Islamic Law and Jurisprudence Studies
Volum 18, Consecutive Number 42, Spring (March) 2026
Issn: 2717-0330
Pages 313-348 **(Research Article)**
Received: January 31, 2025 **Revised** April 29, 2025 **Accepted**: May 03, 2025
Journal Homepage: https://feqh.semnan.ac.ir
This is an Open Access paper licensed under the Creative Commons License CC-BY 4.0 license.



Criminal policy in dealing with new forms of piracy in terms of international criminal law and domestic law

Bahareh Mojdehi[1], Seyyed Sajjad Kazemi[2]*, Hamidreza Adabi[3] & Yaser Roostaei Hoseinabadi[4]

1: PhD Student, Department of Criminal Law and Criminology, North Tehran Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
2: Associate Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Malayer University, Malayer, Iran (Corresponding Author): sskazemi92@malayeru.ac.ir
3. Assistant Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Faculty of Humanities, Tehran North Branch, Islamic Azad University, Tehran, Iran.
4. Assistant Professor, Department of Public Law, Faculty of Humanities, Minab Branch, Islamic Azad University, Minab, Iran.

Abstract: Piracy, as one of the oldest international crimes, has evolved into new forms due to technological advancements and the expansion of global trade, posing a significant threat to international security and maritime commerce. This study aims to examine the capacities and shortcomings of international criminal law and domestic regulations in confronting this phenomenon. The findings indicate that, given the complexities of modern piracy and its global implications, criminal policy requires updated and coordinated approaches at both international and national levels. Although international instruments such as the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) have made efforts to combat piracy, there is still a need to strengthen multilateral cooperation and develop more comprehensive and effective legal frameworks across countries. Furthermore, the lack of coordination among national criminal systems and the weakness of multilateral collaborations have made combating this crime more difficult. The main contribution of this research is the proposal of a framework for redesigning criminal policies, emphasizing international coordination, enhanced enforcement capacities, and updated domestic regulations to improve the effectiveness of criminal responses to contemporary piracy.

Keywords: Piracy, Criminal Policy, International Criminal Law, UNCLOS, International Instruments.

-B. Mojdehi; S. Kazemi; H. Adabi; Y. Roostaei Hoseinabadi (2026), "Criminal policy in dealing with new forms of piracy in terms of international criminal law and domestic law", Semnan University: *Islamic Law and Jurisprudence Studies*, 18(42), 313-348.
Doi: 10.22075/feqh.2025.36868.4174

مطالعات فقه و حقوق اسلامی
نشریه علمی

سال ۱۸ـ شمارۀ ۴۲ ـ بهار ۱۴۰۵

صفحات۳۴۸-۳۱۳ (مقاله پژوهشی)

تاریخ: وصول ۱۴۰۳/۱۱/۲۲ ـ بازنگری ۱۴۰۴/۰۲/۰۹ـ پذیرش ۱۴۰۴/۰۲/۱۳

سیاست‌گذاری جنایی در مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی از نظر حقوق کیفری بین الملل و حقوق داخلی

بهاره مژدهی [۱] / سید سجاد کاظمی [۲*] / حمیدرضا آدابی [۳] / یاسر روستایی حسین آبادی [۴]

۱: دانشجوی دکتری، گروه حقوق جزا و جرمشناسی، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲: دانشیار گروه حقوق جزا و جرمشناسی، دانشگاه ملایر، ملایر، ایران(نویسنده مسئول) sskazemi92@malayeru.ac.ir

۳: استادیار گروه حقوق جزا و جرم شناسی، دانشکده علوم انسانی، واحد تهران شمال، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۴: استادیار گروه حقوق عمومی، دانشکده علوم انسانی، واحد میناب، دانشگاه آزاد اسلامی، میناب، ایران.

چکیده: دزدی دریایی به‌عنوان یکی از جرایم قدیمی بین‌المللی، با تحولات تکنولوژیک و گسترش تجارت جهانی، اشکال نوینی به خود گرفته که تهدیدی برای امنیّت بین‌المللی و تجارت دریایی محسوب می‌شود. این پژوهش با هدف بررسی ظرفیّت‌ها و کاستی‌های حقوق بین‌الملل کیفری و مقرّرات داخلی کشورها در مقابله با این پدیده، انجام شده است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهد، با توجه به پیچیدگی‌های اشکال نوین دزدی دریایی و تهدیدات جهانی آن، سیاست‌گذاری جنایی نیاز به رویکردهای هماهنگ و به‌روز در سطح بین‌المللی و ملّی دارد. در حالی که اسناد بین‌المللی مانند کنوانسیون حقوق دریاها تلاش‌هایی در زمینه مبارزه با دزدی دریایی انجام داده‌اند، اما همچنان نیاز به تقویت همکاری‌های چندجانبه و توسعه قوانین جامع‌تر و کارآمدتر در کشورهای مختلف وجود دارد. از سوی دیگر، نبود هماهنگی میان نظام‌های کیفری کشورها و ضعف در همکاری‌های چندجانبه، روند مقابله را دشوار کرده است. دستاورد اصلی این پژوهش، ارائه یک چارچوب پیشنهادی برای بازطراحی سیاست‌های جنایی با تأکید بر هماهنگی بین‌المللی، تقویت ظرفیت اجرایی و به‌روزرسانی مقررات داخلی است که می‌تواند کارآمدی پاسخ‌های کیفری را در برابر دزدی دریایی نوین افزایش دهد.

کلیدواژه: دزدی دریایی، سیاست‌گذاری جنایی، حقوق کیفری بین‌الملل، کنوانسیون حقوق دریاها، اسناد بین‌المللی.

– مژدهی، بهاره؛ کاظمی، سید سجاد؛ آدابی، حمیدرضا؛ روستایی حسین آبادی، یاسر (۱۴۰۵) «سیاست‌گذاری جنایی در مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی از نظر حقوق کیفری بین الملل و حقوق داخلی». دانشگاه سمنان: *مطالعات فقه و حقوق اسلامی دانشگاه سمنان*. ۱۸(۴۲). ۳۴۸-۳۱۳.

Doi: 10.22075/feqh.2025.36868.4174

مقدّمه

دزدی دریایی، به‌عنوان یکی از جنایات بین‌المللی، تهدیدی جدّی علیه ایمنی دریانوردی به شمار می‌آید. در حال حاضر، این جرم با شکل‌های مدرن و پیچیده‌تر در نقاط مختلف جهان ظهور کرده و باعث اختلال در تجارت جهانی و تهدید امنیّت دریانوردی می‌شود. برخورداری دزدان دریایی از تکنولوژی مدرن، سلاح‌های پیشرفته و سازمان و تشکیلات منظم و تمرکز فعالیّت آنان در مناطق استراتژیک جهان مسأله ای است که موجب چالش جدّی جامعه بین المللی شده است. در حالی که جرم انگاری و ممنوعیت دزدی دریایی ریشه در حقوق عرفی دارد اما مقررات قراردادهای بین المللی نیز به این مسأله بی توجه نبوده و در کنوانسیون های ۱۹۸۵م دریای آزاد و کنواسیون ۱۹۸۲م حقوق دریاها به آن پرداخته است.

در یک تعریف کلی مفهوم نوین دزدی دریایی، طبق کنوانسیون ۱۹۸۲م حقوق دریاها، شامل هرگونه اقدام خشونت‌آمیز و غیر قانونی مانند تصرّف، بازداشت یا غارت اموال کشتی‌ها و هواپیماهای خصوصی است که با هدف منافع شخصی، توسط افراد خارج از صلاحیّت دولت‌ها و در دریای آزاد انجام می‌شود. این جرم یکی از نخستین موضوعاتی است که در حقوق بین‌الملل به‌عنوان مصداق صلاحیّت جهانی شناخته شده و نقض آن به‌عنوان رفتاری خلاف قواعد بنیادین بین‌المللی، مستلزم پاسخ هماهنگ دولت‌هاست. در نگاه اول، مواردی را می توان به عنوان علل اساسی پرداختن به موضوع اشکال نوین دزدی دریایی به دلیل قابل کنترل نبودن آن مطرح نمود که عبارتند از: مجهّز بودن دزدان دریایی آخرین فنّاوری ها و سلاح های سنگین که به راحتی می توانند از آب های یک سرزمین به کشور دیگر منتقل شوند. بنابراین یک دولت به تنهایی نمی تواند فعالیّت های خود را محدود به این افراد و این جرم کند. برخی از منافع متضادّ وجود دارد که باعث ایجاد اختلال برای کنترل دزدی دریایی در دریاهای آزاد می شود. این تعارضات، چهار دسته اساسی هستند که عبارتند از: تضادّ بین منافع عمومی و منافع خصوصی؛ تضادّ منافع بین دو منفعت عمومی؛ تعارض بین منافع ملّی مختلف و تعارضات بین تعهّدات بین المللی یک کشور ساحلی و منافع داخلی آن. همچنین عدم تمایل دولت ها برای محاکمه کردن متّهمان

دزدی دریایی که این مسأله شامل تضمین دادرسی عادلانه که دربرگیرنده هزینه های ارائه وکیل و خدمات ترجمه برای متّهمان خارجی است، انتقال شهادت و مدارک به دادگاه خارجی و شناسایی متّهمان توسط کارکنان کشتی های ربوده شده که به مملکت خود بازگشته اند، می شود. یکی دیگر از مشکلات موانع مرتبط با حضور شاهد و هیأت منصفه است. با وجود این، براساس معاهدات بین المللی و منطقه ای حقوق بشر، همه کشورها مکلّفند از لحظه توقیف و بازداشت مرتکبان این جرم و در محاکمه متّهمان دزدی دریایی حقوق متّهمان را رعایت کنند.

در راستای پرداختن به موضوع تحقیق پیش رو، نگارندگان با چالش هایی نیز مواجه است. چالش اول در رابطه با عمومیّت و گستردگی روش های نوین جرم دزدی دریایی است، زیرا این جرم فقط یک پدیده منحصر به دریا نیست که به عنوان مانعی در برابر آزادی دریانوردی مطرح و محدود به حقوق دریاها شود، بلکه دزدی دریایی نمایشی از قدرت خشن نیز می باشد؛ به دیگر سخن، دزدی دریایی اشکال مختلف توسّل به زور و قهر را پوشش می دهد. همین ویژگی هم سبب گردید تا دولت ها بتوانند دزدی دریایی را به عنوان جنایت بر ضدّ حقوق ملّت مطرح و تعریف نموده، به سرکوب آنها بپردازند و با این سرکوب تلاش نمایند تا مجدداً نظمی را که با استفاده از خشونت های فرادولتی در دریاها دچار گسست شده بود اعاده و مستقرّ نمایند، اما تکثّر و تنوع خشونت در دریاها در قالب تروریسم یا اشکال خفیف تر آن مانند حرکت های اعتراضی زیست محیطی سبب شدند تا تعریف دزدی دریایی به چالش عمیق مبدّل شود همان طور که قبلاً اشاره شد دزدی دریایی فقط تهاجم بر ضدّ کشتی ها و رفتارهای خشونت آمیز و گاه توأم با کشتار مردم نیست بلکه دزدی دریایی مرزهای اخلاق و حقوق را نیز در می نورد و این خود نوعی مداخله را می طلبد؛ مداخله ای که بر مبنای ملاحظات بشردوستانه و حفاظت و حمایت از حقوق بنیادین و اولیّه افراد می باشد.

چالش دوم آن است که قوانین جدید برای مبارزه با دزدان دریایی کافی نیست و بیش از اینها بایستی امکانات فراهم شود تا از ارتکاب جرم دزدی دریایی پیشگیری شود و از

آن جمله، تسریع در تصویب قوانین بین المللی جهت مبارزه با سارقین دریایی است که قبلاً مورد تأیید دولت جمهوری اسلامی ایران قرار گرفته باشد. قوانین دریایی جوابگوی سرکوب اقدامات غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی نیست و هماهنگی وزارت امور خارجه و دیگر نهادهای مسئول در سازمان ملل و استفاده از مشاوره حقوقدان های بین المللی، استفاده از مشاوره و نظرات کارشناسی ستاد نیروی مسلّح برای مقابله با این مسأله ضرورت دارد که در این مقاله به طور گسترده به ارائه پیشنهادها و راهکارهای مناسب برای حلّ این چالش ها پرداخته ایم.

چالش سوم آن که در قانون مجازات اسلامی، جرم انگاری مشخّص و اختصاصی در زمینه جرم دزدی دریایی صورت نگرفته است؛ البته در بخش تعزیرات این قانون موادی وجود دارد که مفادّ آنها حسب مورد ممکن است در بادی امر بر برخی از مصادیق دزدی دریایی منطبق تلقّی شود؛ مانند ماده ۶۵۳ راجع به راهزنی در راه ها و شوارع؛ با این حال، با دقّت بیشتر به نظر می رسد مواد قانونی مزبور با توجه به سیاق عبارات مواد یاد شده و سوابق فقهی مربوطه نوعاً ناظر بر جرم راهزنی در جادّه هاست و بنابراین اصولاً هیچ کدام از مواد مذکور قانون مجازات اسلامی با تعریف دزدی دریایی مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها انطباق ندارد. به این ترتیب، با توجه به خلأهای حقوقی موجود در زمینه جرم انگاری دزدی دریایی از یک سو، و الحاق ایران به کنوانسیون و پرتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی از سوی دیگر و به ویژه تعهدّات کشورهای متعاهد در زمینه جرم انگاری ارتکاب اعمال غیرقانونی مخلّ دریانوردی در کشتی در اجرای مواد ۵۶ کنوانسیون و پروتکل مزبور اقتضاء دارد قوه قضاییه هرچه سریع تر در مورد تهیه لوایح قضایی مورد نیاز در قالب تدوین یک قانون خاصّ برای رفع خلأهای حقوقی موجود اقدام نماید. درخور ذکر است که لزوم رفع خلأهای حقوقی مورد بحث توسط سازمان بنادر و دریانوردی، به وزارت امور خارجه اعلام گردیده و وزارت مزبور نیز مراتب را به قوه قضاییه منعکس نموده است. به این چالش نیز به طور مبسوط با ارائه پیشنهادها و لایحه ای منسجم در جهت تطبیق جرم دزدی دریایی با سایر مصادیق جرم انگاری شده که دارای مشابهت هایی با جرم دزدی دریایی هستند و رفع ابهامات موجود

می پردازیم. همچنین موضوع دیگر این که در صورت وقوع این جرم، علیه کشتی ها و اتباع ایرانی و یا غیر ایرانی که بر روی کشتی های ایرانی می باشند در آب های سرزمینی ایران یا آب های آزاد و همچنین آب های سرزمینی سایر کشورها، برای محاکمه آنان، محاکم کیفری ایران در رسیدگی و اعمال صلاحیّت عملاً با چالش های متعددی مواجه می باشند. با این توضیح که قانونگذار در مواد ۸ و ۹ قانون مجازات اسلامی، تصریح نموده که در صورت ارتکاب جرم علیه شخص ایرانی یا علیه کشور ایران توسط شخص غیر ایرانی، چنان چه در ایران یافت و یا به ایران اعاده شود طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران به جرم او رسیدگی می شود. همچنین مرتکب جرایمی که به موجب قوانین خاصّ یا عهدنامه ها و مقرّرات بین المللی در ایران یافت شود، طبق قوانین جزایی ایران محاکمه و مجازات می شود. بنابراین با توجه به این که دزدی دریایی در قوانین کیفری ایران جرم انگاری نشده است و در این زمینه، خلأهای قانونی وجود دارد، طبق اصل قانونی بودن جرایم و مجازات ها عملاً محاکم قضایی ایران حتی در صورت داشتن صلاحیّت، قادر به محاکمه و مجازات مرتکبان چنین جرمی نخواهند بود.

با توجه به اهمیّت مقابله با دزدی دریایی به‌ویژه در اشکال نوین آن و چالش‌هایی که این موضوع برای حقوق بین‌الملل و حقوق داخلی کشورها به وجود آورده است، شناسایی خلأهای موجود و ارائه راهکارهای مناسب، مستلزم طرح پرسش هایی بنیادین است. این سؤالات به عنوان چارچوب اصلی تحقیق عمل کرده و تلاش می‌کنند ابعاد مختلف موضوع را روشن سازند. بر همین اساس، پرسش‌های کلیدی این پژوهش عبارتند از: چه عوامل حقوقی و ساختاری موجب ناکارآمدی نظام حقوق کیفری بین‌الملل در مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی شده است؟ حقوق داخلی کشورها چگونه می‌تواند در جرم‌انگاری و تعقیب این جرم بهبود یابد؟ چگونه می‌توان سیاست‌گذاری‌های جنایی را در سطح بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی هماهنگ‌تر کرد؟ نقش فناوری‌های نوین در پیشگیری یا تسهیل دزدی دریایی چیست و حقوق کیفری چه پاسخی به این چالش‌ها ارائه داده است؟

۱- مفهوم شناسی

۱-۱- دزدی دریایی

دزدی دریایی یکی از جرایم قدیمی است که به عنوان تهدیدی برای امنیّت کشتیرانی و تجارت بین‌المللی شناخته می‌شود. اولین تلاش موفقّیت آمیز در عصرحاضربرای تدوین حقوق حاکم بر دزدی دریایی در سال ۱۹۵۸ میلادی به پیشنهاد مؤسسه حقوق بین الملل در قالب کنوانسیون های دریای آزاد معروف به کنوانسیون ژنوگنجانده شد که متعاقباً در سال ۱۹۸۲ میلادی در مجموعه مقرّرات کنوانسیون ملل متّحد برای حقوق دریاها به عنوان تدوین بهترین قاعده حقوق بین المللی مرتبط بارژیم دریانوردی و الزام آور برای تمامی دولت ها مورد تصویب قرارگرفت. در این کنوانسیون، دزدی دریایی به عنوان یکی از قدیمی‌ترین جنایات بین‌المللی، از جرایم سازمان یافته ای محسوب می شود که نظم و امنیّت دریانوردی بین‌المللی را به خطر می اندازند. دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، جرمی جهانی به شمار می‌رود که مقابله با آن نیازمند همکاری فرامرزی و اقدام هماهنگ دولت هاست. آنهایی که در آب های آزاد مرتکب دزدی، ممانعت از تجارت و به مخاطره انداختن ارتباطات دریایی می شوند به وسیله کشورهای مستقلّ صاحب دولت به عنوان دشمنان بشریّت شناخته می شوند (کدخدایی، ۱۳۹۰: ۲).

دزدی دریایی، جرمی بین المللی است و تهدید علیه امنیّت، آزادی دریانوردی و خشونت است که تا حدّ زیادی با مفهوم تروریسم دریایی انطباق دارد (سبحانی فر، ۱۳۹۲: ۱۲۶) و در ارتکاب این جرم، انگیزه‌های سیاسی ناشی از فعالیّت های نامشروع دریایی، موجد تروریسم دریایی است. این جرم در حقوق بین‌الملل عموماً به عنوان اعمال غیرقانونی خشونت‌آمیز یا سرقت که در دریاهای آزاد رخ می‌دهد تعریف شده است. مفهوم دزدی دریایی در منابع حقوقی بین‌المللی و متون تخصّصی به طور دقیق تعریف شده و مبنای تدوین سیاست های مقابله با آن قرار گرفته است. اصلی‌ترین تعریف حقوقی دزدی دریایی در ماده ۱۰۱ کنوانسیون سازمان ملل متّحد در مورد حقوق دریاها ارائه شده است. بر اساس این ماده: «دزدی دریایی شامل هر یک از اعمال زیر است: هر عملی از خشونت، بازداشت یا سرقت که توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی علیه کشتی دیگر در دریاهای

آزاد یا علیه اشخاص و اموال موجود در آن انجام شود؛ هرگونه مشارکت داوطلبانه در عملیات کشتی‌ای که برای ارتکاب اعمال دزدی طراحی شده باشد. مطابق این ماده، دزدی دریایی به هرگونه اقدام خشونت‌آمیز، بازداشت غیرقانونی یا هر عمل غیرقانونی دیگری اطلاق می شود که توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی علیه کشتی دیگر، افراد یا اموال موجود در آن در آب‌های آزاد انجام شود. این تعریف بر سه عنصر کلیدی تأکید دارد: وقوع جرم در دریاهای آزاد؛ وجود دو کشتی (مرتکب و قربانی)؛ هدف جرم که معمولاً به منافع مالی یا شخصی بازمی‌گردد (United Nations, 1982: 101).

درک متعارف در گذشته از دزدی دریایی، دربرگیرنده اقداماتی است که شامل حمله یا تجاوز مسلّحانه توسط افراد ناشناس یا بدون وابستگی دولتی، علیه کشتی‌ها در دریاهای آزاد با هدف سرقت، غارت یا آسیب‌رسانی باشد. این نوع اقدامات معمولاً با استفاده از زور و خارج از محدوده صلاحیّت قانونی دولت‌ها انجام می‌شود. با این حال، در قرن بیست و یکم، مفهوم آن گسترش یافته و اشکال جدیدی مانند دزدی دریایی سایبری و گروگان‌گیری دریانوردان را شامل می‌شود. بر اساس مطالعات اخیر، این جرم نه تنها در دریاهای آزاد، بلکه در برخی موارد در مناطق تحت حاکمیّت ملّی نیز رخ می‌دهد (Murphy, 2009: 9–11).

جنبه‌های کلیدی مفهوم دزدی دریایی عبارتند از: مکان ارتکاب جرم، طبق تعریف کنوانسیون حقوق دریاها، مکان وقوع دزدی دریایی معمولاً در دریاهای آزاد یا مناطقی خارج از حاکمیّت دولتی باید باشد. با وجود این که طبق تعریف سنّتی مندرج در کنوانسیون‌های بین‌المللی، دزدی دریایی صرفاً باید در دریاهای آزاد یا مناطقی خارج از صلاحیّت حاکمیّتی دولت ها صورت گیرد. برخی کشورها با اصلاح قوانین داخلی خود، این جرم را در آب‌های سرزمینی نیز جرم‌انگاری کرده‌اند (Garmon, 2002: 129) این اصلاحات حقوقی به کشورها اجازه می‌دهد در برابر موارد مشابه دزدی دریایی در محدوده آبی تحت حاکمیّت خود نیز واکنش قانونی نشان داده و صرفاً به اقدامات در سطح بین‌المللی اکتفا نکنند. از سوی دیگر، طبق تعاریف ارائه‌شده در کنوانسیون ۱۹۸۲

حقوق دریاها، مرتکبان دزدی دریایی می‌بایست خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی باشند؛ بنابراین، دزدی دریایی از اعمال تروریستی که ممکن است توسّط نیروهای نظامی یا بازیگران دولتی و سازمان‌های شبه نظامی انجام شود، متمایز است (Guifoyle, 203: 33–34).

یکی دیگر از شاخص‌های مهم این جرم، انگیزه شخصی برای کسب منفعت مالی یا مادی است که آن را از اقدامات سیاسی یا ایدئولوژیک جدا می‌کند. شایان ذکر است که تعریف اولیه دزدی دریایی صرفاً ناظر بر رویدادهایی در دریای آزاد بود، اما در ادامه، «مرکز گزارش دزدی دریایی» وابسته به دفتر بین‌المللی دریانوردی، تعریف جامع‌تری از این پدیده ارائه داد. بر اساس این تعریف، دزدی دریایی شامل «اقدام به سوار شدن بر هر شناور، با قصد ارتکاب دزدی یا هر جرم دیگری و با استفاده از تهدید یا زور برای تحقق آن، حتی اگر حمله به‌طور کامل انجام نشده باشد نیز می‌تواند تحت عنوان دزدی دریایی مورد بررسی و پیگرد قانونی قرار گیرد»، نیز می‌شود (Sovacool & Tayeb, 2012: 75) همچنین کمیته ایمنی سازمان بین المللی دریانوردی، دزدی دریایی را بر اساس ماهیّت و میزان مخاطرات و نوع حمله به سه دسته تقسیم نموده است. حمله مسلّحانه سطح پایین که توسط دزدان دریایی غیرسازمان یافته و با سلاح های نسبتاً سبک انجام می‌پذیرد؛ مانند دزدی های دریایی که در هند انجام می‌گیرد. حمله و تجاوز مسلّحانه در سطح متوسط که توسط دزدان دریایی نسبتاً سازمان‌یافته انجام می‌گیرد؛ مانند دزدی‌های دریایی که در بنگلادش اتفاق می‌افتد. ربودن مسلّحانه که متداول ترین نوع دزدی دریایی در دهه اخیر بوده و شامل مواردی مانند تخلیه بار کشتی، تغییر نام و فروش کشتی می‌شود و توسّط دزدهای دریایی کاملاً سازمان‌یافته انجام می‌گیرد و نمونه آن در خلیج عدن و سومالی رخ می دهد.

جرم دزدی دریایی همانند سایر جرایم، دارای سه عنصر اصلی است: عنصر مادی، عنصر معنوی، و عنصر قانونی. عنصر مادی شامل اعمال فیزیکی و مشهودی است که برای تحقّق جرم دزدی دریایی ضروری است. این عنصر شامل موارد زیر می‌شود: عمل خشونت‌آمیز یا غیرقانونی؛ اقداماتی همچون حمله، بازداشت غیرقانونی، یا سرقت مسلّحانه

از کشتی دیگر. عنصر معنوی به نیّت یا قصد مجرمانه مرتکبان دزدی دریایی اشاره دارد. این عنصر شامل موارد زیر است: قصد آگاهانه ارتکاب جرم؛ مرتکب باید آگاهانه و عمدی اقدام به اعمال خشونت‌آمیز، سرقت یا بازداشت غیرقانونی کند. ارتکاب جرم به دلیل خطا، تصادف یا ناآگاهی، عنصر معنوی دزدی دریایی را منتفی می‌کند. نیّت خاصّ برای دستیابی به منافع غیر قانونی؛ انگیزه دزدی دریایی معمولاً دستیابی به سود مادی است. اگر انگیزه جرم سیاسی یا ایدئولوژیک باشد - مانند تروریسم دریایی - ممکن است از تعریف دزدی دریایی خارج شود. عنصر قانونی به چارچوب حقوقی و مقرراتی اشاره دارد که دزدی دریایی را به عنوان جرم تعریف کرده و مجازات آن را تعیین می‌کند.

در حقوق بین‌الملل، اصلی‌ترین مبنای قانونی دزدی دریایی، ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها (UNCLOS) است. این ماده، شرایط و معیارهای جرم دزدی دریایی را به‌طور دقیق تعریف می‌کند. کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ درباره دریای آزاد نیز تعریفی مشابه ارائه داده است. در حقوق داخلی کشورها؛ کشورهای عضو UNCLOS موظف‌اند قوانین داخلی خود را با این کنوانسیون هماهنگ کنند. در برخی کشورها، قوانین داخلی به دلیل عدم شفافیّت یا جرم‌انگاری محدود، نمی‌توانند به طور کامل پاسخگوی دزدی دریایی باشند (Guilfoyle, 2013: 67).

دزدی دریایی طبق حقوق بین الملل از جمله جرایمی است که تحت اصل صلاحیّت جهانی قرار دارد. این بدان معناست که تمامی کشورها می‌توانند بدون در نظر گرفتن ملّیت مرتکب یا قربانی و محلّ وقوع جرم، دزدان دریایی را تعقیب و محاکمه کنند (Murphy, 2009: 45). برای تحقّق جرم دزدی دریایی، وجود هر سه عنصر مادی، معنوی و قانونی ضروری است. این جرم به دلیل ویژگی‌های خاصّ خود، از جمله وقوع در دریاهای آزاد و وابستگی به قوانین بین‌المللی، از سایر جرایم متمایز است. در نهایت، همکاری مؤثّر کشورها و هماهنگی میان قوانین داخلی و بین‌المللی می‌تواند نقش کلیدی در مقابله با این پدیده داشته باشد.

۱-۲- اشکال نوین دزدی دریایی

دزدی دریایی، به عنوان یکی از قدیمی‌ترین جرایم بین‌المللی، طی سال‌های اخیر با تغییرات چشمگیری مواجه شده است. در حالی که مفهوم سنّتی این جرم، شامل حمله به کشتی‌ها در دریاهای آزاد و سرقت اموال بود، ظهور فناوری‌های نوین، گسترش تجارت جهانی و افزایش حمل و نقل دریایی در دهه‌های اخیر به‌طور قابل توجّهی زمینه‌ساز بروز دزدی دریایی شده است. افزایش تعداد کشتی‌ها و تنوّع بارهایی که در دریاها جابجا می‌شوند، بسترهای جدیدی برای ارتکاب این جرم فراهم کرده است؛ به‌ویژه در مناطقی مانند خلیج عدن، سواحل سومالی، و دریای چین جنوبی که تردّد کشتی‌ها بالاست و دزدی دریایی به‌عنوان یک تهدید بزرگ شناخته می‌شود.

بر اساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها ، دزدی دریایی به‌طور سنّتی، شامل اعمال خشونت‌آمیز یا سرقت هایی است که توسط کشتی‌های خصوصی در آب‌های آزاد علیه کشتی های دیگر صورت می‌گیرد. این تعریف، با تمرکز بر دزدی های سنّتی دریایی، صرفاً به حملات فیزیکی مانند تصرّف کشتی‌ها یا غارت بارها اشاره دارد. با این حال، با پیشرفت‌های تکنولوژیک و گسترش تکنیک‌های پیچیده، دزدی دریایی به اشکال مدرن‌تری تغییر یافته است که فراتر از تعریف سنّتی قرار دارند (United Nations, 1982: 101). یکی از این اشکال دزدی دریایی، به طور سایبری است. در دزدی دریایی سایبری، هکرها و مجرمان سایبری از فنّاوری‌های پیشرفته مانند حملات به سیستم‌های ناوبری کشتی‌ها و شبکه‌های ارتباطی برای دسترسی غیرمجاز به اطّلاعات کشتی‌ها، تغییر مسیر آنها و حتی اخاذی از مالکان کشتی‌ها استفاده می‌کنند. این نوع دزدی، به‌ویژه در مناطقی با سیستم‌های اطّلاعاتی ضعیف و آسیب‌پذیر، یک تهدید جدید برای امنیّت حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود (Finkelstein, 2002: 11).

علاوه بر این، حملات تروریستی دریایی به‌عنوان نوعی جدید از تهدیدات دریایی شناخته می‌شوند. اگرچه این حملات به معنای دقیق کلمه دزدی دریایی محسوب نمی‌شوند اما آنها تهدیدی مشابه برای امنیّت دریانوردی به شمار می‌روند. حملات تروریستی ممکن است شامل انفجار کشتی‌ها، حملات به تأسیسات نفتی دریایی یا تخریب

زیرساخت‌های حیاتی در دریاها باشد. این حملات به‌طور خاصّ، نشان‌دهنده چالش‌های جدید امنیّتی هستند که با افزایش تردّد کشتی‌ها و رشد تهدیدات تروریستی جهانی در ارتباط هستند (Murphy, 2009: 52). گروگان‌گیری و اخاذی، گروگان‌گیری خدمه کشتی‌ها به ویژه در مناطقی مانند شاخ آفریقا، یکی از رایج‌ترین اشکال دزدی دریایی نوین است. با گسترش تجارت جهانی و پیشرفت فناوری، دزدی دریایی از شکل سنّتی خود فراتر رفته و به اشکال نوین و پیچیده‌تری تبدیل شده است. این تحوّلات نه‌تنها چالش‌های تازه‌ای را در زمینه امنیّت دریایی ایجاد کرده‌اند، بلکه موجب شده‌اند تا تعاریف سنّتی دزدی دریایی، کارآمدی خود را از دست بدهند. در ادامه، به بررسی مهم‌ترین اشکال نوین دزدی دریایی که امروزه به تهدیدی جدّی برای امنیّت و تجارت دریایی تبدیل شده‌اند، پرداخته شده است.

الف: دزدی دریایی سایبری؛ پیشرفت فناوری اطّلاعات و وابستگی کشتی‌ها به سیستم‌های دیجیتال، دزدی دریایی سایبری را به یکی از تهدیدات اصلی تبدیل کرده است. در این نوع جرم، دزدان دریایی از حملات سایبری برای نفوذ به سیستم های ناوبری و کنترل کشتی‌ها استفاده می‌کنند. هدف این حملات می‌تواند دزدی محموله، انحراف کشتی از مسیر اصلی، یا باج‌خواهی باشد. نمونه‌های این نوع دزدی دریایی به‌ویژه در کشتی‌هایی با بارهای ارزشمند، نظیر نفت خام و کالاهای لوکس گزارش شده است (Trelawny, 2024: 108) بنابراین دزدی دریایی سایبری به آن دسته از فعالیّت های غیر قانونی اشاره دارد که شامل سرقت یا توزیع غیرمجاز محتوای دیجیتال می‌شود. این مسأله که به شدّت با رشد فنّاوری‌های دیجیتال گره خورده است، به یکی از چالش‌های مهمّ برای اقتصاد دیجیتال و صنعت خلّاق تبدیل شده است (Smith, 2023: 75).

دزدی دریایی سایبری اشکال مختلفی دارد، از جمله: سرقت نرم‌افزار شامل نصب، استفاده یا توزیع غیرمجاز نرم‌افزارها است. طبق گزارش‌ها، بیش از ۳۷ درصد نرم‌افزارهای مورد استفاده در جهان غیرقانونی هستند (Jones & Miller, 2022: 42). با افزایش محبوبیّت کتاب‌های الکترونیکی، دزدی محتوای متنی نیز رشد چشمگیری داشته است.

این فعالیّت نه تنها حقوق نویسندگان را نقض می‌کند، بلکه بر اقتصاد نشر نیز اثر منفی می‌گذارد (Anderson، ۲۰۲۰: ۵۸). دزدی دریایی سایبری به‌طور گسترده‌ای به اقتصاد جهانی آسیب می‌زند. نتایج نشان می‌دهد که این فعالیّت‌ها سالانه بیش از ۵۰ میلیارد دلار به صنایع مختلف خسارت وارد می‌کند (World Economic Forum, 2023: 72) علاوه بر آن، کاهش انگیزه تولیدکنندگان محتوا یکی دیگر از پیامدهای منفی این فعالیّت‌ها است (Johnson, 2021: 33).

ب: گروگان‌گیری و باج‌خواهی؛ در اشکال نوین دزدی دریایی، گروگان‌گیری خدمه و مطالبه باج از مالکان کشتی به یکی از روش‌های رایج تبدیل شده است. دزدان دریایی با حمله به کشتی‌ها در مناطق بحرانی مانند خلیج گینه و سواحل سومالی، خدمه را اسیر کرده و برای آزادسازی آن‌ها درخواست باج می‌کنند. در برخی موارد، این گروگان‌گیری ها ماه‌ها و سال‌ها به طول می‌انجامد. این نوع حملات معمولاً توسط گروه‌های مسلّح و سازمان‌یافته انجام می‌شود. انواع گروگان‌گیری و باج‌خواهی عبارتند از: گروگان‌گیری فیزیکی که افراد به‌طور فیزیکی در بازداشت نگهداری می‌شوند و آزادی یا جان آنها برای رسیدن به اهداف گروگان‌گیر به خطر می‌افتد. باج‌خواهی سایبری، این نوع باج‌خواهی شامل حملات سایبری مانند قفل کردن داده‌ها (حملات باج‌افزاری) است که در آن هکرها با رمزگذاری اطّلاعات حساس، از قربانیان درخواست پول می‌کنند (Brown, 2021: 47) باج‌خواهی سیاسی، گروگان‌گیران خواسته‌های سیاسی یا ایدئولوژیک دارند، مانند آزادی زندانیان سیاسی یا توقف عملیات نظامی.

ج: دزدی دریایی در آب‌های سرزمینی؛ برخلاف تعریف سنتی که دزدی دریایی را محدود به دریاهای آزاد می‌داند، بسیاری از حملات مدرن در آب‌های سرزمینی یا نزدیک بنادر رخ می‌دهند. این نوع دزدی دریایی معمولاً شامل سرقت محموله کشتی‌ها یا تجهیزات ارزشمند است. از آنجا که این حملات در آب‌های سرزمینی رخ می‌دهند تحت قوانین داخلی کشورها قرار داشته و از تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون حقوق دریاها خارج می‌شوند .(Rubin, 1997: 115)

د: حملات سازمان‌یافته بر ضدّ زیرساخت‌های دریایی؛ برخی گروه‌های دزدان دریایی زیرساخت‌های دریایی مانند بنادر، اسکله‌ها و خطوط انتقال نفت را هدف قرار می‌دهند. این حملات شامل خرابکاری، سرقت و تخریب زیرساخت‌های حیاتی می‌شود. چنین اقداماتی معمولاً با انگیزه‌های اقتصادی یا سیاسی انجام می‌شوند و پیامدهای جدی برای تجارت جهانی دارند(Guilfoyle, 2023: 67). در قانون دریایی جمهوری اسلامی ایران، تخریب زیرساخت‌ها و موانع دریایی به‌عنوان تهدیدات جدّی برای امنیّت ملّی شناخته می‌شود و مرتکبین این اقدامات تحت پیگرد قانونی قرار خواهند گرفت.

ه: دزدی نفت و سوخت؛ سرقت نفت و سوخت یکی از رایج‌ترین اشکال نوین دزدی دریایی است؛ خصوصاً در مناطقی مانند خلیج گینه. دزدان دریایی به کشتی‌های حامل نفت یا سوخت حمله کرده و محموله‌ها را به بازارهای غیرقانونی می‌فروشند. این نوع جرم به دلیل ارزش بالای محموله‌ها و ضعف نظارت دریایی در مناطق بحرانی گسترش یافته است.

و: همکاری با تروریسم دریایی؛ در برخی موارد، دزدان دریایی با گروه‌های تروریستی همکاری می‌کنند. این همکاری ممکن است شامل تأمین مالی، تأمین تجهیزات یا انجام عملیات مشترک باشد. این نوع فعالیّت‌ها به ویژه در مناطقی با حاکمیّت ضعیف یا مناطق بحرانی مانند خلیج عدن و تنگه مالاکا مشاهده شده است (Garmon, 2002: 28).

در حقوق ایران، هرگونه همکاری بین دزدان دریایی و گروه‌های تروریستی، تحت قانون ضدّ تروریسم ایران قرار داشته و مجازات‌های سختی برای این همکاری‌ها در نظر گرفته شده است.

جامعه بین‌المللی از افزایش این جرم در آب‌های آزاد دنیا، احساس خطر و تهدید نموده است. تروریسم دریایی نیز دومین نوع از بازیگران غیردولتی هستند که تهدیدی برای کشتیرانی پیش می‌آورند. تعریف تروریسم دریایی، همانند دزدی دریایی دشوار است، زیرا تروریسم یک ایدئولوژی نیست بلکه نوعی راهبرد شورشگرانه است که افرادی با اعتقادت سیاسی بسیار متفاوت می‌توانند از آن بهره گیرند. تروریسم در دریا زمانی

اهمیّت پیدا می‌کند که بدانیم ۹۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت می‌پذیرد؛ بنابراین امنیّت دریا پیوند مستحکمی با اقتصاد جهانی و عبور و مرور جهانی دارد. از اینرو، دزدی دریایی سایبری یکی از مهم‌ترین تهدیدات برای اقتصاد دیجیتال است که نه تنها به صنایع خلّاق آسیب می‌زند بلکه توسعه نوآوری را نیز محدود می‌کند که البته با همکاری جهانی و اجرای سیاست‌های مؤثّر، می‌توان این چالش را به حدّاقل رساند.

۲- سیاستگذاری جنایی در مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی

۲-۱- سیاست جنایی واکنشی در قبال اشکال نوین دزدی دریایی

سیاست جنایی واکنشی در قبال اشکال نوین دزدی دریایی به مجموعه‌ای از اقدامات و تدابیر قانونی اطلاق می‌شود که کشورهای مختلف برای مقابله با تهدیدات نوین دزدی دریایی اتخاذ می‌کنند. دزدی دریایی، به‌ویژه در قرن بیست و یکم، از یک تهدید سنّتی به جرمی پیچیده‌تر با ابعاد جدید تبدیل شده است. به همین دلیل، نیاز به بازنگری و انطباق سیاست‌های جنایی در راستای مقابله با این نوع جرایم به‌طور جدی احساس می‌شود. کشورهای مختلف با توجه به ویژگی‌های جغرافیایی و تهدیدات خاصّ خود، به‌ویژه در مناطقی مانند سواحل سومالی و خلیج عدن، باید سیاست‌های جنایی خود را به‌گونه‌ای تنظیم کنند که نه تنها دزدی دریایی سنتی را مهار کند بلکه اشکال نوین آن را نیز پوشش دهد. از جمله این سیاست‌ها می‌توان به ارتقاء همکاری‌های بین‌المللی، اصلاح قوانین داخلی برای شمول حملات سایبری و همچنین تقویت سیستم‌های قضائی و اجرائی اشاره کرد. در این راستا، تأسیس دادگاه‌های ویژه و اعمال مجازات‌های قاطع از جمله اقداماتی است که می‌تواند تأثیر قابل توجهی در کاهش این تهدیدات جهانی داشته باشد.

الف) قطعنامه‌های شورای امنیّت سازمان ملل

شورای امنیّت سازمان ملل متّحد به‌منظور مقابله با تهدیدات دزدی دریایی، مجموعه‌ای از قطعنامه‌ها را صادر کرده است. یکی از مهم‌ترین این قطعنامه‌ها، قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸م) است که در آن شورا به کشورها اجازه می‌دهد تا در آب‌های سرزمینی سومالی برای سرکوب دزدی دریایی اقدام کنند. این قطعنامه به‌ویژه در پاراگراف ۹ به طور خاصّ بر اهمیّت «استفاده از تمام اقدامات ضروری» برای مقابله با دزدی دریایی تأکید کرده است

(S/RES/۱۸۱٦, ۲۰۰۸: para.۹). این قطعنامه به‌طور مستقیم کشورها را ملزم می‌کند که در همکاری با یکدیگر، نسبت به سرکوب دزدی دریایی اقدام کنند. در ادامه، در قطعنامه ۱۸۴۶ (۲۰۰۸م) شورا بر اهمیّت دستگیری و محاکمه دزدان دریایی تأکید می‌کند. در پاراگراف ۱۱ این قطعنامه، شورا از کشورهای عضو خواسته است تا اقدامات مؤثّری برای محاکمه دزدان دریایی انجام دهند و همکاری‌های منطقه‌ای را تقویت کنند (S/RES/1816, 2008: 11) این اقدامات، علاوه بر تأکید بر تعاملات بین‌المللی، نشان‌دهنده یک رویکرد جهانی برای مقابله با تهدیدات نوین دزدی دریایی است.

ب) همکاری‌های بین‌المللی

یکی از مؤلّفه‌های کلیدی در مقابله با دزدی دریایی، همکاری‌های بین‌المللی است. قطعنامه‌های شورای امنیّت به‌طور خاص بر اهمیّت همکاری میان کشورهای مختلف برای مبارزه با دزدی دریایی و جلوگیری از بی‌کیفرمانی دزدان دریایی تأکید کرده‌اند. این همکاری‌ها شامل تبادل اطلاعات، هماهنگی در عملیات گشتی و محاکمه دزدان دریایی در دادگاه‌های بین‌المللی یا ملّی است. در واقع، این نوع همکاری‌ها به کشورهای آسیب‌دیده کمک می‌کند تا از منابع و ظرفیّت های بین‌المللی برای مبارزه مؤثّرتر استفاده کنند (Kontorovich, 2021: 123).

ج) اقدامات قانونی و کیفر

یکی از چالش‌های مهم در مقابله با دزدی دریایی، مسأله صلاحیّت قضائی است. اگرچه طبق کنوانسیون دزدی دریایی یک جرم بین‌المللی محسوب می‌شود، اما اجرای عدالت در مورد مرتکبان این جرم به پیچیدگی‌های خاصّی نیاز دارد. طبق ماده ۱۰۵، هر کشوری که دزدان دریایی را دستگیر کند حقّ محاکمه آنها را دارد. اما مشکلاتی همچون عدم تمایل برخی کشورها به پذیرش دزدان دریایی و نبود توافقات مؤثّر بین‌المللی، باعث شده که اغلب دزدان دریایی به‌راحتی از مجازات فرار کنند (S/RES/1816, 2008: 12). در این زمینه، قطعنامه‌ها و اقدامات شورای امنیّت سازمان ملل تلاش دارند تا کشورها را به پذیرش صلاحیّت قضائی و همکاری در اجرای عدالت ترغیب کنند. از جمله این

اقدامات، تأکید بر محاکمه دزدان دریایی توسّط کشورهایی است که آنها را دستگیر کرده‌اند، به‌ویژه اگر کشورها تمایلی به ارسال متّهمان به کشورهای ثالث نداشته باشند.

در حقوق دریایی ایران، سیاست جنایی واکنشی در قبال اشکال نوین دزدی دریایی در رابطه با تابعیّت کشتی ها اعمال می شود. تابعیّت کشتی و ثبت آن نقش اساسی در اعمال حاکمیّت دولت ایفا می‌کند. طبق ماده ۴ قانون دریایی ایران، کشتی زمانی می‌تواند تابعیّت ایرانی بگیرد که بیش از نیمی از مالکیّت آن متعلّق به اتباع ایرانی باشد. در ادامه، ماده ۶ تأکید می‌کند که کشتی‌های دارای تابعیّت ایرانی باید در دفتر ثبت کشتی‌ها ثبت شوند و بدون این ثبت، حقّ استفاده از پرچم ایران را ندارند. همچنین ماده ۱۲ مقرّر می‌دارد که اگر شرایط تابعیت از بین برود یا اطلاعات ثبت‌شده نادرست باشد، ثبت کشتی باطل می‌شود. بر اساس ماده ۱۵، تغییر مالکیّت یا تغییرات اساسی در مشخّصات کشتی باید به اطّلاع اداره ثبت برسد و ثبت آن اصلاح شود، در غیر این صورت کشتی ممکن است مشمول ابطال ثبت شود. طبق ماده ۲۱ نیز اگر کشتی بدون داشتن شرایط قانونی از پرچم ایران استفاده کند، متخلّف محسوب شده و با آن برخورد خواهد شد. این مقررات در جهت حفظ نظم حقوقی، جلوگیری از سوءاستفاده از پرچم و تضمین صلاحیّت ایران در برخورد با تخلّفات دریایی، از جمله دزدی دریایی و حمل‌ونقل غیرقانونی تدوین شده‌اند.

۲-۲- سیاست های جنایی کنشی (پیشگیری) در قبال اشکال نوین دزدی دریایی

سیاست جنایی کنشی شامل مجموعه‌ای از اقدامات و راهبردهای پیشگیرانه است که به‌منظور مقابله با جرایم، به‌ویژه اشکال نوین دزدی دریایی، طراحی و اجرا می‌شود. این سیاست‌ها در قالب سه نوع پیشگیری اجتماعی، وضعی و حقوقی تعریف می‌شوند:

الف) پیشگیری اجتماعی

پیشگیری اجتماعی مجموعه اقداماتی است که با هدف حذف یا کاهش عوامل اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی مؤثّر در ارتکاب جرم انجام می‌شود. برخلاف پیشگیری وضعی که بر کاهش فرصت‌های جرم تمرکز دارد، پیشگیری اجتماعی به اصلاح ساختارهای اجتماعی و تغییر شرایط زندگی افراد می‌پردازد. این رویکرد در مقابله با دزدی

دریایی اهمیت ویژه‌ای دارد، چراکه دزدی دریایی اغلب در مناطقی رخ می‌دهد که فقر، بی‌ثباتی و نبود حکمرانی مؤثّر حاکم است.

یکی از ریشه های اجتماعی و عوامل مؤثّر در بروز دزدی دریایی، فقر و بیکاری است، زیرا مناطق مستعدّ دزدی دریایی مانند سواحل سومالی معمولاً از نرخ بالای فقر و بیکاری رنج می‌برند. افراد محلّی به دلیل نبود فرصت‌های اقتصادی، به فعالیّت های غیرقانونی مانند دزدی دریایی روی می‌آورند. همچنین نبود آموزش، آگاهی وکمبود دسترسی به آموزش رسمی و آگاهی از قوانین بین‌المللی، عامل دیگری در گرایش به دزدی دریایی است. جوانان در این مناطق معمولاً از آسیب‌های اجتماعی ناشی از این فعالیت‌ها آگاهی ندارند و به‌راحتی جذب گروه‌های مجرمانه می‌شوند. از دیگر عوامل اجتماعی ارتکاب جرم دزدی دریایی ضعف حکمرانی و نهادهای دولتی است، به طوری که در مناطقی مانند سومالی، ضعف دولت مرکزی و نبود امنیّت، شرایط مناسبی برای فعالیت گروه‌های دزدی دریایی فراهم کرده است (مشیرزاده، ۱۳۹۰: ۴۵).

یکی از اصول پیشگیری اجتماعی، کاهش فقر و بیکاری از طریق توسعه اقتصادی است. برنامه‌های بین‌المللی می‌توانند با سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های محلّی، ایجاد صنایع کوچک و متوسط و حمایت از کسب وکارهای محلّی، به کاهش تمایل افراد به فعالیت‌های غیرقانونی کمک کنند. برای مثال، سازمان ملل و اتحادیه اروپا برنامه‌های توسعه اقتصادی در سواحل سومالی اجرا کرده‌اند که هدف آن‌ها کاهش فقر و ارائه فرصت‌های جایگزین برای افراد محلّی بوده است (Bueger, 2015: 67). در حقوق ایران، اقدامات مشابهی در قالب برنامه‌های توسعه اجتماعی و اقتصادی در مناطق ساحلی نیز در دست اجرا است تا با ایجاد فرصت‌های شغلی، زمینه پیشگیری از جرایم دریایی فراهم شود.

آموزش رسمی و غیر رسمی یکی از ابزارهای کلیدی پیشگیری اجتماعی است. این آموزش‌ها باید به جوانان مناطق مستعدّ دزدی دریایی ارائه شود و آنها را از پیامدهای حقوقی و اجتماعی این جرم آگاه کند. برنامه‌های آموزشی می‌توانند شامل مهارت‌آموزی

و آموزش‌های فنّی باشند تا جوانان بتوانند وارد بازار کار شوند. یکی از اقدامات مهمّ برای پیشگیری اجتماعی، تقویت نهادهای حکومتی و امنیّتی در مناطق پرخطر است. این اقدام شامل ارائه کمک‌های مالی و فنی به دولت های محلّی، تقویت نیروی انتظامی و افزایش حضور دولت در مناطق حاشیه‌نشین است. همکاری‌های بین‌المللی مانند عملیّات آتالانتا نیز می‌توانند به افزایش ثبات و امنیّت کمک کنند.

برای جلوگیری از بازگشت دزدان دریایی سابق به فعالیت‌های مجرمانه، باید برنامه‌های بازپروری و توانمندسازی برای آنها تدوین شود. این برنامه‌ها می‌توانند شامل آموزش‌های شغلی، حمایت روان‌شناختی و ارائه کمک‌های مالی برای شروع زندگی جدید باشند. سازمان‌های غیردولتی و نهادهای بین‌المللی می‌توانند با همکاری جوامع محلّی، برنامه‌هایی برای افزایش انسجام اجتماعی و کاهش آسیب‌پذیری افراد در برابر گروه‌های مجرمانه اجرا کنند. این برنامه‌ها می‌توانند شامل تقویت گروه‌های اجتماعی، ایجاد شوراهای محلی و افزایش مشارکت مردمی در تصمیم‌گیری‌های امنیّتی باشند. البته با وجود اثربخشی پیشگیری اجتماعی، اجرای آن با چالش‌هایی همراه است زیرا پیشگیری اجتماعی نیازمند زمان و سرمایه‌گذاری بلندمدت است و نتایج آن به‌سرعت مشاهده نمی‌شود. وکشورهای مختلف ممکن است در اجرای برنامه‌های پیشگیری اجتماعی رویکردهای متفاوتی داشته باشند که باعث ناهماهنگی در سطح بین‌المللی می‌شود. ناامنی و نبود زیرساخت‌های لازم در مناطقی مانند سومالی، اجرای برنامه‌های اجتماعی را دشوار می‌کند.

در نهایت باید بیان داشت که پیشگیری اجتماعی یکی از مؤثّرترین راهبردها برای مقابله با دزدی دریایی است که بر رفع علل زمینه‌ای جرم تمرکز دارد. با توسعه اقتصادی، آموزش، تقویت حکمرانی و ایجاد فرصت‌های معیشتی پایدار می‌توان به‌طور قابل‌توجهی از وقوع دزدی دریایی جلوگیری کرد. با این حال، موفقیت این رویکرد نیازمند همکاری مؤثّر بین‌المللی و سرمایه‌گذاری بلندمدت است. در نهایت، پیشگیری اجتماعی نه تنها به کاهش دزدی دریایی کمک می‌کند، بلکه به تقویت ثبات و امنیّت در جوامع آسیب‌پذیر نیز منجرّ می‌شود.

در واقع پیشگیری اجتماعی با تمرکز بر عوامل ریشه‌ای و ساختاری جرم، تلاش می‌کند از طریق کاهش علل جرم‌زا در جوامع، دزدی دریایی را مهار کند. در این راستا، فقرزدایی و توسعه اقتصادی که یکی از عوامل اصلی دزدی دریایی در مناطقی مانند سومالی، فقر گسترده، بیکاری و نبود فرصت‌های معیشتی پایدار است. بر اساس مطالعات انجام‌شده توسط بهبود شرایط اقتصادی و افزایش فرصت‌های شغلی در مناطق مستعد دزدی دریایی، می‌تواند به کاهش جرایم دریایی کمک کند. سازمان ملل متّحد و سایر نهادهای بین‌المللی، برنامه‌هایی را برای آموزش و توانمندسازی افراد محلّی و ایجاد فرصت‌های شغلی در این مناطق اجرا کرده‌اند.

ب) پیشگیری وضعی

پیشگیری وضعی به مجموعه اقداماتی اشاره دارد که با سخت‌تر کردن شرایط ارتکاب جرم یا کاهش سودآوری آن، فرصت‌های مجرمانه را محدود می‌کند. در این رویکرد، تمرکز بر محیط فیزیکی جرم است و راهکارهای اجرایی به‌گونه‌ای طرّاحی می‌شوند که دسترسی مجرمان به اهداف یا ابزارهای جرم محدود شود (نجفی ابرندآبادی، ۱۳۹۳: ۲۲). در حوزه دزدی دریایی، پیشگیری وضعی شامل اقداماتی است که کشتی‌ها، بنادر و مسیرهای دریایی را ایمن‌تر کرده و ریسک ارتکاب جرم را برای دزدان دریایی افزایش می‌دهد.

در واقع، پیشگیری وضعی بر کاهش فرصت‌های ارتکاب جرم و سخت‌تر کردن شرایط برای مجرمان تمرکز دارد. این نوع پیشگیری با استفاده از فناوری و راهکارهای امنیّتی نقش مهمی در مقابله با دزدی دریایی ایفا می‌کند: تقویت فنّاوری های امنیّتی کشتی‌ها زیرا تجهیز کشتی‌ها به فناوری‌های مدرن مانند سیستم‌های ردیابی پیشرفته، دوربین‌های امنیّتی، و حسگرهای هشداردهنده، می‌تواند حملات دزدان دریایی را دشوارتر کند (Percy & Shortland, 2023: 114)؛ همچنین استفاده از سامانه‌های الکترونیکی مانند سیستم‌های رادار پیشرفته و فناوری‌های شناسایی خودکار ، نقش کلیدی در این زمینه دارد. بسیاری از کشتی‌ها با استخدام نیروهای امنیّتی خصوصی مسلح، از

حملات احتمالی جلوگیری می‌کنند. این نیروها با حضور در مناطق پرخطر، به‌عنوان عامل بازدارنده عمل کرده و احتمال موفقیت حملات را کاهش می دهند (حسینی، ۱۳۹۴: ۴۱). یکی از راهکارهای پیشگیری وضعی، ایجاد مسیرهای مشخّص و حفاظت‌شده برای کشتی‌ها در مناطق پرخطر است. عملیات آتالانتا که توسط اتحادیه اروپا در سواحل سومالی انجام می‌شود، نمونه‌ای از این راهکار است که از کشتی‌ها در برابر حملات محافظت می‌کند. پیشگیری وضعی همچنین شامل اقداماتی برای محدودسازی دسترسی دزدان دریایی به قایق‌های سریع، سلاح‌ها و تجهیزات لازم برای حمله است. این اقدام از طریق کنترل صادرات تسلیحات و تجهیزات دریایی صورت می‌گیرد.

روش‌ها و ابزارهای پیشگیری وضعی در دزدی دریایی، عبارتند از: تقویت امنیّت فیزیکی کشتی‌ها که یکی از مؤثّرترین روش‌های پیشگیری وضعی، افزایش سطح امنیّت فیزیکی کشتی‌هاست. این اقدامات شامل تجهیز کشتی‌ها به فنّاوری‌های مدرن مانند سیستم‌های ردیابی خودکار ، دوربین‌های امنیّتی و سامانه‌های هشداردهنده است.

از دیگر روش های پیشگیری وضعی می توان به محدودسازی دسترسی دزدان دریایی به تجهیزات مورد نیاز اشاره نمود. به عنوان مثال، استفاده از موانع فیزیکی و نصب سیم‌های خاردار، قفس‌های محافظ و درهای ضدّ نفوذ از جمله اقداماتی است که مانع ورود دزدان دریایی به کشتی می‌شود. سامانه‌های هشداردهنده و ردیاب که تجهیز کشتی‌ها به حسگرهای شناسایی و سیستم‌های هشداردهنده، باعث می‌شود دزدان دریایی پیش از حمله شناسایی شوند (ابراهیمی، ۱۳۹۷: ۶۶). استخدام نیروهای امنیّتی خصوصی مسلّح به‌ویژه در مناطق پرخطر مانند خلیج عدن و تنگه مالاکا، یکی از راهکارهای مؤثّر در پیشگیری وضعی است. این نیروها با حضور فیزیکی در کشتی‌ها و استفاده از تجهیزات پیشرفته، مانعی برای حملات دزدان دریایی ایجاد می‌کنند (حسینی، ۱۳۹۴: ۴۳). یکی دیگر از راهبردهای پیشگیری وضعی، تعیین مسیرهای مشخّص و حفاظت‌شده برای کشتی‌ها در مناطق پرخطر است. این مسیرها معمولاً تحت نظارت نیروهای دریایی بین‌المللی قرار دارند و کشتی‌ها ملزم به عبور از آنها هستند. برای مثال، عملیات آتالانتا در سواحل سومالی نمونه‌ای از این اقدام است که توسط اتّحادیه اروپا اجرا شده است. پیشگیری وضعی شامل

محدودسازی دسترسی دزدان دریایی به ابزارها و تجهیزاتی مانند قایق‌های سریع، سلاح‌های گرم و تجهیزات ارتباطی پیشرفته است. این اقدام می‌تواند از طریق کنترل صادرات و نظارت بر تجهیزات دریایی در مناطق پرخطر انجام شود. گشت‌زنی نیروهای دریایی در مناطق پرخطر، حضور مستمر و نظارت دقیق بر آب‌ها، نقش مهمی در بازدارندگی دزدان دریایی دارد. عملیّات مشترک بین‌المللی مانند عملیات متّحد دریایی نمونه‌ای از این راهکار است که با هدف نظارت و کنترل امنیّت دریاها انجام می‌شود. یکی دیگر از ابزارهای پیشگیری وضعی، آموزش خدمه کشتی‌ها در زمینه مقابله با حملات دزدان دریایی است. این آموزش‌ها شامل استفاده از تجهیزات امنیّتی، شناسایی خطرات و اجرای پروتکل‌های امنیّتی در شرایط اضطراری است.

پیشگیری وضعی یکی از مؤثّرترین ابزارها در مقابله با دزدی دریایی است که با تمرکز بر کاهش فرصت‌های جرم و افزایش امنیّت کشتی‌ها، نقش مهمّی در کاهش این پدیده دارد. هرچند اجرای این رویکرد با چالش‌هایی همراه است، اما در صورت ترکیب آن با رویکردهای پیشگیری اجتماعی و حقوقی، می‌تواند نتایج پایدارتری به همراه داشته باشد. برای موفّقیت در این زمینه، همکاری‌های بین‌المللی، استفاده از فنّاوری‌های نوین و افزایش آگاهی جوامع دریایی ضروری است.

ج) پیشگیری حقوقی

پیشگیری حقوقی، مجموعه اقداماتی است که از طریق ایجاد چارچوب‌های قانونی، جرم‌انگاری، مجازات و تقویت سازوکارهای عدالت کیفری، از وقوع جرم جلوگیری می‌کند. این رویکرد بر اساس اصول حاکمیّت قانون و استفاده از ظرفیّت های حقوقی برای کاهش فرصت‌های ارتکاب جرم تدوین می‌شود (موسوی، ۱۳۹۹: ۹۶).

در حوزه دزدی دریایی، پیشگیری حقوقی شامل جرم‌انگاری دقیق این پدیده، تعیین مجازات‌های بازدارنده و تقویت همکاری های بین‌المللی برای اجرای قوانین مربوطه است. یکی از عناصر پیشگیری حقوقی در مقابله با دزدی دریایی جرم‌انگاری این جرم است که حقوق بین‌الملل به‌عنوان یکی از جرایم اصلی تعریف شده و در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق

دریاها به‌طور مشخّص جرم‌انگاری شده است. در سطح داخلی، بسیاری از کشورها قوانین ملی خود را با این کنوانسیون تطبیق داده‌اند. در ایران نیز قانون مجازات اسلامی و قانون دریایی به جرم‌انگاری دزدی دریایی پرداخته‌اند (ابراهیمی، ۱۳۹۷: ۹۴). یکی از اصول دیگر پیشگیری حقوقی، تعیین مجازات‌های بازدارنده برای دزدان دریایی است. مجازات‌های سنگین مانند حبس طولانی‌مدت، مصادره اموال و جریمه‌های مالی می‌توانند به‌عنوان عامل بازدارنده عمل کنند. در حقوق ایران، ماده ۱۸۵ قانون دریایی ایران به صراحت به تعیین مجازات برای دزدی دریایی پرداخته است. دزدی دریایی به دلیل ماهیّت فراملّی خود نیازمند همکاری بین‌المللی گسترده است. توافق‌نامه‌های منطقه‌ای و بین‌المللی مانندکنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی و قطعنامه‌های شورای امنیّت سازمان ملل، از جمله ابزارهای حقوقی مهمّ برای پیشگیری و مقابله با این جرم هستند. در این راستا، ایجاد دادگاه‌های بین‌المللی یا منطقه‌ای برای محاکمه دزدان دریایی نیز مورد توجه قرار گرفته است.

پیشگیری حقوقی بدون اجرای مؤثّر قوانین و مجازات‌ها امکان‌پذیر نیست. در این راستا، کشورها باید با تجهیز نیروهای انتظامی و تقویت نهادهای قضایی، قابلیّت اجرای قوانین مربوط به دزدی دریایی را افزایش دهند. به‌عنوان مثال، ایران با ایجاد نیروی انتظامی دریایی و تقویت گشت‌های دریایی در آب‌های جنوب، گام‌های مهمّی در این زمینه برداشته است. قوانین داخلی و بین‌المللی می‌توانند تعهّداتی را برای دولت‌ها و شرکت‌های کشتیرانی ایجاد کنند تا اقدامات پیشگیرانه‌ای مانند بیمه کشتی‌ها، آموزش خدمه و تقویت امنیّت کشتی‌ها را اجرا کنند. این تعهدات به‌طور خاص در کنوانسیون‌های بین‌المللی و مقرّرات داخلی کشورها تدوین شده است (چرچیل، ۱۴۰۲: ۵۰).

بنابراین پیشگیری حقوقی شامل تقویت چارچوب‌های قانونی و بین‌المللی برای جلوگیری و مقابله با دزدی دریایی است. این رویکرد با استفاده از قوانین ملی و بین‌المللی، تلاش می‌کند دزدی دریایی را جرم‌انگاری کرده و مجازات‌های بازدارنده‌ای تعیین کند: تقویت قوانین ملّی، کشورهای مختلف به‌ویژه کشورهای ساحلی، باید قوانین داخلی خود را با مفاد کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها تطبیق دهند. مطابق ماده ۱۰۵

UNCLOS، دزدی دریایی جرم بین‌المللی است که نیازمند تعقیب کیفری مؤثّر در سطح ملّی است. برخی کشورها از جمله کنیا و سیشل، قوانین خود را به‌روز کرده و محاکمه دزدان دریایی را در دادگاه‌های ملّی خود آغاز کرده‌اند. همکاری بین‌المللی که یکی از اصول اساسی پیشگیری حقوقی، تقویت همکاری‌های بین‌المللی است. این امر شامل تبادل اطلاعات، استرداد مجرمان و تشکیل دادگاه‌های منطقه‌ای یا بین‌المللی برای محاکمه دزدان دریایی است. دادگاه‌های ویژه در کنیا و تانزانیا برای رسیدگی به پرونده‌های دزدی دریایی ایجاد شده‌اند.

۳- تعامل حقوق داخلی و بین‌المللی در مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی

با گسترش تهدیدات امنیّتی در دریاها و پیدایش شکل‌های جدیدی از دزدی دریایی، مثل حملات سایبری به سیستم‌های ناوبری کشتی‌ها یا گروگان‌گیری برای باج‌گیری، دیگه قوانین سنتی کفایت نمی‌کند. مقابله مؤثّر با این تهدیدات نیاز به همکاری و هم‌راستایی بین حقوق داخلی کشورها و چارچوب‌های حقوق بین‌الملل دارد. این تعامل موجب می شود که کشورها بتوانند در سطح ملی و بین‌المللی با این پدیده مبارزه کنند. همچنین قوانین داخلی باید به گونه ای تنظیم شود که همسو با تعهدات بین‌المللی، به‌خصوص در چارچوب‌هایی مثل کنوانسیون حقوق دریاها و قطعنامه‌های شورای امنیّت باشد.

بنابراین در رابطه با تعامل حقوق داخلی و بین‌المللی برای مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی می توان به مصادیق زیر اشاره نمود:

هماهنگی میان قوانین داخلی و تعهّدات بین‌المللی که تأمین موفّقیت در مبارزه با دزدی دریایی نیازمند هماهنگی نزدیک بین قوانین داخلی کشورها و تعهّدات بین‌المللی است. بسیاری از کشورهای جهان به‌ویژه در مناطق در معرض تهدید مانند سومالی و کشورهای اطراف، نیاز به تقویت قوانین داخلی خود برای مقابله با دزدی دریایی دارند. در این راستا، کشورها باید قوانین خود را با تعهدات بین‌المللی‌شان به‌ویژه کنوانسیون UNCLOS و قطعنامه‌های شورای امنیّت تطبیق دهند. به‌عنوان مثال، برخی کشورها که تحت تأثیر دزدی

دریایی قرار دارند، قوانین داخلی خود را برای گنجاندن اقداماتی علیه حملات سایبری یا دزدی دریایی پیشرفته به‌روز کرده‌اند. این اقدامات، علاوه بر رعایت اصول حقوق بشر و احترام به قوانین بین‌المللی، می‌تواند موجب تقویت توانایی کشورها در برخورد با تهدیدات نوین دزدی دریایی شود. با وجود چارچوب‌های بین‌المللی موجود، هنوز هم چالش‌های زیادی برای همکاری در مقابله با دزدی دریایی وجود دارد. عدم تمایل برخی کشورها به محاکمه دزدان دریایی و کمبود منابع و ظرفیّت‌های اجرایی، از جمله مشکلات مهمّ در اجرای سیاست‌های بین‌المللی است. به‌علاوه، استفاده از فناوری‌های جدید برای انجام حملات سایبری به کشتی‌ها و سیستم‌های ناوبری، نیازمند بازنگری در قوانین بین‌المللی و داخلی است.

چنان که در سواحل سومالی و خلیج عدن که از جمله مناطق پرخطر برای دزدی دریایی به‌شمار می‌آیند. در این مناطق، کشتی ها به‌طور مداوم هدف حملات دزدان دریایی قرار می‌گیرند. این گروه‌ها با استفاده از قایق‌های سریع و سلاح‌های سبک، به کشتی‌ها حمله کرده و اغلب در ازای آزادی کشتی‌ها یا خدمه آنها، باج‌های کلانی مطالبه می‌کنند. از سال ۲۰۰۵م، این منطقه به یکی از کانون‌های اصلی دزدی دریایی در جهان تبدیل شده است. دلایل متعددی برای افزایش دزدی دریایی در این مناطق وجود دارد که از آن جمله می‌توان به ضعف شدید حاکمیتی در سومالی، فقر اقتصادی، و کمبود امکانات دریایی اشاره کرد. این عوامل باعث شده‌اند که دزدان دریایی در این نواحی به‌طور آزادانه فعالیت کنند.

۴- نقش سازمان‌های بین‌المللی و چالش‌های حقوقی در برخورد با دزدی دریایی

ضرورت مداخله و همکاری سازمان‌های بین‌المللی برای مقابله با این پدیده دزدی دریایی تنها از طریق اقدامات ملّی امکان‌پذیر نیست و نیازمند تلاش‌های هماهنگ در سطح بین‌المللی است. سازمان‌هایی مانند سازمان ملل متّحد، سازمان بین‌المللی دریانوردی، شورای امنیّت و اتحادیه اروپا، نقش مهمّی در ایجاد چارچوب‌های حقوقی، صدور قطعنامه‌ها، نظارت بر اجرای آن‌ها و همچنین پشتیبانی عملیاتی ایفا کرده‌اند. با این حال،

اجرای مؤثّر این اقدامات با چالش‌های حقوقی متعددی روبه‌رو است؛ از جمله نبود اجماع در مورد صلاحیّت قضایی، تفاوت در نظام‌های حقوقی کشورها، و محدودیت منابع اجرایی در برخی مناطق آسیب‌پذیر. این مسائل سبب شده‌اند که برخورد با دزدی دریایی به یک موضوع پیچیده حقوقی و سیاسی در عرصه بین‌الملل تبدیل شود.

قطعنامه‌های شورای امنیّت سازمان ملل شورای امنیّت سازمان ملل متّحد، برای مقابله با تهدیدات دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، مجموعه‌ای از قطعنامه‌ها را صادر کرده است. مهم‌ترین این قطعنامه‌ها شامل قطعنامه ۱۸۱۶ (۲۰۰۸م) وقطعنامه ۱۸۴۶ (۲۰۰۸م) است که به کشورهای عضو اجازه می‌دهد تا در آب‌های سرزمینی سومالی برای سرکوب دزدی دریایی اقدام کنند. این قطعنامه‌ها بر اهمیت همکاری‌های بین‌المللی و ایجاد شبکه‌های تعقیب و محاکمه دزدان دریایی تأکید دارند. به ویژه، قطعنامه ۱۸۴۶ از کشورها خواسته است تا دزدان دریایی دستگیرشده را به‌طور مؤثّر محاکمه کنند و از تشکیل دادگاه‌های بین‌المللی برای رسیدگی به این جرم حمایت کنند. پروژه‌ها و برنامه‌های عملیاتی یکی از اقداماتی که جامعه بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی در این مناطق انجام داده، راه‌اندازی عملیات‌های امنیّتی در منطقه است. به‌عنوان مثال، اتحادیه اروپا با اجرای عملیّات آتالانتا از سال ۲۰۰۸م، به کشتی‌ها در این منطقه کمک کرده است تا از حملات دزدان دریایی در امان بمانند. همچنین کشورهایی مانند ایالات متّحده و بریتانیا نیز به تقویت نیروهای گشتی در این منطقه پرداخته‌اند. تعقیب کیفری دزدان دریایی در حالی که قطعنامه‌های شورای امنیّت و اقدامات عملیاتی گام‌های مهمّی در مبارزه با دزدی دریایی هستند، مسأله تعقیب کیفری دزدان دریایی همچنان یکی از چالش‌های بزرگ در این زمینه به شمار می‌رود. یکی از مشکلات اصلی در این زمینه، عدم تمایل برخی کشورها به محاکمه دزدان دریایی است. در واقع، کشورهایی که دزدان دریایی را دستگیر می‌کنند، اغلب با مشکلات قانونی و سیاسی مواجه هستند که آنها را از تعقیب و محاکمه این افراد باز می‌دارد. مطابق با ماده ۱۰۵ کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها ، کشورهایی که دزدان دریایی را در دریا دستگیر می‌کنند، باید این افراد را

یا در دادگاه‌های ملی خود محاکمه کنند و یا به محاکمه‌های بین‌المللی ارسال کنند. با این حال، بسیاری از کشورهایی که درگیر این موضوع هستند، به دلیل کمبود منابع یا مشکلات قضائی داخلی، از انجام این کار اجتناب می‌کنند. در این زمینه، شورای امنیّت و سایر نهادهای بین‌المللی، از جمله سازمان ملل و اتحادیه اروپا، به ایجاد دادگاه‌های ویژه و حمایت از کشورها برای محاکمه دزدان دریایی کمک کرده‌اند. محدودیّت‌های قانونی یکی از مهم‌ترین مشکلات در تعقیب کیفری دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، عدم هماهنگی در نظام‌های قانونی کشورها است. در حالی که کنوانسیون UNCLOS به کشورها اجازه می‌دهد تا صلاحیت قضائی جهانی را در خصوص دزدی دریایی اعمال کنند، برخی کشورها ممکن است در پذیرش دزدان دریایی و محاکمه آنها در سیستم قضائی خود تمایلی نداشته باشند. این امر باعث می‌شود که دزدان دریایی در برخی مواقع از مجازات فرار کنند. کمبود منابع و ظرفیّت های اجرایی کشورهای درگیر در مبارزه با دزدی دریایی، به‌ویژه کشورهایی مانند سومالی، به دلیل مشکلات اقتصادی و اجتماعی، ظرفیّت های لازم برای مقابله مؤثّر با این تهدیدات را ندارند. در این راستا، نیاز به حمایت‌های بین‌المللی، از جمله کمک‌های مالی و فنّی، برای تقویت سیستم‌های قضائی و امنیّتی این کشورها احساس می‌شود. قطعنامه‌های شورای امنیّت سازمان ملل متّحد، به ویژه در مورد مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی، نگرانی‌هایی را در کشورهای دیگر به‌ویژه درباره امکان اعمال مشابه این قطعنامه‌ها در داخل سرزمین‌های خود ایجاد کرده است. به‌ویژه هنگامی که شورای امنیّت در قطعنامه‌های خود اشاره می‌کند که مفادّ این قطعنامه‌ها صرفاً به سومالی مربوط می‌شود و به هیچ وجه به‌عنوان یک قاعده عرفی حقوق بین‌الملل قابل تسرّی به سایر کشورها نیست، برخی کشورها از این نگرانی دارند که این نوع تصمیمات در آینده ممکن است علیه آنها نیز اعمال شود. در این راستا، شورای امنیّت سازمان ملل متّحد در قطعنامه‌های مختلف خود، از جمله قطعنامه‌های S/RES/۱۸۱۶، (۲۰۰۸م) و S/RES/۱۸۵۱، (۲۰۰۸م) تأکید کرده است که اقدامات در خصوص سومالی تنها به این کشور محدود است و هیچ‌گونه الزامی برای کشورهای دیگر ایجاد نمی‌کند. این تأکید در پاراگراف‌های مختلف قطعنامه‌های شورای امنیّت مانند

پاراگراف ۹ و ۱۱ قطعنامه‌های S/RES/۱۸۱۶ و S/RES/۱۸۴۶ نیز دیده می‌شود که به وضوح بر این موضوع تأکید دارند که مفاد این قطعنامه‌ها به صورت خاص برای سومالی و وضعیت خاصّ این کشور تدوین شده است (S/RES/1816 2008: 11؛ S/RES/1846 2008: 9).

با این حال، این نگرانی که این قطعنامه‌ها به‌طور غیرمستقیم به روندهای عرفی بین‌المللی منتهی شوند، موضوعی است که نمی‌توان از آن غافل شد. همان‌طور که در برخی منابع حقوقی مانند مقاله منتشر شده توسط طاهیزاده در سال ۲۰۱۲م، اشاره شده است، شورای امنیّت نمی‌تواند به تنهایی مانع از شکل‌گیری قاعده عرفی بین‌المللی شود؛ چرا که اصول حقوق بین‌الملل عرفی از مجموعه‌ای از اقدامات و رویّه‌های ثابت و مستمرّ کشورهای مختلف به وجود می‌آید که پس از گذشت زمان به‌عنوان یک قاعده الزام‌آور در سطح بین‌المللی شناخته می‌شود. در این خصوص، لازم است که کشورهای مختلف به‌ویژه در حوزه حقوق کیفری بین‌الملل، توجه ویژه‌ای به اجتناب از روندهایی که می‌توانند به‌طور غیرمستقیم حقوق بین‌الملل عرفی را به‌ویژه در خصوص دزدی دریایی گسترش دهند، داشته باشند. در واقع، شورای امنیّت در حالی که به‌طور مستقیم نمی‌تواند مانع از ایجاد قواعد عرفی بین‌المللی شود، می‌تواند از طریق قطعنامه‌ها و پیشنهادهای خود جهت‌گیری‌های خاصّی را به سمت تحقّق اهداف قانونی معیّن هدایت کند، ولی این به معنای ایجاد الزام‌های حقوقی برای دیگر کشورها نیست.

در زمینه مقابله با دزدی دریایی، حقوق کیفری بین‌الملل و تعهّدات ناشی از آن به‌ویژه در مناطق پرخطر مانند سومالی و خلیج عدن، نقش حیاتی دارند. به‌ویژه با توجه به پدیده دزدی دریایی نوین که شامل گروگان‌گیری و باج‌خواهی است، کشورهای مختلف باید توجه داشته باشند که همکاری‌های بین‌المللی و گنجاندن مفاد قطعنامه‌های شورای امنیّت در سیستم های قضائی داخلی آنها می‌تواند به کاهش این تهدیدات کمک کند. اما همچنان نیاز است که کشورهای مختلف در تطبیق قوانین داخلی خود با تعهدات بین‌المللی

در زمینه حقوق بشر و مبارزه با دزدی دریایی، احتیاط کنند تا از گسترش فرآیندهای عرفی که ممکن است به‌شکل غیرمستقیم بر آن‌ها تأثیر بگذارد، جلوگیری کنند.

در نتیجه، شورای امنیّت با توجه به جایگاه خاص خود در ساختار بین‌المللی نمی‌تواند به‌طور مستقیم مانع از تبدیل مفاد قطعنامه‌های خود به یک قاعده عرفی بین‌المللی شود. اما با حمایت از تعهّدات بین‌المللی و تقویت هماهنگی بین کشورهای مختلف در راستای مقابله با دزدی دریایی و سایر تهدیدات مشابه، می‌توان به تدریج یک سیستم اجرایی و قضائی مؤثّر برای مقابله با این معضل جهانی ایجاد کرد (کاظمی، ۱۴۰۰: ۷۸).

سیاست جنایی کشور ها در مقابل دزدی دریایی را می توان به شرح زیر بیان نمود:

الف) همکاری و کمک رسانی: بر اساس ماده ۱۰۰ کنوانسیون ملل متّحد در مورد حقوق دریاها و ماده ۱۴ کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد، « تمامی کشورها بایستی تا حدّ ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیّت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند.»بر اساس تعاریف ارائه شده در مورد دزدی دریایی در کنوانسیون های مربوطه و همچنین عرف بین المللی، دزدی دریایی جرم بین المللی شناخته می شود و اقدامات قهری توسط کشورها نسبت به دزدان دریایی اجازه داده شده است.

ب) حق ضبط و توقیف: ماده ۱۰۵ عهدنامه حقوق دریاها بیان می کند که همه کشورها می توانند کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی و اشخاص و اموال موجود در آن را ضبط و توقیف کنند.توقیف یا ضبط باید توسط کشتی های جنگی یا ناو هوایی نظامی که در خدمت دولت بوده و مجاز به این کار باشد صورت گیرد.

ج) حقّ محاکمه و تعقیب قانونی: در مورد صلاحیّت محاکمه و مجازات دزدان 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 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 ذیحقّ انجام گیرد تصمیم گیری می نماید (ماده ۱۹عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۵ عهدنامه حقوق دریاها).

نتیجه‌گیری

دزدی دریایی به‌عنوان یکی از جرایم سازمان‌یافته بین‌المللی، همچنان تهدیدی جدّی برای امنیّت جهانی و تجارت دریایی به شمار می‌رود. چالش اصلی این پدیده، ماهیّت فراملی آن و ارتباط مستقیم آن با مناطق فاقد حاکمیّت مؤثّر نظیر خلیج عدن و سواحل سومالی است. نبود امنیّت، ضعف زیرساخت‌های اقتصادی و اجتماعی در این مناطق و همچنین تفاوت در نظام‌های حقوقی کشورها، مقابله مؤثّر با این جرم را دشوار کرده است. از سوی دیگر، وجود خلأهای قانونی در برخی نظام‌های حقوقی داخلی و نبود همکاری مؤثّر بین‌المللی، امکان پیگیری و مجازات دزدان دریایی را محدود می‌کند. همچنین مواجهه با این جرم، ترکیب ماهیّت فراملّی آن، ضعف همکاری‌های بین‌المللی و وجود خلأهای قانونی در برخی کشورها است. از سوی دیگر، بسیاری از مناطق مبدأ این فعالیّت‌ها با فقر اقتصادی، ضعف آموزشی و اجتماعی و بی‌ثباتی سیاسی روبرو هستند که شرایط را برای گسترش این پدیده مهیا می‌کند.

هدف اصلی سیاست جنایی کنشی در مقابله با دزدی دریایی، استفاده از راهبردهای پیشگیری چندلایه، شامل پیشگیری اجتماعی، وضعی و حقوقی، برای کاهش وقوع این جرم و افزایش امنیّت در دریاها است. پیشگیری اجتماعی، با تمرکز بر بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی در مناطق پرخطر و ارائه آموزش و اشتغال‌زایی، ریشه‌های اجتماعی این پدیده را هدف قرار می‌دهد. پیشگیری وضعی، از طریق تقویت تدابیر امنیّتی مانند تجهیز کشتی‌ها به فنّاوری‌های پیشرفته و گشت‌زنی دریایی، سعی در کاهش فرصت‌های ارتکاب جرم دارد. پیشگیری حقوقی نیز با جرم‌انگاری دقیق، تعیین مجازات‌های بازدارنده و همکاری‌های حقوقی بین‌المللی، تلاش می‌کند تا هزینه ارتکاب جرم را برای دزدان دریایی افزایش دهد و از وقوع آن جلوگیری کند. سیاست گذاری جنایی در حقوق کیفری بین الملل و حقوق داخلی، کاهش فرصت‌های ارتکاب جرم، تقویت امنیّت در دریاها و ایجاد بازدارندگی از طریق ابزارهای حقوقی و اجرایی است. این امر تنها با اتخاذ رویکردی جامع و یکپارچه که شامل پیشگیری وضعی، اجتماعی و حقوقی باشد،

امکان‌پذیر خواهد بود. جرم‌انگاری دقیق، تدوین قوانین بازدارنده، اجرای مؤثّر عدالت کیفری و همچنین بهبود شرایط اقتصادی و اجتماعی مناطق پرخطر، از جمله ابزارهای ضروری در این مسیر هستند.

نتیجه‌گیری نهایی این است که تنها با اتّخاذ یک رویکرد جامع و هماهنگ که تمام ابعاد پیشگیری اجتماعی، وضعی و حقوقی را دربرگیرد، می‌توان به‌طور مؤثّر با اشکال نوین دزدی دریایی مقابله کرد. این امر، مستلزم تعهّد دولت‌ها به همکاری‌های بین‌المللی، تطبیق قوانین داخلی با استانداردهای جهانی، سرمایه‌گذاری در مناطق پرخطر و تقویت نظارت بر آبراه‌های بین‌المللی است. در نهایت، سیاست جنایی کنشی، به‌عنوان ابزاری پیشگیرانه، نه‌تنها به کاهش وقوع دزدی دریایی کمک می‌کند، بلکه زمینه‌ای برای تقویت صلح و امنیّت بین‌المللی فراهم می‌سازد. کاهش آمار ارتکاب اشکال نوین دزدی دریایی نیازمند هماهنگی میان تمامی ابزارهای پیشگیری و همکاری‌های گسترده بین‌المللی است. ایجاد همگرایی میان نظام‌های حقوقی کشورها، توسعه اقتصادی مناطق پرخطر و بهره‌گیری از فناوری‌های نوین برای تأمین امنیّت دریاها، می‌تواند نقشی کلیدی در کاهش این جرم ایفا کند. در نهایت، مقابله با دزدی دریایی تنها زمانی موفّقیت‌آمیز خواهد بود که تمام ذینفعان، از دولت‌ها گرفته تا سازمان‌های بین‌المللی و بخش خصوصی، به‌صورت هماهنگ در این تلاش سهیم باشند. بررسی پیشگیری وضعی، اجتماعی و حقوقی در مقابله با دزدی دریایی نشان می‌دهد که تنها با ترکیب این سه رویکرد می‌توان به کاهش پایدار این پدیده امیدوار بود. پیشگیری وضعی با محدود کردن فرصت‌های جرم، پیشگیری اجتماعی با تقویت زیرساخت‌های اقتصادی و آموزشی در مناطق پرخطر، و پیشگیری حقوقی با ایجاد نظام‌های قضایی کارآمد، سه ضلع اصلی این تلاش مشترک را تشکیل می‌دهند. در این میان، نقش همکاری‌های بین‌المللی و تطبیق قوانین داخلی کشورها با استانداردهای بین‌المللی، نقشی محوری در موفّقیت این سیاست‌ها ایفا می‌کند.

لازم به ذکر است به پیشنهادهایی در خصوص سیاست گذاری جنایی در مقابله با اشکال نوین دزدی دریایی در حقوق داخلی توسط مقنّن ایران در زمینه دزدی دریایی نوین، اشاره نمود:

– تدوین قانون خاصّ برای دزدی دریایی نوین: این قانون باید به‌طور خاصّ به تهدیدات جدید دزدی دریایی از جمله حملات سایبری و استفاده از فنّاوری‌های پیشرفته اشاره داشته و چارچوب‌های قانونی مناسب برای برخورد با آنها را فراهم آورد.

– تقویت همکاری‌های بین‌المللی: ایران باید در چارچوب حقوق بین‌الملل و به‌ویژه کنوانسیون‌ها و قطعنامه‌های بین‌المللی و قطعنامه‌های شورای امنیّت، همکاری‌های خود را با کشورهای دیگر افزایش دهد. این همکاری‌ها باید شامل تبادل اطلاعات، هماهنگی عملیاتی و حمایت‌های قضائی از جمله تشکیل دادگاه‌های بین‌المللی ویژه برای دزدان دریایی باشد.

– ارتقاء ظرفیّت‌های قضائی و اجرائی: مقنّن ایران باید در راستای مقابله با دزدی دریایی نوین، سیستم قضائی و اجرائی کشور را تقویت کند. این تقویت شامل به‌روز رسانی قوانین داخلی و تجهیز دستگاه‌های قضائی به فنّاوری‌های نوین برای رسیدگی به این جرایم است.

– افزایش آموزش و آگاهی به‌منظور مقابله با دزدی دریایی نوین: ایران باید برنامه‌های آموزشی برای کارکنان دولتی، مقامات قضائی، نیروهای امنیّتی و حتی صنعت دریانوردی راه‌اندازی کند تا این افراد توانایی تشخیص و مقابله با تهدیدات نوین را داشته باشند.

– مجازات‌های قاطع و بازدارنده: این مجازات‌ها باید به‌گونه‌ای باشند که از انجام این نوع جرایم جلوگیری کرده و بازدارندگی لازم را ایجاد کنند. در این راستا، مجازات‌های سنگین و اصلاحاتی در نحوه محاکمه دزدان دریایی ضروری است.

– پشتیبانی از کشتی‌های تجاری و ناوگان دریایی ایران به‌منظور کاهش تهدیدات دزدی دریایی نوین: مقنّن ایران باید قوانینی برای حمایت از ناوگان دریایی خود تصویب کند. این قوانین می‌تواند شامل تقویت امنیّت کشتی‌ها، استفاده از فنّاوری‌های پیشرفته برای

پیشگیری از حملات سایبری و ایجاد پشتیبانی‌های قانونی برای کشتی‌ها در برابر دزدی دریایی باشد.

منابع

- ابراهیمی، جواد (۱۳۹۶)، **حقوق بین‌الملل و دزدی دریایی: چالش‌ها و راهکارهای حقوقی مقابله**، مجله مطالعات حقوقی بین‌الملل، ۲، ۴۵-۶۸.

- ابوالحسنی، مهدی (۱۳۹۰)، **بررسی ابعاد حقوقی دزدی دریایی و راهکارهای بین‌المللی مقابله با آن**، تهران: دانشگاه تهران.

- حسینی، سید علی (۱۳۹۸)، **مطالعه تطبیقی دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و قوانین داخلی ایران**، پایان‌نامه دکتری دانشگاه تهران.

- خانی، جواد (۱۳۹۶)، **حقوق بین‌الملل کیفری و دزدی دریایی: چالش‌ها و پاسخ‌های حقوقی**، تهران: پیام عدالت.

- کاظمی، علی (۱۳۹۴)، **دزدی دریایی و تأثیر آن بر امنیّت جهانی: چالش‌ها و راهکارها**، مجله حقوق بین‌الملل، ۵، ۳۲-۵۰.

- محمدی، پروین (۱۳۹۵)، **تحلیل سیاست‌های حقوقی پیشگیری از دزدی دریایی در نظام بین‌الملل**، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه شهید بهشتی.

- محمودی، رضا (۱۳۹۲)، **دزدی دریایی و روابط بین‌المللی: تأثیرات اجتماعی و اقتصادی**، مجله مطالعات حقوقی، ۱۰، ۸۰-۹۸.

- موسوی، رضا (۱۳۹۵)، **بررسی دزدی دریایی و راهکارهای مقابله با آن در حقوق بین‌الملل و ایران**، تهران: میزان.

- نجفی ابرندآبادی، علی‌حسین (۱۳۹۰)، **بررسی سیاست‌های جنایی در مقابله با دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل**، تهران: دانشکده حقوق.

- نیکزاد، مرتضی (۱۳۹۷)، **نقش سازمان ملل متّحد در مقابله با دزدی دریایی: تحلیل مصوبات شورای امنیّت**، مجله سیاست‌گذاری حقوقی، ۳/ ۱، ۱۲۱-۱۴۰.

References

- Abolhassani, Mehdi (2011), An Examination of the Legal Dimensions of Piracy and International Measures to Combat It, Tehran: University of Tehran.

- Anderson, Kevin. (2020). Modern Piracy and International Law. Oxford University Press.

- Brown, Lisa. (2021). Cyber Piracy and Digital Security. Harvard Business Review.
- Bueger, Christian. (2015). What is Maritime Security? Marine Policy.
- Davidson, Robert & Peters, Thomas. (2018). International Maritime Security and Piracy. New York: Routledge.
- Ebrahimi, Javad (2017), International Law and Piracy: Challenges and Legal Solutions to Combat Piracy, Journal of International Legal Studies, Vol. 2, pp. 45–68.
- Hosseini, Seyed Ali (2019), A Comparative Study of Piracy in International Law and Iran's Domestic Legislation, PhD Dissertation, University of Tehran.
- Johnson, Thomas. (2022). The Future of Maritime Crime. Springer.
- Kazemi, Ali (2015), Piracy and Its Impact on Global Security: Challenges and Solutions, Journal of International Law, Vol. 5, pp. 32–50.
- Khani, Javad (2017), International Criminal Law and Piracy: Challenges and Legal Responses, Tehran: Payam-e Edalat.
- Kontorovich, Eugene. (2010). "A Guantanamo on the Sea": The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists. California Law Review, 98(1), 243–275.
- Mahmoudi, Reza (2013), Piracy and International Relations: Social and Economic Impacts, Journal of Legal Studies, Vol. 10, pp. 80–98.
- Mohammadi, Parvin (2016), An Analysis of Legal Policies for Preventing Piracy in the International System, Master's Thesis, Shahid Beheshti University.
- Mousavi, Reza (2016), An Examination of Piracy and Measures to Combat It under International Law and Iranian Law, Tehran: Mizan.
- Murphy, Martin N. (2009). Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World.
- Najafi Abrandabadi, Ali-Hossein (2011), An Examination of Criminal Policies for Combating Piracy under International Law, Tehran: Faculty of Law.
- Nikzad, Morteza (2018), The Role of the United Nations in Combating Piracy: An Analysis of Security Council Resolutions, Journal of Legal Policy, Vol. 3, No. 1, pp. 121–140.
- Percy, Sarah & Shortland, Anja. (2013). The Business of Piracy in Somalia. Journal of Strategic Studies.
- Smith, Andrew. (2023). Piracy in the Digital Age: Challenges and Solutions. Cambridge University Press.
- Sullivan, Daniel & Martin, Richard. (2015). The Role of International Law in Combating Maritime Piracy. Journal of International Maritime Law, 102–120.

- Tullius, David. (2021). Maritime Security: A Global Approach to Combating Piracy. International Security Journal, 44–56.
- United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). (2022). Maritime Crime and Its Modern Dimensions.
- United Nations Security Council Resolution 1816 (2008), S/RES/1816.
- United Nations Security Council Resolution 1846 (2008), S/RES/1846.