

## ضرورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری ایران

محسن حسن پور<sup>۱</sup>، رضا میرعرب رضی<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> عضو هیئت علمی دانشگاه آزاد اسلامی واحد گرمسار (نویسنده مسئول)

<sup>۲</sup> کارشناس حقوقی

### چکیده

یکی از مهمترین مواردی که دولت‌ها در فضای بین‌المللی تلاش دارند تا دایره شمول آن را به نحوی از انحاء به نفع خود گسترش داده و در موضوعات مختلف، قدرت حاکمیتی خود را به رخ سایر کشورها بکشانند، اعمال صلاحیت کیفری است. مسلماً مساله دزدی دریایی و صلاحیت رسیدگی به این جرم نیز از این قاعده مستثنی نمی‌باشد و دولت‌ها تمام مساعی خود را بکار می‌بندند تا در این موارد، اعمال صلاحیت نمایند که این امر مستلزم وضع قوانین متناسب با پدیده دزدی دریایی نوین است. کشور ایران نیز به گواه آمارهای موجود که نشان می‌دهد به صورت مستقیم یا غیرمستقیم با دزدی دریایی دست به گریبان است، باید این موضوع را جدی گرفته و در حقوق داخلی اقدام به جرم‌انگاری آن نماید، زیرا تاکنون به دلیل فقدان جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری داخلی و نبود قانون اختصاصی در این باب، کشور نتوانسته است صلاحیت کیفری خود را در این خصوص اعمال نماید و در نهایت ضعف و انفعال مجبور به آزادسازی، تحویل دزدان دریایی به کشور ثالث، استفاده از سایر عناوین مجرمانه یا مسکوت گذاشتن مساله شده است. لذا امروزه ضرورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری داخلی نمود بیشتری پیدا کرده است. البته که قوانین، معاهدات یا کنوانسیون‌های بین‌المللی که در این زمینه موجود است ممکن است راهگشا باشد، اما وجود آنها ذره‌ای از ضرورت جرم‌انگاری آن در نظام حقوق کیفری داخلی نخواهد کاست، زیرا عموماً متن این قوانین کامل و دقیق نیستند و علاوه بر سپری شدن سال‌های زیاد از تصویب آنها و اثبات ناکارآمدی‌شان، در همان عرصه بین‌المللی نیز با انتقادات فراوانی روبرو گشته‌اند.

**واژه‌های کلیدی:** دزدی دریایی، کنوانسیون حقوق دریاها، جرم‌انگاری، حقوق کیفری داخلی.

## ۱- مقدمه

از منظر پیشینه تاریخی، ارتکاب عمل شریبانه دزدی دریایی دارای قدمتی به بلندای تاریخ دریانوردی بشر است. عملی که امنیت دریاها و دریانوردی را با تهدید مواجه ساخته و از موانع جدی بر سر راه تجارت و حمل و نقل دریایی محسوب می‌گردد. به واسطه قدرتمند شدن دولت‌ها در پهنه‌های آبی تا همین چندین پیش، گمان این می‌رفت که ارتکاب دزدی دریایی منقضی شده و ظهور نیروهای دریایی قدرتمند، مانع هرگونه راهزنی در دریاها شده است. گمانی که متأسفانه در چند دهه اخیر با چالش جدی روبرو شده و خلاف آن ثابت گشته است. امروزه در برخی از مسیرهای پر رفت و آمد دریایی، شاهد آن هستیم که کشتی‌ها و خدمه آنها توسط دزدان دریایی نوین مورد حمله قرار گرفته و کشتی‌ها و بار آنها تصرف شده و خدمه آنها نیز به گروگان گرفته شده یا کشته می‌شوند.

ارتکاب عمل دزدی دریایی بیشتر موجب به مخاطره افتادن منافع مادی و ایمنی تجارت و دریانوردی می‌گردد و 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 شکنجه، قتل، غرق نمودن قربانیان و یا ضرب و جرح آنها توأم است. شاید به همین دلیل است که در تعاریفی که از دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۸ و کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ذکر شده است، خشونت یکی از مولفه‌های اصلی در تعریف دزدی دریایی می‌باشد. (شجاعی، ۱۳۹۰: ۶۱) باید بگوییم که دزدی دریایی نوین و امروزی با توجه به نوع تجهیزات، انگیزه و طرز عمل مرتکبین به دو نوع کوچک مقیاس و بزرگ مقیاس تقسیم می‌شود. منظور از دزدی دریایی کوچک مقیاس، دزدی تصادفی و در فرصت مناسب و به‌وسیله افراد خبره است. عاملان چنین اعمالی اشخاص فقیری هستند که در مناطق ساحلی زندگی می‌کنند و با خود اسلحه‌های سبک حمل می‌کنند. آن‌ها به کشتی‌های مسافربری یا باربری که در راستای ساحل کار می‌کنند، کشتی‌های بادبانی، کشتی خصوصی و قایق‌های ماهیگیری حمله می‌کنند. آن‌ها از کشتی‌ها بالا رفته و خدمه را تهدید می‌کنند و در نهایت نیز همراه با هرچه که به دست آورده‌اند، کشتی را فوراً ترک می‌کنند. هدف اصلی آنان ربودن اموال، اسباب شخصی خدمه و آنچه که روی عرشه وجود دارد می‌باشد. اما منظور از دزدی دریایی بزرگ مقیاس، حملاتی است که علیه کشتی‌های نفتکش و کشتی‌های حامل محموله رخ می‌دهد که موقتاً به وسیله نیروهای راهزن به خلیج‌ها یا بنادر دور افتاده هدایت می‌شوند تا قسمتی از محموله در آن باراندازی یا تخلیه شود. اینجا است که حوزه جرایم اقتصادی سازمان یافته رخ می‌نماید. این افراد با دارا بودن قایق‌های مجهز و شبکه‌ای از واسطه‌ها که از طریق آن اموال چپاول شده را به فروش می‌رسانند و دارای مرکزیتی بین‌المللی هستند (بیابانی، ۱۳۹۰: ۱۶۸). بدیهی است که اعمال صلاحیت در مورد جرایم بین‌المللی، یکی از مهمترین مواردی است که دولت‌ها در فضای جهانی تلاش دارند تا دایره شمول آن را به نفع خود به نحوی از انحاء گسترش داده و در موضوعات مختلف، قدرت حاکمیتی خود را به رخ سایر کشورها بکشانند. اصولاً پایه و اساس شکل‌گیری بسیاری از قواعد و مقررات حقوق بین‌الملل در راستای این رفتارهای حاکمیتی توجیه می‌گردد. مبحث مربوط به مساله دزدی دریایی و صلاحیت رسیدگی به این جرم نیز از این قاعده مستثنی نمی‌باشد و دولت‌ها تمام مساعی خود را به کار می‌بندند تا در این موارد اعمال صلاحیت نمایند.

## ۲- ارتباط ایران و پدیده دزدی دریایی

در این باب شاید در ابتدای امر به نظر برسد که کشور ایران با بروز و ظهور موضوع دزدی دریایی بی‌ارتباط بوده و اصولاً نیاز مبرمی برای پرداختن به این مساله در حقوق داخلی کشور احساس نگردهد، اما نگاهی اجمالی به آمار دزدی دریایی که جمهوری اسلامی ایران به صورت مستقیم یا غیرمستقیم با آن در ارتباط بوده است، خلاف فرض فوق را نشان داده و لزوم جرم‌انگاری این موضوع در حقوق کیفری داخلی را جهت اعمال صلاحیت در عرصه بین‌المللی روشن می‌سازد. می‌توان گفت که کشتی‌ها، محموله‌ها و اتباع ایرانی کشور در سال‌های اخیر به طور گسترده‌ای قربانی حملات دزدان دریایی بوده‌اند و تلفات جانی و مالی فراوانی به کشور ما از این جریان وارد آمده است، از جمله حمله به کشتی «ایران دیانت» از سوی

دزدان دریایی مستقر در سواحل سومالی که در ۳۱ مرداد ۱۳۸۹ صورت گرفته و خدمه ۲۹ نفره این کشتی به مدت ۵۰ روز در اسارت دزدان دریایی سومالی بوده و بعد از مذاکرات بسیار، خدمه آن آزاد شدند.

نمونه دیگری که می‌توان بدان اشاره داشت، کشتی صیادی «سراج» است که در مارس ۲۰۱۵ ربوده شد. این نخستین راهزنی دریای سومالیایی‌ها در طول سه سال محسوب می‌شد که پس از آن چهار نفر از ملوانان ایرانی اوایل نوامبر در عملیات نیروهای امنیتی سومالی آزاد شدند. ضمناً کشتی ایرانی «دی لایت» نیز روز ۲۸ آبان ماه ۱۳۹۱، در حالی که حامل ۳۶ هزار تن گندم از اروپا به مقصد ایران بود، در خلیج عدن مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفت و ربوده شد. این کشتی که در خلیج عدن مورد حمله دزدان دریایی سومالی قرار گرفته بود، پس از ۵۳ روز تلاش و مذاکره سرانجام در اواخر دی‌ماه آزاد شد. در هفتم فروردین سال ۱۳۹۱ نیز یک کشتی در خارج از منطقه حضور نیروی دریایی کشورمان و بدون آنکه اسکورت باشد، مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته و ربوده شد و به سمت سواحل سومالی برده شد، در حالی که حدود سه هزار کیلومتر تا بندرعباس، حدود ۱۰۰۰ کیلومتر تا سرلانکا، حدود ۸۰۰ کیلومتر تا سواحل هند و بیش از دوهزار کیلومتر تا سواحل سومالی فاصله داشت. نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، در کمترین زمان ممکن از فاصله سه هزار کیلومتری حرکت کرده و با پشتیبانی ناوگروه نوزدهم که در خلیج عدن حضور داشتند، در یازدهم فروردین به کشتی ربوده شده می‌رسند و سرانجام پس از ۴۸ ساعت درگیری ۱۲ نفر از دزدان دریایی دستگیر و تمام کارکنان کشتی آزاد شدند.

نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ناوگروه‌های متعددی را به خلیج عدن فرستاده است. سومین آنها در شهریور ۱۳۸۸ به منطقه اعزام شد. این ناوگان‌ها بارها حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری ایرانی و خارجی را خنثی کرده‌اند، به طوری که تنها از ابتدای سال ۱۳۹۰ تا نوزدهم اردیبهشت همین سال تعداد درگیری‌های آنها با دزدان دریایی به هفت مورد رسید (اسلامی، ۱۳۹۱: ۷۳).

متأسفانه با وجود آن که در چندین مورد مرتکبان دزدی دریایی از سوی ناوگان دریایی ایران دستگیر شده‌اند، اما مع الاسف و به خاطر نبود قوانین کیفری مناسب در هر دو حوزه شکلی و ماهوی، این گونه افراد از سوی محاکم ایرانی، مورد محاکمه قرار نگرفته و در سواحل برخی کشورها مانند سومالی مجدداً آزاد گشته‌اند. تاکنون علی‌رغم اینکه در چند مرتبه نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران اقدام به دستگیری دزدان دریایی نموده است اما هربار پس از انتقال به کشور و با انفعال دستگاه قضایی، مجبور شده است که دزدان دریایی دستگیر شده را در سواحل سومالی یا کشورهای دیگر رها نماید.

در آخرین مورد، نیروی دریایی در سال ۱۳۹۱ موفق به دستگیری ۹ نفر دزد دریایی سومالیایی گردید که این افراد پس از گذشت سه سال و تا سال ۱۳۹۴ در بازداشت موقت به سر برده و محکمه‌ای برای رسیدگی به اتهامات ایشان تشکیل نشده و حکمی نیز درباره ایشان صادر نگردید (کاظمی، ۱۳۹۳: ۵۱) تا اینکه در نهایت امر، متأسفانه به دلیل فقد جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری داخلی و عدم وجود قوانین اختصاصی در باب دزدان دریایی، آنها به دادگاهی در کشور کنیا تحویل داده شدند تا طبق قوانین داخلی کنیا در مورد دزدان دریایی که مصوب ۲۰۰۹ می‌باشد، محاکمه شوند، در این کشور نیز این دزدان معمولاً به هفت سال زندان محکوم می‌شوند. این موارد متأسفانه دقیقاً بر خلاف مسیر اعمال قدرت و صلاحیت دولت‌ها تلقی می‌گردد، زیرا از طرفی روشن است که دولت و اتباع ایرانی در معرض جرم دزدی دریایی قرار دارند و آمارهای ارائه شده فوق‌الذکر نیز موید این مطلب هستند و از طرف دیگر به دلیل فقدان جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری داخلی و نبود قانون اختصاصی در باب دزدان دریایی، موجب شده است که کشور ایران نتواند صلاحیت کیفری خود را در مورد دزدان دریایی اعمال نماید و در نهایت ضعف و انفعال مجبور به آزاد سازی، تحویل دزدان دریایی به کشور ثالث، استناد به موضوعات غیر مرتبط از قانون مجازات اسلامی و یا مسکوت گذاشتن مساله می‌گردد. شاید به دلیل دغدغه‌های فوق‌الذکر است که امروزه ضرورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق کیفری داخلی نمود بیشتری پیدا کرده است.

### ۳- امکان سنجی استناد به اسناد بین‌المللی برای برخورد با دزدی دریایی

هرچند که دزدی دریایی به عنوان یک عمل مجرمانه در اسناد بین‌المللی جرم‌انگاری گردیده است اما بنا به دلایلی که بیان خواهد شد این امر هرگز خلاء تصویب قوانین داخلی را پر نخواهد کرد. از جمله اسناد معتبر بین‌المللی در این زمینه، کنوانسیون ۱۹۸۵ ژنو در ارتباط با دریای آزاد است که به تعریف دزدی دریایی پرداخته و دومین سند مرتبط نیز، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها است (یکدله‌پور، ۱۳۹۰: ۶۲).

در ماده ۱۰۱ کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها که منبعث از حقوق بین‌الملل عرفی بوده، دزدی دریایی اینگونه تعریف شده است که: «الف- هرگونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی یا توقیف یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی یا هواپیمای خصوصی ارتکاب یافته یا هدایت شده باشد؛ ب- علیه یک کشتی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در آنها در دریاهای آزاد؛ پ- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد؛ ت- هرگونه همکاری داوطلبانه در استفاده از یک کشتی یا هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است؛ ث- هر عملی که با هدف تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب یا به قصد تسهیل در ارتکاب آنها انجام شود».

همانطور که ملاحظه گردید مطابق این کنوانسیون، دزدی دریایی محدود به دریای آزاد است؛ بنابراین اگر اینگونه اعمال در دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی اتفاق بیافتد از شمول دزدی دریایی خارج خواهد بود. این موضوع مورد انتقاد بسیار است، زیرا دزدان دریایی می‌توانند حمله‌های خود را از درون دریای سرزمینی یا آب‌های داخلی با مصونیت نسبی آغاز کنند. همچنین این کنوانسیون وجود دو کشتی را برای انتساب عمل دزدی دریایی ضروری می‌داند، بنابراین اعمالی که توسط خدمه بر علیه کشتی یا اموال آن صورت گیرد خارج از صلاحیت ملی دولت صاحب پرچم است. این مساله مشکل‌ساز است زیرا اگر کشوری دارای سیستم حقوقی ضعیف بوده و دزدی دریایی را به مانند ایران جرم نشناخته باشد و یا اینکه فاقد نیروی دریای موثر باشد، در این حالت صلاحیت دولت صاحب پرچم ناکارآمد بوده و این مساله تنها به پرداخت باج برای آزادی کشتی و ازدیاد این امر منجر خواهد شد. ضمناً این کنوانسیون فاقد دستوری مشخص برای کشورها به اتخاذ مقررات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی در حقوق داخلی خود در راستای اجرای تعهدات بین‌المللی آنها است. کنوانسیون کشورها را برای تصویب قوانین مربوط به مبارزه با دزدان دریایی در حقوق داخلی خود ملزم نساخته است. در واقع بر طبق این کنوانسیون فرض بر این است که کشورها دارای قوانین داخلی کافی برای تعقیب قضایی دزدان دریایی هستند (مهرعطا، ۱۳۹۰: ۴۰).

همچنین بر اساس کنوانسیون فوق‌الذکر اگر تصرف کشتی برای اهدافی خصوصی صورت نگیرد، عمل یاد شده از دایره دزدی دریایی به موجب حقوق بین‌الملل خارج خواهد بود. به عنوان مثال اگر اعمالی در راستای اهداف سیاسی صورت بگیرد، دزدی دریایی محسوب نمی‌شود. همچنین اعمالی که توسط کشتی‌های جنگی یا دولتی انجام شود، در حقوق بین‌الملل دزدی دریایی شناخته نمی‌شود، مگر اینکه کارکنان آن شورش کرده و اختیار کشتی را به عهده گرفته و مرتکب دزدی دریایی شوند (مهرعطا، ۱۳۹۰: ۱۹).

مراد اصلی از ذکر مبانی جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل این مساله است که همانطور که از مطالب فوق‌الذکر بر می‌آید متن کنوانسیون‌ها دچار نواقصی است که لزوم تصویب قوانین داخلی در این زمینه را آشکار می‌سازد. همانطور که بیان گردید فرض کنوانسیون‌های مذکور این است که دزدی دریایی در قوانین داخلی کشورها جرم‌انگاری گردیده است به همین دلیل متنی تکمیلی و ناقص محسوب می‌شود. در نتیجه ضرورت دارد تا در کشورهایی نظیر ایران که به مساله دزدی دریایی به صورت اختصاصی نپرداخته‌اند، در قوانین داخلی خود با بهره‌گیری از منابع کنوانسیون‌ها دست به جرم‌انگاری دزدی دریایی بزنند و نواقص احتمالی آنها را رفع نموده و کم و کاست آن را پوشش دهند؛ زیرا به عنوان مثال دلیلی ندارد که دزدی دریایی طبق کنوانسیون ۱۹۸۲، محدود به اهداف خصوصی شود و می‌تواند شامل اهداف غیر خصوصی مثل هدف‌های سیاسی هم بشود، طرفداران این نظریه در نهایت چنین نتیجه می‌گیرند که خلاء موجود در کنوانسیون حقوق دریاها، منجر به تصویب کنوانسیون رم مورخ ۱۹۸۸ در مورد سرکوب و مجازات اعمال غیر مجاز علیه امنیت دریانوردی شد که اهداف سیاسی را نیز در تعریف اعمال غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی لحاظ نموده بود (موسوی، ۱۳۹۰: ۳۷۶).

متأسفانه در قوانین کیفری ایران دزدی دریایی به عنوان یک جرم مستقل مورد جرم‌انگاری قرار نگرفته است و اجزاء و ارکان آن مشخص نشده است و لازم می‌باشد که قانون خاص دزد دریایی در حقوق داخلی از سوی قانونگذار مورد تصویب قرار گیرد. هرچند که طبق ماده ۹ قانون مدنی، معاهدات در حکم قوانین داخلی می‌باشند و در این راستا می‌توان از معاهدات بین‌المللی برای برخورد با دزدی دریایی در ایران نیز بهره برد، اما باید بگوییم که اولاً کشور ما متن قانون کنوانسیون حقوق دریاهای را تصویب نکرده است (کاظمی، ۱۳۹۳: ۵۳) تا رعایت مفاد آن، منطبق با ماده ۹ قانون مدنی در حکم قانون داخلی تلقی گردد، ثانیاً همانگونه که پیش‌تر اشاره شد، متن قوانین بین‌المللی درباره دزدی دریایی نیز کامل و دقیق نیست و علاوه بر سپری شدن سال‌های زیاد از تصویب آنها و اثبات ناکارآمدی‌شان، در همان عرصه بین‌المللی نیز با انتقادات فراوانی روبرو گشته‌اند. متأسفانه در کشور ما در غیاب جرم‌انگاری ویژه دزدی دریایی، هیچگونه تعریف لازم‌الاجرای نیز از جرم دزدی دریایی وجود ندارد و بدین واسطه دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده است و مغفول مانده است. به همین علت است که ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی‌ترین نوع خود باقی مانده است (شجاعی، ۱۳۹۰: ۵۸).

#### ۴- امکان سنجی اعمال صلاحیت جهانی در مورد دزدی دریایی

به واسطه اینکه دزدی دریایی یک «جرم بین‌المللی» است، توسط حقوق بین‌الملل عمومی به رسمیت شناخته شده و مشمول صلاحیت جهانی است. دکترین صلاحیت جهانی به هر کشوری اجازه می‌دهد برخی مجرمان را که جرایم بین‌المللی مرتکب شده‌اند تعقیب و محاکمه کند، اگرچه جرم، متهم و قربانیان هیچ گونه ارتباطی با دولت تعقیب کننده نداشته باشند. مثال بارز آن دزدی دریایی است که مطابق مواد ۱۴ و ۲۲ کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای آزاد چنانچه دزدی دریایی در دریای آزاد اتفاق افتد هر کشوری که دزدی در قلمرو آنها انجام شده است می‌تواند صلاحیت کیفری خود را بر دزدان دریایی اعمال کند (مهرعطا، ۱۳۹۰: ۳۸).

این واگذاری امور به کشور مقابله کننده و یا حق اعمال صلاحیت در برخورد با دزدان دریایی طبق کنوانسیون فوق‌الذکر مستلزم این است که آن کشور در قوانین داخلی خود عمل دزدی دریایی را جرم‌انگاری نموده باشد و لذا از این باب نیز باید گفت که در قوانین داخلی کیفری ایران لازم و ضروری است تا تعریف و تحلیلی از این جرم ارائه و توسط مجلس شورای اسلامی تصویب گردد.

#### ۵- پیشنهادها بین‌المللی در جهت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی کشورها

در مقدمه اساسنامه دیوان بین‌المللی کیفری نیز، مبارزه با جنایات و جرایم بین‌المللی را که بی‌کیفر ماندن آنها تهدید علیه صلح و امنیت جهان به‌شمار می‌رود، وظیفه همه دولت‌ها دانسته شده است. دیوان وظیفه اصلی مداخله برای محاکمه و مجازات جنایتکاران بین‌المللی را به دولت‌ها واگذار می‌کند و در همان حال ابزاری را پیش‌بینی می‌کند (صلاحیت تکمیلی) که به لطف آن با کاهلی و عدم تمایل دولت‌ها برخورد شده و مانع از این گردد که افراد مسئول نقض‌های فاحش حقوق بین‌الملل از چنگال عدالت بگریزند. اجرای اساسنامه دیوان از سوی دول عضو، آنها را قادر می‌سازد نقش غالبی را که در روند تعقیب و محاکمه جنایات بین‌المللی بر عهده دارند به خوبی ایفاء کنند. بدین ترتیب برخی دولت‌ها پس از تصویب اساسنامه دیوان بین‌المللی کیفری، بنا بر اصل صلاحیت تکمیلی دیوان (ماده ۱ و ۱۷ اساسنامه) در جهت اعمال صلاحیت دادگاه‌های ملی خود بر جرایم مذکور در اساسنامه، اقدام به جرم‌انگاری آن جرایم در قوانین داخلی خود کردند (میرمحمدی، ۱۳۸۸: ۱۴۴). البته تعریف و مقررات مربوط به دزدی دریایی در قوانین داخلی کشورها متفاوت است، برخی از دولت‌ها تعریف نسبتاً جامعی از دزدی دریایی در قوانین داخلی خود دارند و بالعکس برخی دیگر فاقد مقررات لازم در این خصوص می‌باشند که تنها به برخی از آنها اشاره می‌شود. از جمله اینکه در قانون کیفری سال ۱۹۶۷ کنیا، دزدی دریایی شامل اعمال مربوطه در دریای سرزمینی و یا در دریای آزاد می‌شود. در مقابل قوانین کیفری فیلیپین، دزدی دریایی را تنها در دریای سرزمینی به رسمیت می‌شناسد. استرالیا تمام مواد مربوط به دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاهای را در قسمت پنجم قانون مجازات ۱۹۱۴ خود گنجانده است (مهرعطا، ۱۳۹۰: ۵۴).

گفتنی است که شورای امنیت سازمان ملل متحد در ۲۷ آوریل ۲۰۰۱ به اتفاق آراء قطعنامه ۱۹۱۸ را تصویب و در آن به این امر که عدم محاکمه افرادی که مسئول دزدی دریایی و حمله مسلحانه در سواحل سومالی هستند، تلاش‌های ضد دزدی دریایی را بی ثمر می‌نمایند تاکید نموده است و از تمام دولت‌ها می‌خواهد که دزدی دریایی را در قوانین داخلی خود جرم‌انگاری نموده، به تعقیب و مجازات دزدان دریایی که در آب‌های سومالی دستگیر می‌شوند بپردازند (موسوی، ۱۳۹۰: ۳۸۷) و کشورهای زیادی نیز شروع به تصویب قوانین برای جرم‌انگاری دزدی دریایی کرده و در حوزه دادرسی و محاکمه نیز تا حدود زیادی از حالت انفعالی که قبلاً به آن دچار بودند خارج گشته‌اند (کاظمی، ۱۳۹۳: ۵۰).

#### ۶- بهره‌برداری از ظرفیت سایر عناوین مجرمانه برای برخورد با دزدی دریایی

متأسفانه در حال حاضر و به دلیل فقدان قانونی مختص به دزدی دریایی سیستم قضایی یا از تعقیب آنها مایوس می‌گردد یا همانطور که گفته شده آنها را برای تعقیب تحویل کشور دیگری می‌دهد. در صورت رسیدگی نیز مطمئناً تنها راه حل موجود، استناد به مواد قانونی مانند ماده ۲۳۱ در باب سرقت مستوجب حد، ماده ۲۱۹ در خصوص سرقت مسلحانه، ماده ۳۲۹ با موضوع آدم‌ربایی و ماده ۳۱۹ به بعد قانون مجازات اسلامی، برای مجازات مرتکبان دزدی دریایی خواهد بود. یا مثلاً مواد ۶۵۱ و ۶۵۲ و ۶۵۳ تعزیرات در مورد سرقت در شوارع و راه‌ها یا سرقت مقرون به آزار و سرقت غیر حدی، ماده ۲۸۱ و ۲۸۶ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ در مورد محاربه و مفسد فی الارض نیز می‌تواند راهگشا باشد. موادی که اگرچه تقریباً در برگیرنده تمامی مصادیق رفتار مجرمانه مرتکبان بر اساس تعریف کنوانسیون حقوق دریاهای می‌باشند؛ اما مطمئناً تشخیص مصادیق اعمال ارتكابی و انطباق آنها با مواد قانونی، مشکلات بسیاری را برای دادگاه‌ها ایجاد خواهد کرد؛ و همچنان نشانگر ضرورت وجود یک ماده قانونی مستقل است، چرا که بر خلاف اصل مسلم حقوق جزا، یعنی اصل قانونی بودن جرایم و مجازات‌ها به شمار می‌رود و استناد به آنها علاوه بر اینکه دقیقاً و اختصاصاً منطبق با دزدی دریایی نیستند و از طرفی نیز توسط قضات تفسیرپذیر بوده و در نهایت سبب تشتت آراء خواهد شد.

اصولاً جرم‌انگاری فرایندی است که بر اساس آن قانونگذار از طریق تصویب قوانین اعمالی را به جهت حفظ ارزش‌های اجتماعی و نظم عمومی و یا جهات دیگر، جرم قلمداد می‌نماید (رحیمی نژاد، ۱۳۸۱: ۱۳۵)؛ رفتاری که نمایانگر یک تهدید جدی اجتماعی و وقوع آن، بالفعل یا بالقوه به طور قابل توجهی به جامعه یا افراد و حقوق اساسی آسیب برساند و نتوان با ابزارهای اجتماعی یا قانونی دیگر با آن برخورد گردد، باید جرم محسوب شود (رحیمی نژاد، ۱۳۸۱: ۱۵۶). هدف حقوق جزا نیز همین امر است که در حفظ یک جامعه توأم با آرامش و امنیت از طریق ایجاد سیستمی از ممنوعیت‌ها، ضمانت اجراها و آیین‌های دادرسی که به طور شایسته و عادلانه با رفتار قابل سرزنش که به افراد جامعه ایجاد ضرر جدی زده و یا نسبت به ایجاد ضرر تهدید می‌کند، سهمیم باشد و برخورد نماید. جرم‌انگاری جرایم بین‌المللی در قوانین داخلی دولت‌ها از روش‌هایی است که دولت‌ها از طریق آن تمایل خویش را به مبارزه با این جرایم نشان می‌دهند؛ بنابراین آنچه برای پیشبرد جریان تعقیب جنایات بین‌المللی از سوی دادگاه‌های ملی لازم است، وضع قوانین داخلی است که در زمینه امور شکلی و ماهوی، مقتضی و کافی باشند (میرمحمدی، ۱۳۸۸: ۱۴۸).

#### ۷- مبانی ضرورت جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی

لذا با توجه به جمیع مطالب فوق‌الاشار، متن ماده قانونی پیشنهادی پس از ذکر موارد مهم ذیل در ادامه ارائه خواهد شد:

۱. برخی در تعریف دزدی دریایی بیان داشته‌اند که هرگونه عمل خشونت آمیز غیرقانونی که به‌وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گیرد دزدی دریایی است (اسلامی، ۱۳۹۱: ۷۰)، در حالی که همانطور که پیشتر نیز اشاره گردید، دلیل خاصی وجود ندارد که این جرم منوط به روی دادن در دریای آزاد باشد و می‌توان در ماده پیشنهادی ارتکاب جرم را محدود به وقوع آن در محدوده آبی خاصی نکرد.

۲. برای تحقق جرم دزدی دریایی ارتکاب یکی از اعمال مادی ممنوعه ضروری است. اقداماتی نظیر تعدی، توقیف، غارت، اقدامات خشونت‌بار، ایراد خسارت توام با قهر و غلبه، اعمال کنترل بر کشتی به قصد دزدی دریایی توسط خدمه شورشی یا به کارگیری آن در جهت ارتکاب اقدامات فوق از مصادیق دزدی دریایی است (کاسسه، ۱۳۸۷: ۲۸). از دیگر موارد ممنوعه کنترل زورمندانه یا تهدید آمیز کشتی، اعمال خشونت علیه اشخاص موجود در آن، تخریب یا ایراد آسیب به کشتی یا محموله آن یا تالیفات دریانوردی، قراردادن یا وارد نمودن مواد یا وسایل مخرب یا آسیب‌رسان به کشتی یا محموله آن، ارسال اطلاعات نادرست، تهدید با هدف اجبار فیزیکی یا قضایی فردی جهت ارتکاب عملی یا خودداری از انجام عملی است (شجاعی، ۱۳۹۰: ۶۱) که باید در تدوین ماده پیشنهادی برای جرم‌انگاری عمل دزدی دریایی مدنظر قرار گیرد.
۳. دزدی دریایی جرمی عمدی و توام با سونیت است، لذا اقدامات غیرعمدی همچون حوادث دریایی منجر به قتل افراد یا تخریب کشتی و محموله آنها از شمول تعریف دزدی دریایی خروج موضوعی دارد.
۴. قصد و انگیزه دزدی دریایی ممکن است، احساس تنفرآمیز و انتقام و نه صرفاً انگیزه کسب مال باشد پس نمی‌توان در بیان انگیزه در ماده پیشنهادی انگیزه ویژه یا خاصی را مدنظر قرار داد.
۵. وجود یا عدم وجود سلاح تعمداً در متن ماده پیشنهادی قید نخواهد شد، زیرا به عنوان مثال با اینکه عملاً تمامی حملات دزدی دریایی در طی این سال‌های با استفاده از سلاح‌های سبک و نیمه سنگین اتفاق افتاده است اما با نگاهی به ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها متوجه خواهیم شد که به همراه داشتن یا استفاده از سلاح شرط تحقق جرم دزدی دریایی تلقی نمی‌شود. از این رو حتی بدون همراه داشتن سلاح نیز امکان ارتکاب جرم دزدی دریایی وجود خواهد داشت؛ مانند اینکه دزدان با قایق‌های سریع خود به کشتی نزدیک شده، از دیواره‌های آن بالا رفته و کشتی را تصرف کنند. همچنین است شرط ارتکاب جرم در زمان خاص یا معین (کازمی، ۱۳۹۳: ۵۴).
- نهایتاً متن ماده پیشنهادی می‌تواند با در نظر گرفتن تمامی مطالب فوق الذکر چنین تدوین گردد:
- هرکس به قصد سرقت به نحوی از انحاء داخل در کشتی‌های شناور در آب‌های کشور ایران و یا کشتی‌های ایرانی شناور در آب‌های خارج از مرزهای ایران گردد، به حبس از ۵ الی ۲۰ سال محکوم خواهد شد.
- تبصره ۱- اگر در حین ارتکاب سرقت، جرایم دیگری نظیر ضرب و جرح و یا قتل روی دهد، با مرتکب براساس موازین قانونی موجود برخورد خواهد شد.
- تبصره ۲- اگر سارق یا لاقط یک نفر از آنان حامل سلاح ظاهر یا مخفی باشد در صورتی که بر حامل سلاح عنوان محارب صدق نکند به حداکثر مجازات مقرر در ماده محکوم خواهند شد.
- لذا از منظر حقوقی می‌توان متن ماده فوق الذکر را اصلاح نمود و یا پیشنهاد بهتری ارائه نمود، اما مساله‌ای که واجد اهمیت است این است که در راستای تحقق بخشیدن به حاکمیت ملی و توانایی اعمال صلاحیت در مورد وقایع حقوقی در دریاها، یک ماده قانونی وجود داشته باشد که قوه قضاییه نیز بتواند با استناد به آن با دزدان دریایی برخورد نماید، طبیعتاً قوت بخشیدن به حاکمیت داخلی در عرصه بین‌المللی مساله‌ای است که دین مقدس اسلام، شرع و فقها نیز از آن حمایت خواهند کرد.
- در همین راستا و در پایان این بحث به استفتائی که از محضر آیت الله العظمی مکارم شیرازی صورت پذیرفته است اشاره خواهیم داشت که متن آن به شرح ذیل است: «باتوجه به اینکه در حقوق کیفری داخلی، عملی تحت عنوان «دزدی دریایی» جرم‌انگاری نگردیده است و طبق آمارهای موجود، کشور ایران در آب‌های داخلی و بین‌المللی درگیر این جرم است و به دلیل فقدان قانون، توان اعمال صلاحیت و قدرت حاکمیتی خود برای برخورد با این افراد را از دست داده است. لطف بفرمایید بررسی نمایید که اگر ماده قانونی به شرح مذکور... تصویب گردد از منظر شرعی و فقهی دارای ایراد است یا خیر؟» «بسم الله الرحمن الرحیم: با اهداء سلام و تحیت؛ چنین ماده قانونی با موازین شرعی هیچ منافاتی ندارد» (استفتاء مورخ ۲۲ فروردین ۹۵).

## نتیجه‌گیری

همانطور که ملاحظه گردید دزدی دریایی به عنوان یک واقعیت و تهدید در پهنه‌های آبی وجود داشته و قابل کتمان نیست و کشور ایران نیز از گزند این جرم مبری نبوده و بنا به آمارهای ارائه شده، خواه ناخواه با این پدیده مجرمانه درگیر است. از سویی به دلیل فقدان جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین کیفری ایران، اعمال صلاحیت برای رسیدگی به این جرم با دشواری‌های خاصی روبرو است که متأسفانه نتیجه آن خدشه وارد شدن به اقتدار ملی در اعمال صلاحیت در عرصه‌های بین‌المللی است.

البته گفتنی است که اعمال قواعد و موازین بین‌المللی مانند کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز به دلایلی نظیر نقص موجود در متن آنها چندان راهگشا نبوده و همچنین اعمال صلاحیت جهانی نیز به دلیل اینکه نیازمند جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی کشورها است قابل انجام نیست. از طرف دیگر، استناد به قوانین داخلی مرتبط با موضوع دزدی دریایی نظیر سرقت مسلحانه، افساد فی الارض، آدم ربایی و ... نیز هرچند که ممکن است بتواند موقتاً مشکل فقدان قانون اختصاصی درباره دزدی دریایی را برطرف نماید اما تطبیق آنها با دزدی دریایی کاری مشکل بوده و به دلیل فقدان نص صریح از سوی قضات تفسیر پذیر بوده و نهایتاً منجر به تشتت آرا خواهد شد. همچنین شورای امنیت نیز در قالب صدور قطعنامه بر جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی کشورها تأکید نموده است، علاوه بر آن بسیاری از کشورهای کمتر توسعه یافته مانند کنیا و ... نیز این جرم را در قوانین داخلی جرم‌انگاری نموده‌اند. همچنین گفتنی است که جرم‌انگاری دزدی دریایی از منظر شرعی نیز فاقد مشکل است. لذا با توجه به جمیع استدلال‌های فوق‌الذکر باید گفت که وضع قانون اختصاصی در باب دزدی دریایی در حقوق کیفری داخلی مطلوب بوده و راهگشای معضلات سیستم قضایی برای رسیدگی به این موضوع خواهد بود.

## منابع

۱. اسلامی، محمد مهدی، سابقه دزدی دریایی و محدودیت‌های حقوقی مقابله با آن، ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا، سال بیست و هفتم، شماره ۱۹۲، مرداد ۱۳۹۱.
۲. بیابانی، غلامحسین، دزدی دریایی، تاملی در ضرورت همکاری بین‌المللی برای پیشگیری از آن، مجله مطالعات پیشگیری از جرم، شماره ۱۸، ۱۳۹۰.
۳. شجاعی اصل کلیدر، رضا، دزدی دریایی در پرتو اسناد بین‌المللی، مجله قضاوت، شماره ۷۲، ۱۳۹۰.
۴. عزت، عبدالفتاح، جرم چیست و معیارهای جرم‌انگاری کدام است؟ ترجمه اسماعیل رحیمی نژاد، مجله حقوقی دادگستری، شماره ۴۱، ۱۳۸۱.
۵. کاسسه، آنتونیو، حقوق بین‌المللی کیفری، ترجمه حسین پیران و زهرا موسوی، نشر جنگل، ۱۳۸۷.
۶. کاظمی، سید سجاد، تحلیلی بر مجازات مرتکبان دزدی دریایی در حقوق کیفری ایران، مجله پژوهش علوم انسانی، سال پانزدهم، شماره ۳۶، ۱۳۹۳.
۷. موسوی، سید مهدی و جدیدی، انسیه، چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی، مجله پژوهش حقوق عمومی، شماره ۳۲، ۱۳۹۰.
۸. مهرعطا، رضا، مبارزه با جرم جهانی عزم جهانی می‌طلبد، ماهنامه پیام دریا، شماره ۲۰۹، ۱۳۹۰.
۹. میرمحمدی، معصومه سادات، تأثیر تصویب اسانامه دیوان بین‌المللی کیفری بر جرم‌انگاری جنایات بین‌المللی در قوانین داخلی دولت‌ها و اعمال صلاحیت جهانی از سوی آنها، مجله حقوقی بین‌المللی، شماره ۴۱، ۱۳۸۸.
۱۰. یکدله‌پور، حسین، پدیده دزدی دریایی از دیدگاه حقوق بین‌الملل، ماهنامه علمی تحقیقاتی بندر و دریا، سال بیست و ششم، شماره ۱۸۱، مرداد ۱۳۹۰.



# The Necessity of Piracy Criminalization in Iranian Criminal Law

Mohsen Hassanpour<sup>1</sup>, Reza Mirarab Razi<sup>2</sup>

1. *A Faculty Member of Islamic Azad University of Garmsar (Corresponding Author)*

2. *Legal Expert*

---

## Abstract

One of the most important issues that governments are trying to develop is the international space in one way or another to their benefits and show their governance to other countries in other fields which is representative of their criminal jurisdiction. Of course, piracy issue and jurisdiction to this crime is no exception and the government attempts to the exercises of jurisdiction by the phenomenon of piracy in accordance with the new legislation. Based on the current statistic evidence in Iran, it can be said Iran is involved with piracy directly and indirectly and this matter should be taken into account and can be criminalized in domestic law. Yet, Iran couldn't show their jurisdiction about piracy because of the lack of criminalization in domestic criminal law and lack of specialized laws of the pirates.

Finally, weakness and passivity related to release, pirate delivery to third countries, the use of other titles of crime is a criminal. Based on the above issues, there is a need to criminalize of piracy in domestic criminal law. Even though laws, treaties, or international conventions in this field may be useful, they will not reduce the requirement to criminalization of piracy, because the texts of these laws are not complete and accurate. In addition to the passage of many years of their adoption and proving the efficiencies in the international areas, there has been some criticism.

**Keywords:** Piracy, Sea Law Convention, Criminalization, Domestic Criminal Law

---