای خارج کردن از مملکت است» همچنین طبق «قانون تفسیر قسمت دوم ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۵/۱۲/۲۷»، «قسمت دوم ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲/۱۲/۲۹ شامل مواردی نیز می شود که اشخاص اشیای ممنوع الورد را در داخل کشور برای تجارت یا کسب و با علم به اینکه به طور غیرقانونی وارد شده نقل و انتقال نموده یا واسطه در آن امر شوند»

در ماده ۱۱ قانون مبارزه با مواد مخدر مصوب ۱۳۷۶ مجمع تشخیص مصلحت نظام اصطلاح «قاچاق مسلحانه مواد مخدر» استفاده شده و مقرر داشته است «مجازات اقدام به قاچاق مواد مخدر موضوع این قانون به طور مسلحانه اعدام است» هر چند قانونگذار در مواد ۲۸ و ۳۳ نیز از لفظ قاچاق استفاده کرده است، ولی به نظر می رسد اولاً در ماده ۲۸ به منظور ضبط اموال و عواید حاصله از جرم، لفظ قاچاق به مفهوم موسع آن در نظر گرفته شده است به این توضیح که چون هدف قانونگذار در ماده ۲۸ ضبط هر گونه مال حاصله از جرایم مواد مخدر از انواع مختلف آن می باشد، لذا قانونگذار طیف وسیعی از اقدامات مرتبط با مواد مخدر را قاچاق تلقی کرده است تا امکان مصادره اموال نامشروع عواید حاصله از جرم وجود داشته باشد از این رو نمی توان برای تبیین مفهوم قاچاق از لفظ قاچاق مذکور در این ماده بهره گرفت.

در ماده ۳۳ نیز هر چند از لفظ قاچاق به طور مطلق استفاده شده و مقرر گردیده است: «به منظور مبارزه با قاچاق مواد مخدر از هر قبیل، اعم از تولید، توزیع، خرید، فروش و استعمال آنها و نیز موارد دیگری که در این قانون ذکر شده است، ستادی به ریاست رئیس جمهور تشکیل و کلیه عملیات اجرائی و قضائی و برنامه های پیشگیری و آموزش عمومی و تبلیغ علیه مواد مخدر در این ستاد متمرکز خواهد بود» ممکن است این تصور حاصل شود که چون علاوه بر موارد احصا شده (تولید، توزیع، خرید، فروش و استعمال) از عبارت (و نیز موارد دیگری که در این قانون ذکر شده است) استفاده شده است پس کلیه جرایم مرتبط با مواد مخدر داخل در مفهوم قاچاق می باشند ولی باید گفت که چون در

۱۴. آقایی، بهمن، همان، صص ۱۰۴۸، ۱۰۴۹، ۱۰۵۰

ماده ۳۳، هدف، تبیین وظائف ستاد مبارزه با مواد مخدر در برخورد با جرایم مواد مخدر از انواع مختلف آن بوده است، لذا نمی توان مفهوم مذکور در ماده ۳۳ را قابل تسری به سایر مواد «مصوبه مبارزه با مواد مخدر» دانست. به نظر می رسد برای تبیین مفهوم قاچاق مذکور در ماده ۱۱ باید از سابقه قانونگذاری در مورد مواد مخدر و رویه قضایی کمک گرفت. چون مفهوم مخالف ماده ۱۱ (قاچاق غیرمسلحانه مواد مخدر) دلالت بر آن دارد که قانونگذار به این لفظ در این مصوبه اعتقاد دارد. مضاف بر اینکه بر این مفهوم آثاری نیز مترتب است بدین توضیح که قاچاق مواد مخدر اگر مسلحانه باشد، متضمن مجازات اعدام است و در غیر این صورت مجازات آن اعدام نیست. یعنی در این مورد مسلحانه بودن به عنوان یک کیفیت مشدده عمل می کند. اثر مترتب دیگر بر این لفظ آن است که اگر برخی از عناوین مجرمانه مثل اخفا و نگهداری، داخل در مفهوم قاچاق نباشند، اخفا و نگهداری مسلحانه مواد مخدر مستوجب مجازات اعدام موضوع ماده ۱۱ نخواهد بود.

قانونگذار قاچاق موضوع ماده ۱۱ را تعریف نکرده است. از این رو برای تعریف آن باید به سایر مقررات مراجعه کرد. در سایر مقررات نیز همچنانکه گفته شد، لفظ قاچاق به وارد کردن یا صادر کردن کالای ممنوع الورد یا ممنوع الصدور یا کالای موضوع عواید دولت تعبیر شده است. بنابراین آنچه که مسلم است آن است که وارد یا صادر کردن مواد مخدر ممنوعه موضوع مصوبه مبارزه با مواد مخدر از مصادیق بارز مفهوم قاچاق مواد مخدر مذکور در ماده ۱۱ می باشد. ولی در مورد اینکه آیا می توان کشت، ترانزیت، نگهداری، حمل، تولید، ساخت، توزیع، خرید و فروش، عرضه برای فروش، ارسال و اخفا را نیز داخل در مفهوم قاچاق مواد مخدر موضوع ماده ۱۱ دانست یا نه باید گفت طبق قسمت اخیر ماده ۴۵ «قانون مجازات مرتکبین قاچاق مصوب ۱۳۱۲» هر گاه ثابت شود که کالایی ممنوع الورد است در هر نقطه ای از کشور و دست هر کسی یافت شود کالای مزبور قاچاق تلقی می شود» و طبق قانون تفسیر قسمت دوم ماده ۴۵ قانون مجازات مرتکبین قاچاق «اگر شخصی اشیاء ممنوع الورد را در داخل کشور برای تجارت یا کسب و یا علم به اینکه ممنوعاً وارد شده نقل و انتقال نموده یا واسطه در آن امر شود، عمل وی قاچاق تلقی می شود» از این رو عمل شخصی که اقدام به ترانزیت مواد مخدر می کند و شخصی که اقدام به نقل و انتقال (حمل) مواد مخدر می کند، داخل در مفهوم قاچاق است. عمل ارسال رانیز می توان برحسب مورد، داخل در مفهوم حمل، وارد و صادر کردن دانست. برای تبیین مفهوم حقوقی قاچاق در رویه قضایی باید گفت رویه قضایی تعریف روشنی از قاچاق را به ما ارائه نمی کند. زیرا در صدور آراء مربوط به جرایم مواد مخدر آنها را تحت عناوین خاص و مستقل قانونی مورد توجه قرار می دهد. برای مثال افرادی را که متهم به حمل مواد مخدر هستند تحت همان عنوان قانونی خود محکوم می نماید و نه تحت عنوان قاچاق مواد مخدر و اصولاً نیازی هم به تبیین مفهوم قاچاق نمی بیند.

ولی به نظر می رسد رویه قضایی باید در دو مورد به مفهوم قاچاق مواد مخدر توجه داشته باشد اول، در مورد اجرای ماده ۲۸ «قانون مبارزه با مواد مخدر» است که مقرر داشته: «کلیه اموال حاصله از قاچاق به نفع دولت مصادره می شود» در اینجا برای تصمیم گیری در مورد لزوم صدور حکم به مصادره اموال یا عدم لزوم آن تشخیص اینکه در چه مواردی عمل ارتكبابی عنوان قاچاق دارد واجد اهمیت است دوم، در صورتی که قاضی بخواهد فردی را به اتهام قاچاق مسلحانه مواد مخدر محکوم نماید؛ زیرا مسلحانه بودن یک وصف مشدده است که باعث تشدید مجازات مرتکب می شود به عبارتی قید مسلحانه بودن برای قاچاق جهت تشدید مجازات مرتکب است.

مناطق دریایی

مناطق دریایی از لحاظ امنیت دریانوردی به شرح ذیل عبارتند از: مرکز بین الملل دریایی - مناطق خطرناک و نا امن دریایی. که در ذیل هر یک جداگانه مورد بررسی قرار گرفته است.

مرکز بین الملل دریایی

مرکز بین الملل دریایی در سال ۱۹۸۱ زیر نظر ائتلاف بازرگانی بین المللی تشکیل شد.

این مرکز بدون انجام هیچ فعالیت تجاری، روی مسیرهای حرکت در دریاها، تبادل اطلاعات دریایی و ثبت اطلاعات مربوط به دریاها فعالیت می کند. دفتر ثبت دزدی های دریایی و مسلحانه علیه کشتی ها که در این مرکز فعال است نه تنها اطلاعات مربوط به حمله های دریایی و کشتی ربایی را ثبت می کند بلکه با استفاده از خطوط تلفن، امواج رادیویی و بی سیم به کمک کشتی هایی می رود که مورد حمله قرار گرفته اند. این دفتر با دریافت پیام های کشتی مورد حمله، موقعیت کشتی را به نزدیک ترین کشتی نظامی در آن منطقه اطلاع می دهد و از آن برای کمک به کشتی مورد هجوم کمک می گیرد. مرکز بین الملل دریایی اخیراً گزارش کاملی با استفاده از آمار و ارقام مستند درباره کشتی ربایی و سرقت های مسلحانه در دریاها تهیه کرده و ارائه داده است. بر پایه این گزارش سرقت های دریایی از سال ۲۰۰۳ که ۴۴۵ فقره بوده است تا سال ۲۰۰۶ روند نزولی داشته و به ۲۳۹ فقره رسیده است. اما در سال ۲۰۰۷ با افزایش بیش از ۱۰ درصد به ۲۶۳ فقره رسیده است. در سال ۲۰۰۷ بیشترین تعداد حمله به کشتی ها ۴۳ فقره و در آب های اندونزی گزارش شده است که البته نسبت به سال ۲۰۰۶ که این رقم معادل ۵۰ فقره بوده، کاهش داشته است. افزایش ۱۰ درصدی کل دزدی های دریایی در سال ۲۰۰۷ متوجه قاره آفریقا و به طور خاص نیجریه و سومالی است. در سال ۲۰۰۷ در نیجریه دزدان دریایی ۴۲ بار به کشتی های عبوری حمله ور شده اند در حالی که در سال ۲۰۰۶ فقط ۱۲ بار مرتکب این عمل شده بودند. سومالی نیز در سال ۲۰۰۷ سه برابر سال ۲۰۰۶ شاهد دزدی های مسلحانه بوده است. این رقم از ۱۰ به ۳۱ فقره در سال ۲۰۰۷ افزایش یافت. در میان دزدی های سال ۲۰۰۷ طبق گزارش های واصله در ۷۲ مورد دزدان مسلح به تفنگ بودند، ۶۷ مورد دزدان چاقو و سلاح سرد داشتند و در ۱۴ مورد از سایر سلاح ها استفاده کرده اند. در ۱۱۰ مورد باقی مانده نیز اشاره یی به سلاح هایی که دزدان در اختیار داشتند، نشده است.

مناطق خطرناک و ناامن دریایی

در حوزه آفریقا و دریای سرخ، نیجریه، سومالی و خلیج عدن جزء ناامن ترین مناطق محسوب می شوند. با توجه به افزایش تعداد کشتی ربایی ها و سرقت های مسلحانه در منطقه در سال ۲۰۰۷ و ۹ ماهه گذشته سال جاری این مناطق هم اکنون خطرناک ترین و ناامن ترین مناطق جهت کشتیرانی محسوب می شوند. با اینکه ناوها و کشتی های جنگی امریکا و اتحادیه اروپا در مسیر خلیج عدن و سومالی با تجمع و تمرکز در نقاط مختلف سعی در ایجاد دالانی امن برای عبور کشتی ها داشته اند هنوز موفقیت چندانی کسب نکرده اند و کشتی ربایی ها در منطقه کماکان ادامه دارد. طبق گزارش های منتشر شده، دزدان این منطقه مجهزترین دزدان دریایی هستند. این دزدان که برای حمله به کشتی ها از قایق های تندرو مجهز به سلاح های گرم و اتوماتیک استفاده می کنند، توسط یک «کشتی مادر» نیز پشتیبانی می شوند. داشتن این تجهیزات به دزدان این امکان را داده تا به کشتی های غول پیکر در حال حرکت نیز حمله کنند. سواحل شرقی و شمال شرقی سومالی که به آب های خلیج عدن می پیوندند ناامن ترین مناطق شناخته شده اند. طبق دستورات جدید صادر شده، ناوهای حاضر در منطقه باید حضور هر نوع کشتی و قایق در آب های منطقه را به اطلاع برسانند. در آب های امریکای جنوبی، مرکزی و حوزه دریای کارائیب؛ برزیل و پرو جزء مناطق ناامن به شمار می آیند. در سایر آب های آزاد نیز از دریای عرب نام برده می شود که اکثر حملات در آن به کشتی ها و قایق های کوچک صورت گرفته است.

نقاط خاصی در میان آب های جهان هستند که با توجه به وضعیت جغرافیایی و خشکی های اطراف یا حتی نوع سیستم حکومتی کشورهای اطراف، مناطق محبوب دزدان دریایی به شمار می آیند. تنگه مالاکا، منطقه یی بین سه کشور اندونزی، مالزی و سنگاپور که دارای جزایر متعدد و فراوان است در سال های اخیر بهترین منطقه برای دزدان

دریایی و ناامن ترین منطقه برای حرکت کشتی ها محسوب می شود. آب های کشور مالزی نیز همیشه آمار بالایی از کشتی ربایی و حمله به کشتی ها را داشته است. غیر از این مناطق می توان آب های نیجریه در آفریقا و مناطقی در امریکای مرکزی و حوزه دریای کارائیب را هم نام برد. برای کاهش آمار سرقت های مسلحانه به کشتی ها و محموله های آنها، تدابیر امنیتی خاصی اندیشیده شده و ناوهای جنگی به این مناطق خطرناک هدایت شده اند. ولی از آنجا که طبق قوانین بین المللی کشتی های تجاری، باربری و مسافربری حق حمل هیچ گونه سلاح گرم حتی برای حفظ امنیت را هم ندارند موفقیت چندانی در جلوگیری از دستبردها در دریا حاصل نشده است.

اعمال صلاحیت بر پرچم کشتی ها

جرایم ارتكابی داخلی کشتی‌هایی که در حال عبور از دریای سرزمینی هستند. اصولاً تابع قانون کشور متبوع کشتی است. اما استثنائاتی نیز وجود دارد که ماده ۱۰ قانون جمهوری اسلامی ایران مصوب ۱۳۷۲ به آنها می‌پردازد: «صلاحیت کیفری تعقیب، رسیدگی و مجازات جرایم ارتكابی در کشتی‌های در حال عبور از دریای سرزمینی در موارد زیر در صلاحیت مراجع قضایی جمهوری اسلامی ایران می‌باشد:

الف- چنانچه اثرات و عواقب جرم متوجه جمهوری اسلامی ایران باشد.

ب- چنانچه جرم ارتكابی مخل صلح و نظم و آرامش داخلی و یا نظم عمومی دریای سرزمینی باشد.

ج- چنانچه فرمانده کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم کشتی تقاضای کمک و رسیدگی نماید.

د- چنانچه رسیدگی و تعقیب برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان ضروری باشد.»

هم چنین ماده ۱ قانون اعلام می‌دارد: «حاکمیت جمهوری اسلامی ایران خارج از قلمرو خشکی و آبهای داخلی و جزایر خود در خلیج فارس، تنگه هرمز و دریای عمان بر منطقه‌ای از آبهای متصل به خط مبدأ که دریایی سرزمینی نامیده می‌شود نیز حاکمیت دارد. این حاکمیت همچنین شامل فضای فوقانی، بستر و زیربستر دریایی سرزمینی می‌باشد.»

راهکار های بین المللی پیشگیری از جرایم دریایی

مهمترین راهکارهای پیشگیری از جرایم دریایی را می‌توان در سه دسته زیر دسته بندی کرد: ۱. اقدامات شورای امنیت و جامعه بین المللی - ۲. اقدامات دولتی - ۳. اقدامات سازمانهای بین المللی.

اقدامات شورای امنیت و جامعه بین المللی

کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها ۱۹۸۲

در مقدمه قطعنامه‌های شورای امنیت بر این نکته تاکید می‌شود که «حقوق بین‌الملل، همان‌گونه که در کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها، ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲، بیان گردیده، چارچوب قانونی قابل اعمال را در مبارزه علیه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا، همانند دیگر فعالیت‌های دریایی، تنظیم می‌کند.» از این رو، با قاطعیت می‌توان گفت آن قسمت از کنوانسیون حقوق دریاها که به موضوع دزدی دریایی اختصاص یافته است، با عنایت به اعلام مذکور در قطعنامه‌های شورای امنیت، جنبه عرفی یافته و در مورد همه کشورها، صرف‌نظر از وضعیت عضویت آنها در این معاهده که به ۱۵۹ کشور می‌رسد، لازم‌الاجرا خواهد بود. ۱۵ ترتیبات پیش‌بینی شده در خصوص دزدی

۱. سلطانی، محمد، سیاست جنایی ایران در قبال مواد مخدر با نگاهی به اسناد بین‌المللی، پایان نامه کارشناسی ارشد، حقوق جزا و جرم شناسی،

دریایی در این معاهده و در ارتباط با قطعنامه‌های اخیر شورای جرائم و جنایات بین‌المللی دیگر بروز می‌یابد کنوانسیون در ماده ۱۰۰ تحت عنوان «تکلیف به همکاری در ممانعت از دزدی دریایی»، چنین بیان می‌دارد که «همه دولت‌ها تا سرحد امکان در راستای سرکوب دزدی دریایی در دریاهای آزاد یا سایر نقاط خارج از صلاحیت هر دولت، تشریک مساعی خواهند کرد.»^۲ اگرچه ماهیت نه چندان شنیع این جرم در مقایسه با دیگر جنایات بین‌المللی که لزوماً چنین صراحتی در تعقیب و محاکمه مرتکبان آنها دیده نمی‌شود، عمل دولت‌ها به تعهدات بین‌المللی خود را با سستی‌هایی مواجه کرده است؛^{۱۶} اما جملگی با احراز وضعیت خاص این کشور در تهدید صلح و امنیت منطقه بر اساس فصل ۷ منشور ملل متحد صادر گردیده‌اند. از دولت‌ها، به خصوص کشورهایی که دارای توانایی‌های نظامی و قابلیت‌های دریایی هستند می‌خواهد که در مقابله با این پدیده، اقدام عاجل به عمل آورند. از سوی دیگر انجام این تعهد در تعقیب و محاکمه دزدان دستگیر شده نمود خواهد یافت. در اعمال این تعهد، ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای بر این امر صراحت دارد که محاکم کشور توقیف‌کننده کشتی یا هواپیمای متعلق به دزدان دریایی، صلاحیت رسیدگی و مجازات مجرمان و تصمیم‌گیری راجع به اموال آنها را خواهد داشت. به عبارت دیگر، برخلاف رویه‌ای که هم‌اکنون در تعقیب و مجازات دزدان دریایی دستگیر شده در سواحل سومالی و خلیج عدن، مبنی بر تسلیم دستگیرشدگان به کشورهای دیگر، از جمله کنیا، دیده می‌شود، کمیسیون حقوق بین‌الملل در تدوین ماده مذکور صرفاً به دنبال اعمال صلاحیت قضایی دولت دستگیرکننده بوده و اعمال صلاحیت قضایی کشور ثالث را مدنظر نداشته است. کمیسیون در تفسیر ماده مذکور بیان می‌دارد که اعمال صلاحیت جهانی، تنها محدود به دستگیری و توقیف دزدان و اموال آنها به وسیله همه دولت‌ها می‌گردد؛ اما فقط دولت دستگیرکننده می‌تواند اقدام به محاکمه و مجازات کند. به هر حال، عدم تمایل دولت‌ها به تعقیب و محاکمه دزدان دریایی موجب این گردیده است تا دزدان با فراغ بال بیشتری به اقدامات خود ادامه دهند. در عین حال در راستای مبارزه با بی‌کیفری و جلوگیری از تخریب این راهزنان در ادامه فعالیت خود، برخی دولت‌ها بر آن شده‌اند تا به انعقاد قرارداد با برخی از دولت‌های همسایه سومالی در خصوص انتقال و محاکمه دزدان در این کشورها اقدام کنند. از جمله اتحادیه اروپا اقدام به تبادل یادداشت با دولت کنیا راجع به شرایط و چگونگی انتقال افراد مظنون به ارتکاب اعمال راهزنی دریایی به دولت کنیا کرده است. همچنین اجلاس بلندپایه ۱۷ کشور غرب اقیانوس هند، خلیج عدن و دریای سرخ که به ابتکار سازمان دریانوردی بین‌المللی در ۲۹ ژانویه ۲۰۰۹ در جیبوتی برگزار گردید منجر به پذیرش «کد رفتاری جیبوتی» توسط این کشورها شد. بر اساس این کد، شرکت‌کنندگان بر تمایل خود مبنی بر همکاری کامل در دستگیری، تحقیق و محاکمه افرادی که مرتکب دزدی دریایی شده یا به نحو معقولی مظنون به ارتکاب راهزنی دریایی، توقیف کشتی یا اموال موجود در آن هستند تأکید کردند. همان‌طور که گفته شد این مطلب از این جهت قابل توجه است که عبارت ماده ۱۰۵ کنوانسیون حقوق دریاهای اعمال صلاحیت قضایی دولت‌ها در مبارزه با این پدیده را محدود به دول دستگیرکننده دزدان دریایی می‌کند و لاجرم جبران این نقیصه از طریق انعقاد معاهده خاص و در قالب انتقال اعمال صلاحیت قضایی از دولت دستگیرکننده به دولت محاکمه‌کننده، مواجه با اشکالاتی می‌گردد. به واقع سوال این خواهد بود که دولت‌ها تا چه میزان در انصراف از اعمال صلاحیت قضایی خود در قالب موافقتنامه به نفع دیگر دول مختارند. در این‌باره، از یک طرف، مواجهه با اختیارات و صلاحیت‌های ذاتی کشورها و نحوه اعراض از آن می‌شویم و از سوی دیگر با استانداردهای بین‌المللی در

- رحمدل، منصور، مجموعه مقالات برگزیده، جنبه‌های مختلف سیاست جنایی در قبال مواد مخدر، جلد سوم، ۱۳۷۹، ص ۱۶۶۳

انتقال اعمال صلاحیت قضایی روبه‌رو خواهیم شد. به طور کلی به نظر می‌رسد از آنجا که صلاحیت قضایی جنبه‌ای از حاکمیت سیاسی کشورها است، آنان این اختیار را دارند که با رضایت خود، حاکمیت‌شان را محدود سازند. با وجود این، جنبه‌های اعمال صلاحیت جزو ذات نظام حاکمیتی یک کشور است و گذشتن و اعراض از آن به نظام حاکمیتی و سیستم حکومتی لطمه وارد کرده جامعه بین‌المللی را در مواجهه با آن موجودیت به عنوان یک کشور دارای حاکمیت مستقل، با مشکل روبه‌رو خواهد کرد. اما آیا صلاحیت قضایی کشورها از آن جمله است؟ در موارد متعددی دولت‌ها حق اعمال اختیارات صلاحیتی خود در ارتباط با برخی جرائم را به دیگر دولت‌ها واگذار کرده‌اند و دولت اخیر به طور موثر در مقام نماینده دولت انتقال‌دهنده صلاحیت عمل کرده است. از آنجا که چنین ترتیباتی بر رضایت دولت‌ها و صلاحیت سنتی هر دولت طرف موافقتنامه قرار گرفته است نمی‌تواند به عنوان عاملی برای چالش کشیدن سیستم صلاحیت وستفالیایی و مثالی برای صلاحیت جهانی تلقی گردد. در این ارتباط، قطعنامه ۱۸۹۷ مورخ ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ شورای امنیت در بند ۶ اجرایی، اعمال صلاحیت قضایی دول ثالث بر افراد دستگیر شده در آب‌های سرزمینی سومالی را موکول به کسب رضایت آن دولت می‌داند. ۱۷ بنابراین به نظر می‌رسد عدم اعمال صلاحیت و اختیارات ذاتی از سوی کشورها نمی‌تواند عاملی برای تعرض به سیستم حکومتی آن کشورها در مواجهه با جامعه بین‌المللی تلقی گردد. با وجود این، واگذاری این اختیار به دول دیگر، نه به معنای سلب صلاحیت از خود و نه همواره به معنای انتقال صلاحیت است، بلکه با حصول دیگر شرایط، از جمله ارتباط موضوع با کشور اخیر صورت می‌پذیرد. در عین حال بر این نکته واقفیم که اعمال صلاحیت قضایی در برخی مواقع به عنوان یک تکلیف عرفی و معاهده‌ای بر کشورها عمل می‌کند. توضیح آنکه اینگونه درک از اعمال صلاحیت جهانی کشورها در مقابله با دزدان دریایی از آنجا ناشی می‌شود که بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، کشور دستگیرکننده دزد دریایی به تعقیب و محاکمه راهزنان خواهد پرداخت، حال آنکه در اعمال صلاحیت جهانی نسبت به دیگر جنایات بین‌المللی، چنین تعهد صریحی قابل برداشت نیست، بلکه امکان صرف نظر کردن از تعقیب و محاکمه یک مجرم و یا متهم به نفع صلاحیت قضایی کشور دیگر نیز وجود دارد. تفسیر ماده ۳۸ طرح اولیه کمیسیون حقوق بین‌الملل (ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ و ماده ۱۰۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای) به صراحت بیان می‌دارد که هر دولتی که فرصت اتخاذ اقدامات ضروری علیه دزدان را داشته، اما در این زمینه قصور می‌ورزد از انجام تعهد بین‌المللی که بر دوشش نهاده شده تخلف ورزیده است. ۱۸ به نظر می‌رسد اعمال صلاحیت قضایی و محاکمه دزدان توسط کشور دستگیرکننده، به صراحتی که در ماده ۱۰۵ کنوانسیون دیده می‌شود، بیانگر تکلیف معاهده‌ای دولت‌ها در اعمال این تعهد است. ۱۹ با این مقدمه، اما همان‌گونه که در تشریح ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای آمد، قانون حاکم بر این موضوع، یعنی کنوانسیون مذکور، منصرف از انتقال

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

۱۸. قربان‌پور، محمد، تحلیل عملکرد جامعه بین‌المللی پاسخ به دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، مجله حقوقی بین‌المللی، سال بیست و ششم، شماره ۴۱، پاییز و زمستان ۱۳۸۸ ص ۲۲۵.

۱۹. برخی نویسندگان معتقدند ترتیبات مقرر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در حقیقت آشتی نظر حقوق دانان اثبات‌گرا که که معتقدند به قانون‌گذاری و محاکمه داخلی جرم دزدی دریایی بوده‌اند و حقوق دانان پیرو مکتب حقوق طبیعی که به اعمال صلاحیت جهانی در ماکمه و برخورد با دزدان دریایی اعتقاد دارند است. بنابراین، ترتیبات این ماده را بیشتر یک حقوق مطلوب (delege ferende) یا توسعه تدریجی حقوقی بین‌المللی در این زمینه می‌دانند تا تدوین یک حقوق بین‌الملل عرفی. رجوع کنید به <http://ssrn.com>

اعمال صلاحیت از دولت دستگیرکننده مجرم یا متهمان به دولت دیگر است. از سوی دیگر، می‌توان ادعا کرد که صلاحیت جهانی مورد نظر در ماده ۱۰۵ کنوانسیون، نه یک صلاحیت قضایی جهانی در مفهوم مدرن آن، بلکه یک نوع صلاحیت جهانی در مقوله اجرایی در مبارزه با این پدیده است. این مهم از صراحت ماده مذکور و نیز تفسیر کمیسیون حقوق بین‌الملل بر این مقرر قابل درک است. چه اینکه به همه دولت‌ها، حتی دول که به هیچ نحو متأثر از رفتار دزدان نگردیده‌اند، اجازه دستگیری و توقیف کشتی و هواپیمای دزدان در قلمروهای خارج از صلاحیت کشورها را می‌دهد، اما در عین حال با هوشیاری، تعقیب و محاکمه دیگر اعراض از اعمال صلاحیت قضایی به نفع دولت ثالث، از آن گونه که کشورهای دستگیرکننده راهزنان دریایی به نفع دولت‌های ثالث انجام می‌دهد

کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی

در دهه ۱۹۸۰ اخبار متعددی در ارتباط با دزدی کشتی‌ها، آدم‌ربایی در دریا و انفجار عمدی کشتی‌ها، نگرانی‌هایی را در خصوص این اعمال غیرقانونی که سلامت و امنیت کشتی‌ها و مسافران و خدمه آنها را تهدید می‌کرد به وجود آورد. در نوامبر ۱۹۸۵ این مشکل در چهاردهمین مجمع سازمان دریانوردی بین‌المللی مورد بررسی قرار گرفت که منجر به پذیرش قطعنامه (۱۴) ۵۸۴ در آن اجلاس شد. این قطعنامه متضمن اقداماتی راجع به ممانعت از اعمال غیرقانونی‌ای بود که سلامتی کشتی‌ها و امنیت مسافران و خدمه آنها را تهدید می‌کرد و نگرانی عمیق خود را از خطرهای ناشی از افزایش روزافزون حوادثی چون راهزنی دریایی، سرقت مسلحانه و دیگر اعمال غیرقانونی علیه کشتی‌ها و بر روی کشتی‌ها و نسبت به مسافران و خدمه آنها اعلام می‌داشت. ۹ در دسامبر ۱۹۸۵ مجمع عمومی سازمان ملل متحد از سازمان بین‌المللی دریانوردی خواست تا معضل تروریسم بر روی کشتی‌ها و علیه آنها را از دید ارائه پیشنهادهایی در خصوص اتخاذ اقدامات مناسب مورد مطالعه قرار دهد. در نوامبر ۱۹۸۶، دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد دادند که سازمان دریانوردی بین‌المللی، کنوانسیونی در خصوص موضوع اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، شامل ممنوعیت کامل و جامع اعمال غیرقانونی ارتکاب یافته علیه ایمنی دریانوردی که زندگی انسان‌های بی‌گناه را به خطر می‌اندازد، سلامتی اموال و اشخاص را در معرض خطر قرار می‌دهد، اعمال خدمات‌رسانی دریایی را به شدت متأثر می‌سازد و بنابراین کل جامعه بین‌المللی را نگران می‌کند، تهیه کند. طرح مزبور مورد حمایت قرار گرفت و در مارس ۱۹۸۸ کنفرانسی در روم تشکیل گردید و کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی مورد پذیرش شرکت‌کنندگان در کنفرانس قرار گرفت. هدف اصلی این کنوانسیون، اطمینان از اتخاذ اقدام مناسب علیه اشخاصی است که علیه کشتی‌ها متوسل به اعمال غیرقانونی می‌گردند. این اقدامات غیرقانونی عبارتند از: توقیف کشتی‌ها با اجبار، خشونت علیه اشخاص حاضر بر عرشه کشتی‌ها و توسل به ابزاری که منجر به خسارت یا تخریب کشتی می‌شوند. ۲۰

این کنوانسیون برای دولت‌های متعاقد خود تعهد به استرداد یا محاکمه متهمان به ارتکاب اعمال خشونت‌بار مذکور را پیش‌بینی کرده است. از این رو از این کنوانسیون به عنوان یکی از منابع تکمیلی در مبارزه با دزدی دریایی یاد می‌گردد. اما قطعنامه‌های (۲۰۰۸) ۱۸۵۱، (۲۰۰۹) ۱۹۸۷ در مقدمه خود با ابراز نگرانی از فقدان توانایی و محدودیت‌های قانونی داخلی ۱۰ کشورها و روشن نبودن چگونگی انتقال راهزنان دریایی پس از دستگیری، آنها را به عنوان موانعی در برخورد با دزدی دریایی در سواحل سومالی دانسته که حتی در مواردی منجر به آزادی راهزنان، بدون مجازات آنها گردیده است. در نتیجه با تاکید بر کنوانسیون ۱۹۸۸، به جنبه‌های متفاوت این کنوانسیون در

۲۰- میرمحمد صادقی، حسین، قاچاق یا سودآورترین تجارت جهانی مندرج در کتاب حقوق جزای بین‌الملل، نشر میزان، چاپ دوم، بهار ۱۳۸۶، ص ۲۰۱

جرمانگاری اعمال مشمول آن، ایجاد صلاحیت و پذیرش تحویل این افراد توسط اعضا می‌پردازد. این قطعنامه در پاراگراف ۵، با تاکید بر افزایش و تقویت توانایی‌های منطقه‌ای با همکاری دفتر مقابله با جرم و مواد مخدر سازمان ملل متحد در اتخاذ ترتیبات و موافقت‌نامه‌هایی راجع به کشتیرانی منطبق بر کنوانسیون حقوق دریاهای ۱۹۸۲، به اجرای کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی اشاره می‌کند، به عبارت دیگر، بند مذکور از قطعنامه ۱۸۵۱ به کنوانسیون ۱۹۸۸ به عنوان ابزاری اجرایی در مبارزه و مقابله با راهزنی در دریای آزاد و سرقت مسلحانه در دریا اشاره کرد، حال آن که کنوانسیون حقوق دریاهای را همچون چهارچوبی قانونی تلقی می‌کند که تروریستی گروگان گرفتن کشتی ایتالیایی «آشیل لارو» در اکتبر ۱۹۸۵، به عنوان یکی از اولین اقدامات تروریستی در تاریخ دریانوردی موجهی برای انعقاد کنوانسیون ۱۹۸۸ گردید، اما این رویداد تنها یکی از مواردی بود که منجر به تعبیه این سازوکار به منظور تامین امنیت دریانوردی مرتبط دانسته شده، هر دو رسانه‌های جمعی و اظهارنظرهای دولتی در کنار یکدیگر به کار برده شوند. با اینکه برخی میان راهزنی در دریای آزاد و راهزنی در دریاهای غیرآزاد که تحت صلاحیت دولت‌ها هستند تفاوت قائل گردیده‌اند و هر کدام از این دو را مشمول صلاحیت و قانونی جداگانه می‌دانند و اعتقاد دارند اعمال که تحت عنوان دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاهای نام برده می‌شود چنانچه در داخل آب‌های سرزمینی کشورها ارتکاب یابد داخل در تعریف دزدی دریایی در دریای آزاد نیستند؛ بلکه تحت عنوان سرقت دریایی در حقوق بین‌الملل قرار می‌گیرند. اما این موضوع با عنایت به قطعنامه ۱۹۱۶ شورای امنیت که امکان انجام عملیات علیه مجرمان را حتی در داخل قلمرو تحت صلاحیت سوماتالی و البته با رضایت آن کشور ۲۱، می‌دهد نمی‌تواند مانعی برای مقابله و تعقیب این افراد تلقی گردد. ۲۲ ضمن آنکه وجود گروه‌هایی در سوماتالی که با القاعده در ارتباط هستند زمینه‌ها لازم برای پیوند دزدی دریایی با تروریسم دریایی و در نتیجه به کارگیری قدر متقین، یعنی کنوانسیون ممانعت از اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی، را فراهم می‌آورد. که البته محدودیت‌های کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای را نیز واجد نیست. آنچه مسلم است، برخلاف دزدی دریایی که به نوعی مورد تعریف قرار گرفته و در برخی نواحی و مناطق مشخص دریایی رخ می‌دهد. تروریسم دریایی به خوبی توصیف نشده و می‌تواند در هر منطقه دریای ارتکاب یابد و منافع یک کشور یا مردمش را به شدت متاثر سازد، ضمن آنکه ماهیت حمله می‌تواند اشکال متفاوتی داشته باشد. با وجود این، برخی معتقدند که اسناد و مدارک کمی وجود دارد که نگرانی پیش‌گفته برخی کشورها و سازمان‌های بین‌المللی، مبنی بر تبانی و ارتباط میان دزدی دریایی و تروریسم را به اثبات برساند، ضمن آنکه اهداف ارتکاب هر یک از این دو جرم نیز متفاوت است.

۲۱. بند ۷ قطعنامه ۱۸۱۶ حق تعقیب و مقابله با راهزنان دریایی و دزدی مسلحانه در دریای سرزمینی سوماتالی را علاوه بر آب‌های آزاد، با درخواست دول انتقالی سوماتالی تنها برای کشورهایی که با دولت انتقالی همکاری می‌کنند پیش‌بینی می‌کند. در این راستا دبیرکل سامان ملل متحد در بند ۱۵۴ از گزارش خود به شماره ۲۰۰۸/۷۰۹/S مورخه ۱۷ نوامبر ۲۰۰۸ دولت‌های همکار با دولت انتقالی سوماتالی را دول کانال، دانمارک، فرانسه، هند، روسیه، اسپانیا و آمریکا اعلام می‌کند.

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

بحث و نتیجه گیری

قاچاق مواد مخدر از طریق دریا یک جرم سازمان یافته فراملی است، از آنرو که اولاً ارتکاب آن معمولاً از سوی باندهای تبهکار که دارای تشکیلات و مرکز بتنی می باشند انجام می گیرد و ثانیاً این باندها با استفاده از تشکیلاتی که در کشورهای مختلف از آن برخوردارند مرزهای کشورهای را در می نوردند و جرایم خود را به فراسوی مرزهای یک کشور می کشانند. برای مثال، کوکائین در مزارع کشورهای مثل پرو، بولیوی، کلمبیا و اکوادور کشت می شود. پس از تصفیه شدن در مراکز تصفیه، به لطف همکاری ماموران فاسد با قایق و هواپیما به مراکز حمل در آمریکای مرکزی، مکزیک و کارائیب حمل و از آنجا به بازارهای مصرف در فلوریدا، تگزاس و کالیفرنیا در داخل خاک آمریکا ارسال می گردد. این مثال به درستی خصیصه سازمان یافتگی و فراملی بودن جرم قاچاق مواد مخدر را نشان می دهد. ۲۳ در کشور خود ما نیز کاروانهای قاچاق مواد مخدر از مرزهای شرقی زمینی و دریایی کشور وارد می شوند تا مواد مخدر را علاوه بر توزیع در داخل کشور از مرز های زمینی و آبی به سوی کشورهای اروپایی و آمریکا ارسال دارند.

مصرف مواد مخدر و اعتیاد به آن خطرناکترین پدیده جامعه امروزی بحساب می آید که جز تباهی، نابودی، بیماری، پشیمانی و مرگ چیزی بدنبال نخواهد داشت. امروزه قاچاق مواد مخدر روان گردان بالای خانمان سوز خانواده های ایرانی و علی الخصوص دامن گیر جوانان و نوجوانان این مرز و بوم شده است. البته مشکل مواد مخدر را باید یکی از بحران های جهانی دانست و کشوری را در جهان سراغ نداریم که از ابتلای به آن، در امان مانده باشد ولی مهم این است که برخی از کشورها، براهین اجرای برنامه های ارزیابی شده ی مبارزه با مواد مخدر، در کاهش عرضه، مصرف و آسیب، موفقیت هایی داشته اند. در صورت برخورد قاطع با این پدیده خانمان برآنداز در واقع دست آوردهای مورد انتظار این نوع از مجرمین به شدت تحت نظارت و کنترل قرار خواهد گرفت. و می توان به نوعی از جرایم خشونت باری که در واقع باعث و بانی آن همین مواد روانگردان و مخدر هستند پیشگیری نمود. راهبردهای کاربردی ارائه شده در زیر را می توان به عنوان مهمترین راهکارهای در مبارزه با قاچاق مواد مخدر و روان گردان دانست.

با تبدیل جرایم مواد مخدر به یکی از پیچیده ترین و مهم ترین جرایم سازمان یافته و بروز آسیب های مختلف فردی، اجتماعی، سیاسی و اقتصادی آن، اتخاذ سیاست جنایی جامع و همه جانبه در راستای مقابله با آن ضروری می نماید. امروزه پدیده مواد مخدر خطر عظیم و مهلکی برای حیات بشری و ارزش ها و کرامت انسانی است و دولت ها نیز با ملاحظه اینکه افرادی از راه تجارت مواد مخدر به ثروت های نامشروع و کلانی دست می یابند که موجب آشفتنگی نظم اقتصادی و ایجاد شکاف عمیق در طبقات جامعه می گردد. افزون بر این، جامعه جهانی نیز پدیده مواد مخدر را یک پدیده ناهنجار بین المللی می داند که عده ای با کسب درآمد نامشروع ناشی از معاملات قاچاق مواد مخدر در سطح بین المللی و انتقال آن به کشورهای مختلف و تظهير آن و سرمایه گذاری در قسمت های مختلف تجاری بدون پرداخت مالیات به زندگی آرام و مرفه خود ادامه می دهند.

جرم دریایی عبارت است از جرم یا جرایمی که در آب های داخلی، سرزمینی و نیز آب های آزاد توسط اتباع داخلی یا خارجی صورت می گیرد و برای آن مجازات تعیین شده است. مهمترین جرایم دریایی که در عصر حاضر با آن روبرو هستیم عبارتند از: دزدی دریایی- تروریسم دریایی- حمل مواد مخدر در دریا. اما مهمترین نتایج حاصل از تحقیق به شرح ذیل عبارتند از:

۱. در مورد صلاحیت محاکمه و مجازات مجرمان دریایی هم کنوانسیون اعلام می دارد دادگاه های کشوری که اقدام به توقیف و ضبط نموده اند می توانند در مورد مجازات های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد مجازات

۲۳. میرمحمد صادقی، حسین، قاچاق یا سودآورترین تجارت جهانی، مندرج در کتاب حقوق جزای بین الملل، نشر میزان، چاپ دوم، بهار ۱۳۸۶.

- های مربوط و نیز در مورد تدابیری که باید در مورد کشتی، ناو هوایی و یا اموال با توجه به حقوق ثالث بی تقصیر و ذیحق انجام گیرد تصمیم گیری می نماید.
۲. تمامی کشتی هایی که در آب های آزاد دنیا به حمل و نقل کالا یا مسافر مشغول هستند، از پرچم کشور مالک کشتی استفاده می کنند؛ حتی اگر مالک کشتی یک بانک خارجی باشد، کشتی ملزم به استفاده از آن پرچم است. به همین دلیل ۵۰ درصد کشتی های ایرانی با پرچم کشورهای خارجی حرکت می کنند.
۳. طبق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا، دریا به چند منطقه تقسیم می شود که عبارتند از: آبهای داخلی؛ منطقه‌ی نظارت یا مجاور؛ منطقه‌ی انحصاری اقتصادی، فلات قاره و دریای آزاد. در هر یک از این مناطق، دولت ساحلی دارای حقوق و تکالیفی می باشد و همچنین هر منطقه رژیم حقوقی مختص به خود را داراست.
۴. مهمترین راهکارهای پیشگیری از جرایم دریایی را می توان در سه دسته زیر دسته بندی کرد:
۵. اقدامات شورای امنیت و جامعه بین المللی: الف) کنوانسیون ملل متحد راجع به حقوق دریاها (۱۹۸۲-ب) کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت دریانوردی-ج) کنوانسیون ملل متحد در مبارزه با جرایم سازمان یافته فراملی
۶. اقدامات دولتی: الف) گشت زنی بین المللی-ب) تدوین قوانین مناسب-ج) ساماندهی ورود و خروج مهاجران و اتباع بیگانه-د) جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و روانگردان-ذ) تدابیر امنیتی به منظور مقابله با قاچاق مهاجران دریا
۷. اقدامات سازمانهای بین المللی.

پیشنهادات

- الف) ایجاد و تقویت هماهنگی لازم بین ارگان های مبارزه کننده با ورود و قاچاق مواد مخدر، توسط ستاد یا سازمانی کارا .
- ب) مجهز کردن مأموران مبارزه با قاچاق مواد مخدر، به تجهیزات مدرن.
- پ) افزودن بر تعداد مأموران مبارز با قاچاق مواد مخدر و تأمین این مأموران.
- ت) آموزش مأموران، به ویژه برای شناسایی مواد مخدر مصنوعی و جاسازی ها.
- ث) کنترل شدیدتر راه های زمینی، دریایی، هوایی و مبادلات پستی.
- ج) فعالیت شدیدتر مأموران گمرک.
- چ) ایجاد موانع عبوری و دیدبانی بیشتر در مرزها و مسیر باندهای قاچاق مواد مخدر.
- ح) فراهم کردن مقدمات استرداد قاچاق چپان عمده برابر قراردادهایی که با کشورها و عقد قراردادهای جدید و نیز به استناد ماده ی ۶ کنوانسیون ۱۹۸۸ وین.
- خ) تشویق ارگان های سازمان ملل متحد و دولت ها به شرکت در گروه کشورهای که در بازسازی کشاورزی افغان ها فعال می شوند.

منابع و مأخذ

۱. ال وینفری، توماس، نظریه های جرم شناسی، ترجمه سید رضا افتخاری، چاپ اول، نشر مردنیز، ۱۳۸۸.
۲. احمد سیاح، فرهنگ جامع عربی، فارسی، جلد اول، چاپ دوم، تهران، کتابفروشی اسلام، ۱۳۷۳.
۳. اردبیلی، محمدعلی، حقوق جزای عمومی، جلد اول، چاپ پنجم، تهران، نشر میزان، پاییز ۱۳۸۲.

۴. باقرزاده میانجی، احمد، همکاریهای بین المللی در مبارزه با مواد مخدر، نشر دانشگاه آزاد اسلامی، تهران مرکز، چاپ اول ۱۳۸۶.
۵. بیگ زاده، ابراهیم و علی حسین، نجفی ابرندآبادی، مسایل مربوط به منطقه ای شدن (حقوق) با جغرافیایی متغیر در مورد ایران، نشریه ی سیاست جنایی، ۲۰۰۱.
۶. پورنوری، دکتر منصور و حبیبی، دکتر محمد، حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها، تهران، انتشارات مهد حقوق، چاپ سوم، رها۱۳۸۶
۷. رابین چرچیل، آلن لو؛ حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، تهران، کتابخانه گنج دانش، چاپ پنجم، ۱۳۸۷.
۸. ربکا والاس، حقوق بین الملل، سید قاسم زمانی و مهناز بهراملو، تهران: مؤسسه مطالعات و پژوهش های حقوقی، اول ۱۳۸۲
۹. رحمدل، منصور، مجموعه مقالات برگزیده، جنبه های مختلف سیاست جنایی در قبال مواد مخدر، جلد سوم، ۱۳۷۹.
۱۰. ساکی، محمد رضا، جرایم مواد مخدر از دیدگاه حقوق داخلی و حقوق بین الملل، انتشارات میزان، خط سوم، چاپ دوم، ۱۳۸۶.
۱۱. ستوده، هدایت الله، آسیب شناسی اجتماعی (جامعه شناسی انحرافات)، چاپ ۲۱، ویرایش ۳، تهران، انتشارات آوای نور، ۱۳۸۹.
۱۲. سلطانی، محمد، سیاست جنایی ایران در قبال مواد مخدر با نگاهی به اسناد بین المللی، پایان نامه کارشناسی ارشد، حقوق جزا و جرم شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد، سال ۱۳۸۶.
۱۳. صفاری، علی؛ مبانی نظری پیش گیری از وقوع جرم، تحقیقات حقوقی دانشگاه شهید بهشتی، شماره ۳۳-۳۴، بهار تا زمستان ۱۳۸۰
۱۴. ضیایی بیگدلی، محمدرضا؛ حقوق بین الملل عمومی، چاپ ۲۷، تهران، گنج دانش، ۱۳۸۵.
۱۵. ضیایی، بیگدلی، دکتر محمدرضا، حقوق بین الملل عمومی، چاپ بیست و پنجم، تهران کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۵
۱۶. فن گلان، گرهارد؛ درآمدی بر حقوق بین الملل عمومی، ج ۲، ترجمه، محمد حسین حافظیان، چاپ سوم، تهران، نشر میزان، ۱۳۸۶
۱۷. قربان پور، محمد، تحلیل عملکرد جامعه بین المللی پاسخ به دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، مجله حقوقی بین المللی، سال بیست و ششم، شماره ۴۱، پاییز و زمستان ۱۳۸۸
۱۸. قورچی بیگی، مجید؛ پیشگیری وضعی به مثابه ی یک وظیفه ی اخلاقی، فصلنامه پژوهش اجتماعی، سال چهارم، ویژه نامه، پاییز ۱۳۹۰.
۱۹. کاسسه، آنتونیو، حقوق بین الملل کیفری، ترجمه حسین پیران، اردشیر امیرارجمند، زهرا موسوی، ص ۲۸، انتشارات جنگل، ۱۳۸۷.
۲۰. کاسسه، آنتونیو، حقوق کیفری بین المللی ترجمه حسین پیران، اردشیر امیر ارجمند، زهرا موسوی، انتشارات جنگل، ۱۳۸۷.

۲۱. گراهام، جان، استراتژی پیشگیری از جرم در اروپا و آمریکای شمالی، ترجمه حمید هاشم بیگی، انتشارات مؤسسه پیشگیری و کنترل جرم هلستینگی وابسته به سازمان ملل متحد، هلستینگی، فنلاند، ۱۹۹۰.
۲۲. گسن، ریموند؛ جرم‌شناسی کاربردی، ترجمه مهدی کی‌نیا، چاپ اول، تهران، نشر مترجم، ۱۳۷۰.
۲۳. مرتضوی قهی، علی، قاچاق بین‌المللی مواد مخدر و حقوق بین‌الملل، دبیرخانه ستاد مبارزه با مواد مخدر، چاپ اول، جلد سوم، ۱۳۸۲.
۲۴. مقتدر، هوشنگ؛ حقوق بین‌الملل عمومی، چاپ چهارم، موسسه چاپ و انتشارات وزارت خارجه، ۱۳۷۶.
۲۵. ممتاز، جمشید؛ جرایم ارتكابی در دریا، مترجمین: مختاری امین، مرتضی و هاشمی، کامران، علوم سیاسی، سیاست خارجی، شماره ۶۲، تابستان ۱۳۸۱.
۲۶. ممتاز، دکتر جمشید، جزوه درسی حقوق دریاها، تهران، دانشکده حقوق و علوم سیاسی، دانشگاه تهران، تهران ۱۳۸۶.
۲۷. موسوی لموکی، حسین؛ پیشگیری از جرایم وظیفه قوای سه‌گانه، نمایه، نشریه رسالت، ۱۳۸۵/۵/۴.
۲۸. موسوی، سید فضل‌الله و موسوی، سید مهدی و جدیدی، انسیه؛ چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی، فصلنامه پژوهش حقوق، سال سیزدهم، شماره ۳۲، بهار ۱۳۹۰.
۲۹. میرمحمد صادقی، حسین، قاچاق یا سودآورترین تجارت جهانی مندرج در کتاب حقوق جزای بین‌الملل، نشر میزان، چاپ دوم، بهار ۱۳۸۶.
۳۰. نجفی ابرندآبادی، علی حسین؛ پیشگیری از بزهکاری و پلیس محلی، مجله تحقیقات حقوقی، شماره ۲۵-۲۶، بهار - تابستان ۱۳۷۸.
۳۱. نجفی ابرندآبادی، علی حسین، تقریرات جرم‌شناسی نظری (دوره دکتری دانشگاه تربیت مدرس)، سال ۱۳۷۹.
۳۲. نجفی ابرندآبادی، علی حسین؛ مباحثی در علوم جنایی، تقریرات درس جرم‌شناسی مقاطع دکتری و کارشناسی ارشد، مجموعه دو جلدی به کوشش شهرام ابراهیمی، ۱۳۸۳.
۳۳. نوربها، رضا، زمینه‌ی حقوق جزای عمومی، چاپ نهم، تهران، کتابخانه گنج دانش، ۱۳۸۳.
۳۴. ولیدی، محمد صالح، حقوق جزای عمومی تهران، جلد دوم، چاپ اول، تهران، مرکز نشر داد، بهار ۱۳۷۲.