

تعقیب دزدان دریایی
در نظام حقوق جزای بین الملل

فرشته مسلمی بیدهندی

سرشناسه: مسلمی بیدهندی، فرشته، ۱۳۶۴ -
عنوان و نام پدیدآور: تعقیب دزدان دریایی در نظام حقوق جزای بین‌الملل
فرشته مسلمی بیدهندی.
مشخصات نشر: همدان طرحان ۱۳۹۳.
مشخصات ظاهری: ۲۶۲ ص. مصور، جدول، نمودار.
شابک: ۹۷۸۶۰۰۹۱۳۱۰۸۲
وضعیت فهرست نویسی: فیپا
موضوع: حقوق بین‌الملل دریاها
موضوع: دزدان دریایی
ردیف کنگره: ۱۳۹۳/۶۵/م/۱۵۵۵ KZA
بندی دیویی: ۳۴۱/۴۴۴
شماره کتابخانه ملی: ۳۵۰۳۹۴۹

تعقیب دزدان دریایی در نظام حقوق جزای بین‌الملل

مولف: فرشته مسلمی بیدهندی



انتشارات طرحان

چاپ اول - ۱۳۹۳

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

شابک: ۹۷۸-۶۰۰-۹۱۳۱۰-۸-۲

قیمت: ۱۳۵۰۰۰ ریال

تقدیم به همسر عزیزم

به پاس محبت ها و حمایت های بی دریغش

www.ketab.ir

فهرست مطالب

صفحه

عناوین

فهرست اختصارات

چکیده فارسی

مقدمه

الف) پیشگفتار

۱- طرح موضوع و ضرورت تحقیق

۲- سوالات و فرضیات

۳- پیشینه تحقیق و ساماندهی پژوهش

ب) کلیات

۱- تاریخچه

- ۲- ویژگی های پدیده دزدی دریایی ۲۳
- ۳- انواع دزدی دریایی ۲۴
- ۴- انواع دزدان دریایی ۲۷
- ۵- طرأ و آسیب های دزدی دریایی ۲۹
- ۶- ارائه آمار و رقام دزدی دریایی ۳۲
- ۷- سومالی، فصلی نو در چالش دزدی دریایی ۴۰
- بخش اول: ترتیبات کنوانسیون حقوق دریاهای در مقابله با دزدی دریایی ۵۳
- فصل اول: چهارچوب حقوقی موجود برای مبارزه با دزدی دریایی ۵۷
- گفتار اول- دزدی دریایی در کنوانسیون های حقوق دریایی ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ ۶۰
- گفتار دوم- تعریف دزدی دریایی ۶۹
- مبحث اول: لوازم و شروط ضروری و غیر قابل تفکیک از دزدی دریایی ۷۱
- کنوانسیون ۱۹۸۲ ۷۱
- بند اول- ضرورت وجود دو کشتی ۷۱

- ۷۳ بند دوم-وجود اهداف و مقاصد شخصی
- ۷۵ بند سوم-محل وقوع دزدی دریایی
- ۸۰ فصل دوم:کاستی های کنوانسیون حقوق دریاها در مقابله با دزدی دریایی
- ۸۸ گفتار اول- راه حل های جبران کاستی های حقوق بین الملل دزدی دریایی
- ۸۸ بند اول-گسترش حوزه تعریف دزدی دریایی
- ۸۸ بند دوم-گسترش حوزه جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی
- ۸۹ بند سوم-واگذاری صلاحیت قضایی دولتها به محکمه ای بین المللی
- ۹۱ بند چهارم-وجود شرط تعقیب و مجازات یا استرداد دزدان دریایی
- ۹۳ نتیجه گیری بخش اول
- ۹۵ بخش دوم:تمهیدات تکمیلی برای مبارزه با دزدی دریایی
- ۹۶ فصل اول: توسل به ترتیبات کنوانسیونهای مقابله با تروریسم
- ۹۶ گفتار اول- کنوانسیون منع اعمال غیر قانونی علیه امنیت کشتیرانی ۱۹۸۸
- (SUA)

- مبحث اول: پیشینه کنوانسیون ۱۹۸۸ ۹۷
- بند اول- پاسخ جامعه بین المللی، نسبت به افزایش نگرانی ها راجع به ۱۰۲
تروریسم دریایی
- بند دوم- توت شورای امنیت ۱۰۵
- مبحث دوم- ملات نام حقوقی SUA ۱۰۸
- بند اول- محاکمه یا استرداد ۱۰۸
- بند دوم- مبانی صلاحیتی ۱۱۰
- بند سوم- قواعد بین المللی دزدی دریایی و تروریسم دریایی ۱۱۲
- گفتار دوم - کنوانسیون منع گروگانگیری ۱۷۹ ۱۱۸
- مبحث اول: تعریف گروگانگیری ۱۲۳
- بند اول- الزام به جرم انگاری ۱۲۵
- بند دوم- الزام کشورها به همکاری ۱۲۶
- بند سوم- الزام به محاکمه یا استرداد ۱۲۶

- فصل دوم: گسترش همکاریهای بین المللی ۱۳۰
- گفتار اول- اقدامات شورای امنیت سازمان ملل ۱۳۰
- مبحث اول: منشأ قطعنامه های ضد دزدی دریایی ۱۳۳
- مبحث دوم: نگرانی ها راجع به تغییر قواعد بین المللی ۱۴۴
- گفتار دوم- اقدامات منطقه جمعی و همکاریهای بین المللی در مبارزه با ۱۴۷
- دزدی دریایی
- مبحث اول: اقدامات منطقه ۱۴۷
- مبحث دوم: اقدامات اتحادیه اروپا ۱۴۹
- مبحث سوم: نیروهای متولفه دریایی ۱۵۰
- مبحث چهارم: عملیات IMB در مبارزه با دزدی دریایی ۱۵۱
- مبحث پنجم: کمک های UNODC ۱۵۳
- مبحث ششم: تلاشهای مضاعف سایر کشورها ۱۵۴
- گفتار سوم- فعالیتهای سیاسی- حقوقی با محوریت دزدی دریایی ۱۵۵

- گفتار چهارم- راهکارهای عملی در دریا برای مبارزه با دزدان دریایی ۱۶۰
- نتیجه گیری بخش دوم ۱۶۵
- بخش سوم: تعقیب و محاکمه دزدان دریایی و تشکیل دادگاهی بین المللی ۱۶۷
- فصل اول: اکراه دولتهای غربی از محاکمه دزدان دریایی در سرزمین خود ۱۶۷
- گفتار اول- راه حل های پیشنهادی دبیر کل در رابطه با محاکمه دزدان دریایی ۱۷۵
- گفتار دوم- طرح پیشنهادی کشور اکراین با محوریت موضوع دزدی دریایی ۱۷۹
- مبحث اول: تشکیل دادگاه ویژه محاکمه دزدان دریایی ۱۸۵
- گفتار سوم- نقش دیوان بین المللی دریا در رابطه با محاکمه دزدان دریایی ۱۹۳
- فصل دوم: جایگاه حقوق بشر در چالش دزدی دریایی ۱۹۵
- گفتار اول- تضمین حقوق متهم در اسناد عام حقوق بشری ۱۹۵
- مبحث اول: بررسی حقوق متهم در مرحله کشف جرم در کنوانسیون های ۱۹۸۱
- حقوق بشری

۱۹۹	مبحث دوم: بررسی حقوق متهم در مرحله تعقیب
۲۰۰	مبحث سوم: بررسی حقوق متهم در مرحله تحقیقات مقدماتی
۲۰۲	مبحث چهارم: بررسی حقوق متهم در مرحله شروع بازپرسی
۲۰۳	مبحث پنجم: بررسی حقوق متهم در حین بازجویی
۲۰۵	گفتار دوم- ترتیب بررسی متهم در قراردادهای انتقال دزدان دریایی
۲۱۶	مبحث اول: قراردادهای دزدان دریایی بین کشورهای مرتبط با دزدی دریایی
۲۲۱	و در پایان
۲۲۱	اقدامات جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با دزدی دریایی
	نتیجه گیری بخش سوم
۲۲۷	پیشنهادهای و نتیجه گیری نهایی
۲۳۵	ضمائم
۲۵۱	منابع

مقدمه:

الف پیش‌نثار

۱- طرح موضوع و ضرورت تحقیق:

پدیده دزدی دریایی

دزدی دریایی^۱ پدیده‌ایست که ممکن است در دید برخی افراد تنها جنبه افسانه‌ای داشته باشد و به زعم عده‌ای دیگر فقط به قرون گذشته مربوط باشد و یا حداقل کمتر کسی فکر کند که دزدی دریایی با توجه به شرفتهای حاصل شده در امور کشتی‌سازی و دریانوردی در قرن اخیر توانسته به حیات خود ادامه دهد. اما آنچه مشهود است اینست، که نه تنها دزدان دریایی هنوز در مناطق زیادی از آبهای جهان به کشتی‌ها حمله‌ور می‌شوند، بلکه آنها هم پایه‌های

^۱ Piracy-Piraterie

دنیای مدرن رشد و پیشرفت نموده‌اند. به طوری که هم اکنون گروه‌هایی فعال از دزدان دریایی با قایق‌هایی تندرو، مجهز به سلاح‌های گرم و اتوماتیک، هر لحظه در کمین کشتی‌های عبوری در خلیج عدن نشسته‌اند. نقاط خاصی در میان آب‌های جهان هستند که با توجه به وضعیت جغرافیایی و خشکی‌های اطراف و یا حتی نوع سیستم حکومتی کشورهای مجاور، از مناطق محبوب دزدان دریایی به شمار می‌روند. از جمله این مناطق می‌توان به تنگه مالاکا، که منطقه ایست بین سه کشور اندونزی، مالزی و سنگاپور و دارای جزایر متعدد و فراوان است، اشاره کرد. آب‌های داخلی و دریای سرزمین کشور مالزی نیز در سال‌های اخیر، از بهترین مناطق برای دزدان دریایی و ناامان‌ترین مناطق برای حرکت کشتی‌ها محسوب می‌شود و از آمار بالایی در کشتی‌ربایی و حمله به کشتی‌ها برخوردار بوده است. آب‌های داخلی و دریای سرزمینی نیجریه، ساحل‌ها و مناطقی در امریکای مرکزی و حوزه‌ی کارائیب نیز از جمله مناطق ناامن کشتی‌رانی است.^۲ خلیج عدن نیز که در شمال کشور سومالی قرار دارد و مدیترانه و دریای

^۲ Corinne Touret, *La Piraterie au Vingtieme Siecle*, Librairie Generale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., ۱۹۹۲, p. ۴

سرخ را به اقیانوس هند متصل می‌کند، یکی از خطرناک‌ترین راههای آبی جهان و از عمده‌ترین مناطق و مسیرهای قاچاق انسان از سومالی به یمن و دیگر نقاط جهان است. بنابراین منطقه خلیج عدن برای دزدان دریایی، منطقه‌ای کاملاً "اخته شده است."

به دلیل افزایش حمل و نقل دریایی و سایر اعمال خشونت بار که امنیت کشتی‌رانی بین‌المللی را به بحال کشیده، نگرانی‌های عمیقی ایجاد شده است. چرا که ادامه این روند امنیت سواها و آزادی دریانوردی را به مخاطره می‌اندازد. بعلاوه مسئله دزدی دریایی، هزینه‌های تجارت بین‌المللی را نیز افزایش می‌دهد. کشتی‌های تجاری برای اینکه از منطقه امن‌تری عبور کنند، اقدام به تغییر مسیر و انتخاب مسیرهای جایگزین میکنند که این امر باعث طولانی شدن مسیرها و بالا رفتن هزینه حمل و نقل کشتی‌ها، افزایش مقدار سوخت و افزایش نرخ بیمه

کشتی‌های تجاری (حدود ده درصد) میشود. کشتی‌هایی که حامل مواد غذایی هستند نیز با این روش تبعات آسیب‌زایی را خواهند پذیرفت.

دزدی دریایی پدیده‌ای است که سابقه طولانی آن به دوران قبل از میلاد مسیح باز می‌گردد و همواره با ایجاد ناامنی در مسیرهای آبی پرتردد به تجارت از راه دریا که مهمترین سرنگون و اهمیت اقتصادی فراوانی دارد، خسارات جدی وارد کرده است. انسان همواره به دزدی دریایی به عنوان قدیمی‌ترین و مستمرترین جرائم در دریا مواجه بوده است. اگر دزدی دریایی توانسته در طول بیش از ۳۰۰۰ سال پدیده‌ای مستمر باشد دلیل پیدا با خشونت است. شاید به جرات بتوان گفت که خشونت، مهمترین ویژگی دزدی دریایی است.^۲ امروزه با بهره‌گیری دزدان دریایی از فنون پیشرفته و با سوءاستفاده آنان از فقدان حاکمیت و یا ضعف برخی از کشورهای ساحلی در تأمین امنیت مسیرهای آبی، جامعه دریانوردی بین‌المللی با شکل مدرنی از این پدیده شوم مواجه شده است. در

^۲ سوری، محمد، "دزدی دریایی"، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، ناشر: انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، دی‌ماه ۸۹، ص ۶۳

^۳ Lucchini Laurent, Voelckel Michel "Droit de la

mer", Tome ۲: Delimitation, navigation et peche, Vol ۲, Paris, ۱۹۹۶, p ۱۰۳

واقع گسترش دامنه دزدی دریایی به مناطق تحت حاکمیت این کشورها خود از وجوه نو ظهور و قابل تأمل دزدی دریایی مدرن محسوب میشود.

حمل و نقل دریایی به دلیل ویژگیهای خاص خود، مانند قابلیت حمل بسیار زیاد کالاهای گوناگون در طول سفر، ارزان بودن هزینه حمل و نقل و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده کالاهای صادراتی و سایر شیوه های حمل و نقل مورد توجه است. یکی از حلقه های اصلی در شیوه های حمل و نقل دریایی، کشتی یا به عبارتی صنعت کشتیرانی است. بیش از ۸۷ میلیارد تن کالا به ارزش ۴/۷ تریلیون دلار در چرخه تجارت جهانی از طریق کشتیها به جا می شود و این رقم معادل ۹۰٪ تجارت دنیاست.^{۵۷} به عبارتی تنها ده درصد از کل حمل و نقل بین المللی دنیا، از طریق راههای زمینی یا هوایی صورت می پذیرد. این امر با خوبی نشان میدهد که پرداختن به موضوع مقابله با دزدی دریایی، در شرایط کنونی تا چه حد ضرورت دارد.

۲- سوالات و فرضیات پژوهش، بررسی ادبیات موضوع و ساماندهی

تحقیق:

با توجه به رشد فزاینده تهدیدات دزدان دریایی برای ناامن کردن دریا و حمل و نقل دریایی، به نظر میرسد قوانین حقوقی موجود در قالب کنوانسیونهای حقوق دریا، برای پاسخگویی به این پدیده شوم کافی نیست. تمهیدات دیگری نیاز است تا ترتیبات موجود ملتر شود و در نتیجه توانایی بیشتری برای مبارزه با این امر داشته باشد. اقدامات کارایی، شامل همکاریهای گسترده جامعه بین المللی و اقدامات شورای امنیت، در این امر نقش بسیار پررنگی دارند. آنچه در این پژوهش تلاش شده به آن پاسخ داده شود اینست که ظرفیت حقوق بین الملل برای جلوگیری، مبارزه و از بین بردن دزدی دریایی تا چه اندازه است و چگونه باید این ظرفیت را ارتقا بخشید؟ در سطح بین المللی و منطقه ای چه تلاشهایی خارج از چارچوب حقوق بین الملل بمنظور پیشگیری از وقوع این جرم و مقابله با آن انجام گرفته است و میزان کارایی این اقدامات در چه حدی

بوده است؟