




مقاله پژوهشی - فصلنامه علمی رهیافت

سال هجدهم، شماره ۶۹، زمستان ۱۴۰۳
صفحه ۱۴۷ تا ۱۷۲

تنوع رویکردی به دزدی دریایی (تقابل کالایی سازی امنیت توسط غرب و نگرش ضد سلطه ج.ا.ایران)

احسان فلاح نژاد  | گروه حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

سوده شاملو * | گروه حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

صادق سلیمی  | گروه حقوق بین الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، تهران، ایران

چکیده

کشورها به عنوان واحدهای نظم سیاسی بین‌المللی نه تنها دارای حقوق و تکالیف هستند، بلکه می‌توانند همچون اشخاص حقیقی و حقوقی هدف تجاوز به حقوقشان قرار گیرند و به نوعی بزه‌دیده شوند. یکی از جرایمی که از دیرباز علیه کشورها رخ داده، دزدی دریایی است. این پژوهش، با تمرکز بر تفاوت رویکرد ایران و غرب در مواجهه با دزدی دریایی، به بررسی علل این تفاوت راهبردی پرداخته است. فرضیه پژوهش بر این مبنا استوار است که رویکرد ایران، برخلاف غرب، بر مبنای سیاست خارجی ضدسلطه شکل گرفته است. در حالی که غرب با تکیه بر ایدئولوژی نئولیبرالیستی، امنیت دریایی را کالایی‌سازی کرده و از آن به عنوان ابزاری برای تحکیم هژمونی خود بهره می‌برد، ایران تلاش کرده است با اتخاذ رهیافتی مستقل، از وابستگی به نظام بین‌المللی مسلط اجتناب کند و الگوی بازدارنده‌ای را در برخورد با دزدی دریایی تدوین نماید. یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ایران با دو نوع دزدی دریایی مواجه است: دزدی دریایی شخصی، که به صورت سنتی توسط گروه‌های مسلح در آبهای بین‌المللی انجام می‌شود، و دزدی دریایی دولتی، که در قالب تحریم‌ها و توقیف کشتی‌ها به دلایل سیاسی و اقتصادی اجرا می‌شود و مشروعیت حقوقی ظاهری یافته است. ایران در برابر دزدی دریایی شخصی، از سازوکارهای متعارف دفاعی و امنیتی استفاده کرده و در برابر دزدی دریایی دولتی، الگوی تقابلی بازدارنده‌ای را به کار گرفته که تا حدی توانسته است صدمات ناشی از این پدیده را جبران کند. رویکرد پژوهش توصیفی-تحلیلی است و داده‌ها از طریق روش‌های اسنادی و کتابخانه‌ای گردآوری شده‌اند.

کلیدواژه: دزدی دریایی، استکبار، استعمار، هژمونی، حقوق بین الملل.

* نویسنده مسئول: sou.shamlou@gmail.com

تاریخ تایید: ۱۴۰۳/۱۰/۲۰

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۵/۲۳



The Islamic Revolution Approach Quarterly

Vol. 18, No.69, Winter 2025, P 147-172

rahyaftjournal.ir

The Diversity of Approaches to Maritime Piracy: The Commodification of Security by the West vs. Iran's Anti-Hegemonic Perspective

Ehsan Fallahnejad 

Department of International Law, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Tehran, Iran

Soodah Shamlou *

Department of International Law, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Tehran, Iran

Sadegh Salimi 

Department of International Law, Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Tehran, Iran

Abstract

States, as entities within the international political order, possess both rights and obligations but may also be subjected to violations of these rights, effectively becoming victims. One of the longstanding transgressions against states has been maritime piracy. This study examines the contrasting approaches of Iran and the West in addressing piracy, focusing on the underlying strategic differences. The research hypothesis suggests that Iran's approach is shaped by its anti-hegemonic foreign policy, whereas the West, adhering to neoliberal ideology, has commodified maritime security, using it as a tool to reinforce its global dominance. While the West integrates maritime security into its hegemonic strategies, Iran pursues an

* Corresponding Author: sou.shamlou@gmail.com

How to Cite: Fallahnejad, F., Shamlou, S., Saleemi, S. (2025). The Diversity of Approaches to Maritime Piracy: The Commodification of Security by the West vs. Iran's Anti-Hegemonic Perspective, *The Islamic Revolution Approach Quarterly*, 18(69), 147-172.

Received: 13/08/2024

Accepted: 11/01/2025

independent deterrence model, resisting reliance on the prevailing international system. The findings reveal that Iran encounters two types of piracy: conventional piracy, carried out by armed groups in international waters, and state-sponsored piracy, involving the politically and economically motivated seizure of ships under a façade of legal legitimacy through sanctions and detentions. In response to conventional piracy, Iran employs conventional defense and security mechanisms, while in dealing with state-sponsored piracy, it adopts a counter-deterrent strategy that has somewhat mitigated the damages incurred by such actions.

Keywords: Maritime Piracy, Imperialism, Colonialism, Hegemony, International Law

Introduction

In recent years, international treaties have increasingly emphasized the growing global concern over maritime crimes, including terrorism, drug trafficking, human smuggling, and particularly maritime piracy. The escalation of piracy, especially in regions such as the Somali coast and the Gulf of Aden, has emerged as one of the most significant challenges confronting the global community. As Iran's economy heavily relies on maritime trade, particularly the transportation of oil and petroleum products, piracy poses a direct threat to its national interests.

Maritime piracy has historically been a major international crime, affecting not only states but also non-state actors and the global economy. Today, modern piracy has evolved into an organized industry, employing high-speed boats, sophisticated weaponry, and advanced communication technologies. Pirates no longer discriminate among their targets, attacking vessels of all kinds, including humanitarian aid ships. Given this context, the primary legal challenge in addressing piracy remains the prosecution of offenders and ensuring justice for victims.

Theoretical Framework: Iran's Anti-Hegemonic Foreign Policy Approach

Iran's foreign policy is rooted in an anti-hegemonic doctrine, which rejects both Western and Eastern imperialist structures. This principle, known as "Neither East nor West," was established following the 1979 Islamic Revolution and continues to shape Iran's strategic decisions. This policy framework directly challenges the stability of the international hegemonic order, which is predominantly maintained by global powers seeking to monopolize resources and influence regional

policies.

In contrast to Western powers, which view maritime security through the lens of economic control and geopolitical dominance, Iran perceives international maritime security as a domain in which sovereignty must be protected from foreign intervention. Consequently, Iran's engagement with piracy is dictated by this broader ideological framework, influencing its response mechanisms and shaping its maritime defense policies.

Maritime Piracy and Its Legal Dimensions

Under international law, piracy is considered a severe transnational crime. Historical records indicate that piracy has existed for millennia, dating back to ancient Mediterranean civilizations. Over time, international treaties have sought to codify legal frameworks to address this issue.

The 1958 Geneva Convention on the High Seas and the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) define piracy as:

1. Any illegal acts of violence, detention, or depredation committed for private ends by the crew or passengers of a private ship against another ship in international waters.
2. Any voluntary participation in the operation of a pirate ship.
3. Any incitement or intentional facilitation of piracy.

However, the challenge remains in the enforcement of these legal principles, as different nations apply varying degrees of prosecution. Some countries, such as France, have actively prosecuted pirates under UNCLOS, whereas others, including the U.K. and the U.S., prefer extradition or trial in third-party states like Kenya. The inconsistent application of these legal norms has created a fragmented approach to maritime law enforcement.

The Western Approach to Piracy: The Commodification of Security

The Western perspective on piracy largely reflects a neoliberal approach to security, which involves outsourcing protection to private military companies. Notably, some scholars have proposed that piracy-ridden areas, such as the Gulf of Aden, should be privatized and controlled by security firms charging shipping companies for safe passage. This market-driven approach aligns with the broader neoliberal agenda of commodifying security.

Despite international legal efforts, piracy remains an unresolved issue due to the reluctance of Western states to invest in consistent

legal frameworks for prosecution. Instead, Western strategies focus on deploying multinational naval forces, strengthening regional security pacts, and integrating private security firms into maritime operations.

A significant contradiction within the Western approach is the selective enforcement of anti-piracy laws. While global powers invest heavily in countering traditional piracy in the Gulf of Aden, they simultaneously engage in what Iran terms "state-sponsored piracy"—the seizure of Iranian vessels under the guise of economic sanctions.

Iran's Dual Response to Piracy

1. Conventional Piracy

Iran addresses conventional piracy through its naval forces, deploying the Islamic Revolutionary Guard Corps (IRGC) and the Iranian Navy to safeguard its maritime trade routes. In cases of attacks, Iran adheres to international legal norms, cooperating with regional partners and international organizations.

2. State-Sponsored Piracy

Iran categorizes Western-led sanctions and ship seizures as a form of "state-sponsored piracy." This phenomenon, executed under legal pretenses, involves the detention of Iranian vessels carrying sanctioned goods, particularly oil.

In response, Iran has employed countermeasures, including reciprocal ship detentions. A notable case was Iran's seizure of Greek oil tankers following the confiscation of an Iranian oil shipment in Greece. These retaliatory actions align with the international legal principle of "countermeasures," which permits states to take reciprocal action against unlawful acts to restore their rights.

Iran has also detained foreign vessels engaged in what it perceives as the smuggling of sanctioned goods. These actions serve as deterrents, signaling that Iran will not passively accept violations of its maritime sovereignty.

Conclusion

Maritime piracy remains a complex challenge in international law, requiring coordinated global efforts to establish effective legal frameworks. While the Western approach prioritizes privatization and selective law enforcement, Iran's perspective is shaped by its resistance to hegemonic dominance.

Iran faces two distinct forms of piracy:

1. **Traditional piracy**, which it counters through conventional maritime security measures.

2. **State-sponsored piracy**, where Western nations use economic sanctions as a pretext for detaining Iranian vessels.

In addressing these threats, Iran employs both international legal frameworks and countermeasures based on its anti-hegemonic policy. While Western powers seek to monopolize maritime security through neoliberal mechanisms, Iran advocates for an alternative model that resists external control and emphasizes national sovereignty.

Bibliography

Bueger, C. (2015). *What is maritime security?* Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University.

Churchill, R., & Lowe, A. (2006). *International law of the sea* (Ganj Danesh, Trans.). Tehran: Ganj Danesh Publications. (In Persian)

Ghods, B. (2016). *Seized vessels in maritime law*. Tehran: Majd Scientific and Cultural Assembly Publications. (in Persian)

Hajilou, M. H. (2017). Fragility of cooperation in a hegemonic system and Iran's look to the East in foreign policy. *Rahyaft-e Enghelab-e Islami*, 11(38), 69-88. (In Persian)

Hamidi, A. (2019). The principle of personal jurisdiction based on nationality in Iran's criminal law. *New Achievements in Humanities Studies*, 2(14), July. (In Persian)

Hashemi Shahroudi, S. M. (2003). *Jurisprudential encyclopedia according to the school of Ahl al-Bayt (AS)*. Tehran: Islamic Jurisprudence Encyclopedia Institute. (In Persian)

Hashemi, K. (2001). *Global measures to combat international maritime crimes* (Master's thesis). University of Tehran. (In Persian)

Hosseinpour, K. (2015). Challenges of maritime piracy in international law and Iran. *Islamic Jurisprudence and Legal Studies*, 9(31), Spring & Summer. (In Persian)

Kadkhodaei, K., & Rahmani-Nejad, M. (2017). *Maritime piracy:*

Objectives and motivations. *International Conference on Law and Management*, 1-14. (In Persian)

Kazemi, S. S. (2020). Human rights considerations in criminal measures against maritime piracy. *International Journal of Human Rights*, 15(3). (In Persian)

Kazemi, S. S. (2021). Trial of maritime piracy suspects in third-party states: A special case study of Kenya. *Interdisciplinary Legal Research Journal*, 2(5). (In Persian)

Kazemi, S. S., & Heydari, S. (2021). Combating piracy off the coasts of Somalia and the Gulf of Aden in light of UN Security Council resolutions: Effective but limited solutions. *Legal Research Quarterly*, 24(94). (in Persian)

Mir Mohammad Sadeghi, H., & Izadiyar, A. (2013). Jurisdiction based on the victim's nationality with emphasis on the new Islamic Penal Code. *Criminal Law Teachings Quarterly*, 10(5), 3-38. (in Persian)

Mohammadi, M. (2009). *Clash of civilizations or confrontation with the hegemonic system (A new paradigm in international relations)*. *Islamic Revolution Studies*, 5(16), 11-42. (In Persian)

Molaei, Y. (2011). Theft in international law. *University of Tehran International Law Journal*. (in Persian)

Moradi, H., & Shahbazi, A. (2015). The mental element of intentional homicide in the 2013 Islamic Penal Code. *Criminal Law Research*, 4(13), 43-70. (In Persian)

Ra'ei Dehghi, M. (2011). Countermeasures and international law. *Ma'refat Quarterly*, 20(165), Special Issue on Law, September. (In Persian)

Ziaei Bigdeli, M. R. (2007). *Public international law*. Tehran: Ganj Danesh Publications. (in Persian)

Ziaei Bigdeli, M. R. (2015). The evolution of the concept of

maritime piracy and its implications under international law. In *Proceedings of the International Conference on Developments in the Law of the Sea, Twenty Years After the Entry into Force of the UN Convention on the Law of the Sea*. Tehran: Ganj Danesh Publications. (In Persian)

Ziaei Bigdeli, M. R. (2022). Reciprocal seizure of Iranian and Greek oil tankers from an international law perspective. *Online Publication*. Retrieved from <https://www.mrziaeibigdelipublications.com>. (In Persian)

مقدمه

در دهه اخیر، یکی از مسائل مورد تاکید در معاهدات بین المللی، نگرانی جهانی از افزایش جرایم بین المللی دریایی از جمله تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر در دریا، قاچاق مهاجرین، راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها و به ویژه دزدی دریایی است؛ به طوری که امروزه یکی از مهم‌ترین چالش‌های جامعه بین المللی و همچنین از جمله مهم‌ترین موضوعات مورد توجه آن، توسعه فعالیت‌های مجرمانه دزدی دریایی در سواحل مانند سومالی و خلیج عدن و همچنین مقابله با بحران دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و ریشه کن نمودن جرایم همراه آن می باشد. کشور ایران نیز که عمده تجارت خارجی‌اش استوار بر محصولات نفتی است و غالباً این محصولات توسط کشتی به مقاصد تجاری ارسال می‌شوند، می‌تواند یکی از هدف‌های مجرمان دریایی باشد، بنابراین بحث دزدی دریایی و تبعات حقوقی آن برای ایران باید که حائز اهمیت بسیار باشد.

دزدی دریایی از جرایم بسیار مهم با پیشینه بسیار قدیمی است که به طور مستقیم و غیرمستقیم، نه تنها به دولت‌ها آسیب می زند بلکه بازیگران غیردولتی، خواه فعال باشند و خواه غیرفعال را نیز متأثر می سازد و آثار بسیار منفی بر امنیت دریایی و حمل و نقل دارد. دزدی دریایی عمل سوار شدن به هر گونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف و یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل تبیین شده است. دزدی دریایی در حال حاضر مشخصه یک تجارت را دارد. دزدان دریایی در حال حاضر قایق‌هایی با سرعت بالا دارند که در دریاها با سرعت غیرقابل تصویری حرکت میکنند و مجهز به سلاحها و تجهیزات پیشرفته الکترونیکی هستند. دزدان دریایی در زمان حمله هیچ تفاوتی بین کشتی‌ها قائل نمی شوند و حتی کشتی‌های حامل امدادهای بین المللی را مورد حمله قرار می دهند. این حمله تنها علیه یک کشور نیست و ممکن است برای کشتی متعلق به هر کشوری اتفاق بیفتد. در زمینه مقابله با بحران دزدی دریایی در آبهای بین المللی، یکی از مهم‌ترین چالش‌های حقوقی، مشکلات مربوط به تعقیب کیفری، محاکمه متهمان به دزدی دریایی و تامین حقوق بزه دیدگان ناشی از این جرم است.

۲- چارچوب نظری: رویکرد ضد سلطه در سیاست خارجی ج.ا.ایران

انقلاب اسلامی در دو عرصه سیاست داخلی و سیاست خارجی رویکردی ضد سلطه را دنبال می کند. گفتمان انقلاب در عرصه سیاست داخلی رویکرد ضد سلطه را در مفهوم «طاغوت» و در کنشهای «طاغوت ستیزی» دنبال می کرد. در عرصه سیاست خارجی مفهوم «استکبار» متناظر با مفهوم طاغوت در عرصه سیاست داخلی ارائه شد. گفتمان انقلاب با

اتکای بر مفهوم استکبار و استراتژی استکبارستیزی در واقع رویکرد ضد سلطه را در سیاست خارجی ایران دنبال می‌کرد. این رویکرد ضد سلطه بیش از هر جایی در شعار، و بعداً راهبرد، «نه شرقی، نه غربی» دنبال می‌شد. شعاری که محور سیاست خارجی ایران بعد از انقلاب قرار گرفت.

در واقع سیاست نه شرقی، نه غربی رویکردی بود که با پیروزی انقلاب بر دستگاه سیاست خارجی ایران حکمفرما شد و بر تغییر وضعیت ایران از وابستگی به غرب تا استقلال همه جانبه تاکید می‌کرد. این شعار در واقع نفی ایدئولوژی دو ابرقدرت جنگ سرد بوده است. همچنین این سیاست که در متن و فضای حاکم بر نظام بین الملل آن دوره اتفاق افتاد به نوعی نفی سیاست دولتهای منطقه نیز بود؛ که در ائتلاف با یکی از دو ابرقدرت آن روز جهان به سر می‌بردند. این نگاه در ابتدا حاوی مفهومی ایدئولوژیک بود که طبعاً با فروپاشی بلوک شرق، بخشی از مفهوم ایدئولوژیک خود را از دست داد اما همچنان مصداق غرب با محتوای ایدئولوژیک‌اش پا برجاست (حاجیلو، ۱۳۹۶: ۷۲).

بدیهی بود که راهبرد نه شرقی نه غربی که تجلی آرمان استکبارستیزی در گفتمان انقلاب اسلامی بود، در واقع چالشی در برابر نظم بین المللی ایجاد می‌کرد. چرا که مطابق نظریه هژمونی، قدرت‌های فرامنطقه‌ای بیش از هر زمان دیگری منافعشان حول منطقه راهبردی خاورمیانه می‌چرخد و در تلاش‌اند تا موازنه را حفظ و از بروز هر گونه قدرت طلبی منطقه‌ای جلوگیری کنند (میرجلالی و زاهدی، ۱۴۰۲: ۸۹). از همین رو، راهبرد استکبارستیزانه جمهوری اسلامی در اصل نوعی رویکرد ضد سلطه بود که نظم بین المللی را به چالش می‌کشید. به عبارت روشن‌تر «ثبات هژمونیک» ساختار نظام بین المللی را بر هم می‌زد.

منظور از ثبات هژمونیک وجود یک قدرت برتر هژمون در ساختار نظام بین الملل بوده که بتواند نظم را تضمین کند. این وضعیت ثبات هژمونیک باید این ویژگی‌ها را در کل داشته باشد: نخست این که قدرت هژمون باید از قویترین بنیه نظامی برخوردار باشد؛ دوم این که از پشتوانه اقتصادی پیشرفتهای برخوردار باشد و با همکاری همیمانان اقتصادی و تجاری خود، جریان بازرگانی - مالی عمده دنیا را هدایت و مدیریت کند؛ سوم هژمون توان و تمایل ساخت نهادها یا به عبارتی گویاتر رژیمهای بین المللی هوادار این نظم جدید را داشته باشد؛ چهارم از موقعیت جغرافیایی برتری برخوردار باشد تا بتواند با بهره‌گیری از این موقعیت برتر به صورت جزیره‌ای و یا قاره‌ای، با فراخ‌بال بتواند سیاست‌های بلندپروازانه خود را عملی کند؛ پنجم، هژمون باید یک نوع ایدئولوژی جهانی مردم‌پسند

همچون دموکراسی و حقوق بشر را ترویج کند؛ ششم، هژمون باید بر منابع مواد خام ارزشمند دنیا کنترل داشته باشد؛ و سرانجام این که هژمون توان گفتمان سازی در سطوح عالی بین المللی داشته باشد (میر، جلالی و زاهدی، ۱۴۰۲: ۹۴). از همین رو، رویه غالب نظام بین الملل این بوده که تن به اقتدار یک هژمون بسپارد تا این نظم را حفظ کند. واحدهایی نیز که منافع خودشان را در چارچوب این نظم تعریف می کنند - نظم لیبرالیستی و تقسیم کار بین المللی که کشورها هویت و جایگاهشان را به واسطه حضور در آن کسب می کنند - عموماً می کوشند تا اتوریته این هژمون را بپذیرند و بعضاً حتی خود را به عنوان اقرار آن تعریف کنند.

بنابراین، اگرچه کشورها به عنوان واحدهای نظم سیاسی بین الملل عموماً می کوشند تا این قواعد را رعایت کنند، ولی گاهی قواعد و قوانینی وجود دارند که با ارزشهای الهی و دینی در تعارض اند و به همین دلیل، برای همه گفتمانها قابل پذیرش نیستند. چرا که اصولاً کشورها الزامی ندارند تا ایدئولوژی مسلط غرب را بپذیرند. ایران پس‌انقلابی نیز یکی از معدود واحدهای سیاسی نظم بین الملل موجود بوده و هست که بنابر نظام ارزشی و چارچوبهای گفتمانی و رویکرد ضدسلطه‌اش نتوانسته و البته نخواسته تا به قواعد بازی هژمونیک موجود تن بسپارد. رویکردی که در تمام عرصه سیاست خارجی آن، و نحوه تعاملش با پدیده‌های بین المللی، از جمله نحوه برخورد با جرم دزدی دریایی، بازتاب داشته است.

۳- جرم دزدی دریایی و ابعاد حقوقی آن

یکی از مهم‌ترین مصادیق سرقت یا دزدی در حقوق بین‌الملل، دزدی دریایی (piracy) می‌باشد. از زمانی که مردم از اقیانوسها به عنوان مسیرهای تجاری استفاده میکردند این چنین جرمی وجود داشته است. اما قدیمی‌ترین نمونه‌های مستند دزدی‌های دریایی مربوط به ساحل نشینانی است که در قرن سیزدهم پیش از میلاد، دریای اژه و شرق مدیترانه و مصر را مورد تهدید قرار داده بودند (رایین، ۱۳۵۱: ۶۴). شناخته شده‌ترین و گسترده‌ترین دزدان دریایی در اروپای قرون وسطایی، وایکینگ‌ها، جنگجویان و غارتگران اهل اسکاندیناوی بودند که در عصر وایکینگ‌ها و در ابتدای قرون وسطی طی سالهای ۷۸۳ تا ۱۰۶۶ میلادی دزدی می‌کردند (کدخدایی و رحمانی‌نژاد، ۱۳۹۶).

در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود درباره دزدی دریایی براساس «کنوانسیون ژنو در مورد دریاهاى آزاد» به حقوق مدون تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها» به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ با

تصویب شصتین کشور امضا کننده اجرایی شد. بر اساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو، دزدی دریایی این گونه تعریف شده است: «۱- هرگونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد؛ ۲- علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتیها و هواپیماها در دریاهای آزاد؛ ۳- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد؛ ۴- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است؛ ۵- هر عملی که منتهی به تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب فوق شود.»

برخی از متخصصین حقوق دریاهای نیز این جرم را این گونه تعریف کرده اند: «دزدی دریایی اصولاً همه اقدامات خشونت آمیز غیر قانونی، بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتیهای خصوصی علیه کشتی دیگر یا اشخاص و اموال داخل آن در دریای آزاد را شامل می شود (چرچیل و لو، ۱۳۸۵: ۲۸۶)».

برای تعقیب و محاکمه مرتکبان جرایم بین المللی - از جمله دزدی دریایی - دو راه پیش روی جامعه بین الملل می باشد: اول؛ صلاحیت محاکمه این گونه مرتکبان را تنها به دادگاههای داخلی کشورها واگذار کنند و جامعه بین الملل به صورت مشترک در قالب تشکیل دادگاهی بین المللی در این زمینه اقدامی انجام ندهد (کاظمی، ۱۳۹۷). ولی این رویکرد دارای مشکلات متعددی است. چرا که غالباً محاکم داخلی ظرفیت حقوقی کافی و تجربه لازم را برای رسیدگی به جرایم مهم بین المللی از جمله دزدی دریایی را ندارند و از قانونگذاری کافی برای پوشش دادن آن برخوردار نیستند و قوانین هر کشور در مقابله با عمل دزدی دریایی و محاکمه متهمان آن متفاوت است؛ که این امر باعث می شود که میزان محکومیت و نحوه مجازات محکومین این جرم و حتی نحوه حمایت و واخواهی از حقوق بزه دیدگان و جبران خسارت آنها نیز در کشورهای مختلف نسبت به یکدیگر متفاوت باشد. از طرف دیگر با وجود صلاحیت ذاتی (صلاحیت شخصی، واقعی، سرزمینی و جهانی) برای هر کشور در رسیدگی به این پدیده و محاکمه و مجازات متهمان این جرم؛ فرانسه تنها کشوری است که دزدان دریایی را بر اساس کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای پس از دستگیری به خاک خود منتقل کرده و محاکمه نموده است؛ و تنها کشوری هم که اقدام به غرق کردن کشتی دزدان دریایی نموده، هند بوده است. نیروهای

انگلیس و امریکا معمولاً ترجیح داده‌اند که دزدان را پس از دستگیری به کنیا تحویل دهند. در کنیا نیز این دزدان معمولاً به هفت سال زندان محکوم می‌شوند. حتی در برخی موارد برخی یگان‌های دریایی به دلیل وجود قوانین خاص داخلی در کشور خود، پس از دستگیری و خلع سلاح دزدان، آنها را رها کرده‌اند. برای مثال در یک مورد ناوهای دانمارک تعدادی از این دزدان را پس از شش روز بازداشت، آزاد کردند. این تفاوت در نحوه برخورد و مجازات این افراد، موجب به وجود آمدن بحث‌های حقوق بشری و بیان این موارد که حقوق فردی و شخصی این افراد و حتی حق برخورداری از یک محاکمه عادلانه به درستی رعایت نمی‌شود و منشاء آن همان طور که ذکر شد تفاوت قوانین و نحوه رسیدگی هر کشور به این جرم می‌باشد، شده است.

در حالت دوم، جرایم دیگری هستند که کشورها با توافق با هم، اقدام به تشکیل دادگاه‌های خاص بین‌المللی در کنار محاکم داخلی، برای رسیدگی به اتهامات مرتکبان آنها کرده‌اند، مانند: جرایم جنگی، نسل‌کشی و مانند اینها؛ در رابطه با این چنین جرایمی، علاوه بر صلاحیت دادگاه‌های یک کشور برای رسیدگی، دادگاه‌های بین‌المللی نیز تشکیل شده که می‌تواند در کنار محاکم داخلی، آنان را مورد محاکمه و مجازات قرار دهد.

با این حال، بی‌تردید دزدی دریایی در دسته نخست جرایم قرار دارد. در حال حاضر، تنها دادگاه‌های داخلی دولت‌ها یا بر اساس صلاحیت ذاتی (صلاحیت شخصی، واقعی، سرزمینی و جهانی) و یا بر اساس موافقت‌نامه‌های انتقال به کشور ثالث (مانند کنیا یا تانزانیا) اقدام به محاکمه متهمان دزدی دریایی می‌کنند و هیچ دادگاه بین‌المللی یا منطقه‌ای ویژه دزدی دریایی تشکیل نشده است.

همچنین شایان توجه است که باید بین «دزدی دریایی» و «دزدی دریایی دولتی» (privateering) (یا به تعبیر فرانسوی آن: کورسری corsair) تفاوت قائل شد. زیرا در نوع دوم یا همان دزدی دولتی این عمل شکلی از جنگ است که توسط دولت یا کشور مزبور برای نیروهای غیرنظامی به صورت فراقانونی درآمده است. این شکل از دزدی از قرن نوزدهم میلادی غیر قانونی شده است (مولایی، ۱۳۹۰: ۶۷).

به طور کلی می‌توان دزدی دریایی را مانند هر جرم دیگری بر مبنای سه رکن اصلی عنصر قانونی، عنصر مادی، و عنصر معنوی تعریف کرد. بدیهی است که عنصر قانونی این جرم ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، و ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو می‌باشد. عنصر مادی این جرم ارتکاب افعالی همچون تجاوز، غارت، تعدی، توقیف و دیگر اعمال خشونت آمیز علیه کشتی‌ها - چه خصوصی و چه دولتی - در دریاهای آزاد است.

همچنین این افعال اگر برای مقاصد سیاسی یا مذهبی انجام شود مطابق با ماده ۳ از کنوانسیون ۱۹۸۸ مصداتی از «تروریسم دریایی» است.

در نهایت عنصر معنوی این جرم حائز اهمیت بسیار است. برخی حقوقدانان معتقدند: «منظور از عنصر معنوی آن است که مرتکب عملی را که طبق قانون جرم شناخته شده با قصد مجرمانه انجام داده یا آنکه در ارتکاب آن عمل مرتکب خبط و تقصیر جزایی شده باشد. هرگاه قصد مجرمانه یا خطای جزایی وجود نداشته باشد، کسی را نمی‌توان تحت تعقیب و مجازات قرار داد. در هر محاکمه کیفری باید ثابت شود که مجرم عمداً یا در نتیجه بی‌احتیاطی یا بی‌مبالاتی، مرتکب عملی شده که قانوناً ممنوع بوده است و از انجام عملی که قانون او را مکلف نموده، امتناع کرده است. به بیان دیگر، عنصر معنوی رابطه روانی است که بین مجرم و اعمال ارتكابی وجود دارد. برخی اعتقاد دارند: «رکن معنوی برخلاف اجزاء رکن مادی از قبیل رفتار، وسیله، نتیجه، موضوع، زمان، مکان، شخصیت اطراف جرم و غیره که عینی و در عالم خارج به نوعی فراوان هستند، فعل و انفعالات ذهنی است که تبلور خارجی آن، رفتار مرتکب است». همچنین برخی دیگر از حقوقدانان در خصوص عنصر معنوی اذعان کرده‌اند که: «رکن معنوی یکی از پایه‌های اساسی در جرایم عمدی، به نیت باطنی و خواست مجرمانه مرتکب تعبیر شده است، به نحوی که طی آن اراده جانی متوجه انجام فعل ممنوع و تحقق نتیجه‌ای است که از طرف قانون‌گذار جزایی، جرم قلمداد شده است» (مرادی و شهبازی، ۱۳۹۴: ۵۰). با توجه به این تعاریف، می‌توان گفت که در جرم دزدی دریایی، عنصر معنوی مشتمل بر اراده به ارتکاب این افعال است. یعنی آن که مجرم عالمانه و عامدانه این افعال مجرمانه را علیه کشتیها مرتکب شود.

۴- رویکرد غرب به دزدی دریایی

«دزدی دریایی» یکی از موجبات اصلی خدشه به اصل آزادی دریانوردی است که حقوق بین‌الملل برای مقابله با آن ابزارهای مناسبی از جمله اصل صلاحیت جهانی را پیش بینی نموده است. به موجب این اصل تمامی کشورها صلاحیت تعقیب و محاکمه دزدان دریایی را قطع نظر از محل ارتکاب و تابعیت مرتکب یا مجنی علیه دارند. چنین صلاحیتی هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریای آزاد و هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ «حقوق دریاها» پیش بینی شده است (حسین پور، ۱۳۹۴: ۲۸). از همین رو، شورای امنیت سازمان ملل، به عنوان یکی از اصلی‌ترین نهادهای بین‌المللی ذی‌صلاح برای رسیدگی به این گونه مسائل بارها به این جرم پرداخته است.

در قطعنامه‌های شورای امنیت به جهت توسعه دامنه قواعد حقوق بین الملل، از دو اصطلاح دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتیها در آبهای سرزمینی سومالی و دریا‌های آزاد نزدیک سواحل سومالی توامان، استفاده شده است. اصطلاح مذکور معمولاً در ساختار سازمان بین المللی دریانوردی به کار می رود و می تواند در بردارنده اعمال خشونت آمیزی تلقی شود که اهداف آنها با اهداف دزدی دریایی یکسان یا مشابه است، ولی تحت پوشش تعریف قراردادی دزدی دریایی قرار نمی گیرد، به ویژه به این خاطر که ممکن است بدون استفاده از کشتی متجاوز علیه کشتی هدف ارتکاب یابند.

سوی از نهادهای بین المللی و کشورهای درگیر با این موضوع، متخصصین این حوزه نیز هم در سطوح تئوریک و انتزاعی و هم در مسائل انضمامی و پرونده‌های موردی ورود کرده‌اند تا برای آنها راه حل‌های معقول پیدا کنند. مثلاً پیتر لیزن استاد دانشگاه جورج ماسون پیشنهاد کرده است که سازمان ملل آب‌های ساحلی سومالی و قسمت بین المللی خلیج عدن را به یک شرکت خصوص بفروشد تا شرکت مزبور اقدام به تامین امنیت منطقه مزبور در مقابل عوارض دریافتی از کشتی‌ها یا خطوط کشتیرانی که از آن منطقه عبور می کنند، نماید (هاشمی، ۱۳۸۰:۶۵).

این تعریف در واقع تلاش برای تثویز کردن کالایی سازی دزدی دریایی ذیل ایدئولوژی نئولیبرالیستی است که می خواهد همه چیز را تبدیل به موضوعی برای مبادلات بازاری کند. ولی کالایی سازی این پدیده مشکلات خاص خود را نیز دارد. چرا که استخدام این نوع محافظان خصوصی برخی سوالات حقوقی را ایجاد می کند. زیرا که کاپیتان کشتی در کشتی، بر خدمه آن، بر مسافر و همچنین بر محافظان آن، اقتدار عالی را دارد. و طبق کنوانسیون سولاس (SOLAS) هیچ کس در کشتی نمی تواند اختیارات کاپیتان را در تصمیم گیری در مورد ایمنی مردم و در مورد حفاظت از محیط زیست نادیده بگیرد. بنابراین در درگیری، تصمیم گیری برای شروع آتش و توقف آتش، هم برای فرمانده کشتی و هم برای محافظان امنیتی، دشوار خواهد بود. همچنین این موضوع به قوانین وضع شده توسط کشورهای پرچم در مورد نگهبانان امنیتی بستگی دارد که چگونه شلیک کنند و چگونه از کشتی دفاع کنند. کشورهای پرچمدار موظف‌اند تا تمام تلاش خود را برای حل مشکل بدون کشتن مظنونان در نزدیکی کشتی انجام دهند. بنابراین، طرح موضوع خصوصی سازی امنیت دریاها نیازمند تدقیق نظری بیشتری است و نه باید ساده‌انگارانه با آن برخورد کرد.

اما به نظر می‌رسد ماهیت این جرم اساساً ایجاب می‌نماید تا با همکاری و همراهی نهادهای بین‌المللی با آن مقابله شود. اقدامات متعددی توسط سازمانهای بین‌المللی علیه دزدی دریایی انجام شده است که اهم آنها عبارت‌اند از: الف) برگزاری نشست قاهره به منظور تشکیل یگان دریایی برای مقابله با دزدان دریایی؛ ب) موافقت وزیران دفاع ناتو در مجارستان مبنی بر اعزام نیرو بر آبهای سومالی؛ ج) تصویب قطعنامه جهت مبارزه با دزدان دریایی بر اساس فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد.

اما اگرچه اراده‌های تقریباً همه جانبه‌ای برای مقابله با این جرم ایجاد شده است، ولی سازوکارهای حقوقی موجود کفایت لازم برای تمشیت قضایی آن را ندارند. چرا که برای مثال، محدودیتهای قانونی جهت تعقیب قانونی افرادی که در آبهای بین‌المللی دستگیر شده‌اند وجود دارد. کشورها هنوز در اعمال قانون دریایی، قانون بین‌المللی و قانون خودشان که باعث می‌شود از لحاظ اعمال قانون نسبت به اتباع خود دچار محدودیت شوند، در حال کشمکش و منازعه هستند. طبق اظهار نظر کارشناسان، هدف در مسائل مربوط به دزدی دریایی «تهدید و از بین بردن» دزدی دریایی است، و دزدان دریایی بعد از بازداشت و بازجویی، خلع سلاح شده و آزاد شده‌اند. حال با توجه به میلیونها دلار منافع موجود، انگیزه کمی برای توقف دزدی دریایی توسط این افراد خواهد بود. بنابراین، مهمترین چالش پیش روی جامعه جهانی فقدان ساز و کار مناسب برای تعقیب و محاکمه دزدان دریایی است. عدم جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی و عدم تصویب کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ میلادی نیز نحوه برخورد با این جرم را دشوار نموده است (حسین پور، ۲۹:۱۳۹۴).

پیگرد قانونی به چند دلیل بندرت اتفاق می‌افتد. تقریباً قوانین جدیدی در مورد دزدی دریایی وجود ندارد. هلند از قوانین قرن ۱۷ میلادی جهت پیگرد قانونی دزدی در دریا استفاده می‌کند. کشتیهای جنگی که دزدان دریایی را دستگیر می‌کنند هیچ قانونی جهت محاکمه آنها ندارند و ناتو هم هیچ خط مشی برای بازداشت آنها ندارد. پیگرد قانونی نیازمند صرف زمان زیاد و تلاش سختی جهت فراهم کردن مدارک و شواهد و یافتن مترجم می‌باشد و کشورها نسبت به زندانی کردن این دزدان تمایل نشان نمیدهند زیرا هزینه و خطر زندانی کردن این افراد به مراتب بیشتر از رها کردنشان است. در مقابل ایالات متحده دارای قانونی برای زندانی کردن دزدان دریایی که در هر نقطه از آبهای بین‌المللی صرف نظر از ملیت دزدان یا قربانیان مبادرت به دزدی نمایند دارد، «همانطور که در حقوق بین‌الملل تعریف شده است».

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه‌هایی که بر مبنای فصل هفتم منشور صادر نموده از همه دولت‌ها و به ویژه دولت‌های صاحب پرچم و دولت‌های ساحلی، دولت‌های متبوع قربانیان و مرتکبان دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریا و دیگر دولت‌هایی که طبق حقوق بین الملل و مقررات داخلی واجد صلاحیت می باشند، درخواست می کند که در تعیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول در اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه نزدیک سواحل سومالی، منطبق با حقوق بین الملل قابل اعمال از جمله حقوق بشر بین المللی، همکاری کنند و در کنار سایر اقدامات، از طریق نظارت و همکاری سازماندهی شده در ارتباط با افراد تحت صلاحیت و کنترل خود، نظیر قربانیان، شهود و افرادی که در نتیجه عملیات مبتنی بر این قطعنامه بازداشت شده‌اند، مساعدت نمایند (ضیایی بیدگلی، ۱۳۹۴:۱۹۳)

در همین راستا، بخشی از مفاد قطعنامه ۱۸۵۱ بر این نکات تاکید کرده است: الف) کشورها مجاز هستند که جهت سرکوب دزدی دریایی و نیروی مسلحانه در دریا، تمامی اقدامات لازم را در خاک سومالی به کار برند، بر اساس این قطعنامه شورا، تمامی کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی سومالی هستند، برای این منطقه ناوها و هواپیماهای خود را اعزام نمایند؛ ب) دولتها و کشورهایی که تمایل به همکاری در خصوص بازداشت دزدان دریایی دارند بر اساس مقررات و موافقتنامه‌هایی که بین آنها و کشورهای اخیر منعقد خواهد شد افسران نظامی آنها را به منظور تسریع در امر بازپرسی و محاکمه افراد بازداشت شده در کشتیهای خود مستقر نمایند.

در همین راستا، یکی از پرسشهای مرتبط و اصلی با روند رسیدگی جرم دزدی دریایی، صلاحیت برخی از مراجع بین المللی برای رسیدگی به آن است. در خصوص صلاحیت دیوان بین المللی دادگستری برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی می توان این گونه استدلال نمود که از آنجا که مستفاد از بند یک ماده ۳۴ اساسنامه دیوان، تنها دولتها حق رجوع به دیوان و طرح دعوا در آن را دارند و اشخاص خصوصی اعم از حقیقی یا حقوقی نمی توانند مدعی یا مدعی علیه دعوا قرار گیرند و به علاوه موضوع اختلافات امور حقوقی می باشد، صلاحیت دیوان بین المللی دادگستری بر جرم مذکور منتفی می باشد.

به طور کلی رویکرد غرب نسبت به بزه دزدی دریایی این بوده است که در ابتدا آن را تعریف کند (و بدیهی است که صرفاً همین تعریف را معیار شناخت مصادیق قرار دهد)؛ سپس به واسطه تصویب قوانین و معاهدات و کنوانسیونهای مختلف آن را جرم انگاری کند؛ به کمک سازمانها و نهادهای بین المللی به سمت ایجاد اجماع جهانی برای مقابله با

آن اقدام کند؛ و در کنار اینها، مطابق با ایدئولوژی نئولیبرالیستی حاکم بر اردوگاه غرب بعضاً این صدا نیز از آن شنیده شده که جرم دزدی دریایی را «کالایی سازی (Commodification)» کنند، و با خصوصی سازی و دخالت شرکتهای تجاری بکوشند تا از این پدیده نیز یک مجموعه شغلی ایجاد کنند.

۵- رویکرد ایران به دزدی دریایی

رویکرد ایران به دزدی دریایی را به طور کلی می توان از دو منظر بررسی کرد. یکی از منظر حقوق بین الملل متعارف و حقوقی داخلی ایران؛ و دیگری، از منظر رویکرد ضد سلطه. دزدی دریایی در حقوق ایران تعریف نشده است. اما بدیهی است که خود فعل مجرمانه دزدی یا سرقت در ادبیات فقهی و حقوقی ایران مورد توجه بوده است. با این حال، در بیشتر نوشته های فقهی سرقت صریحاً تعریف نشده است. معهداً برخی از فقها آن را چنین تعریف کرده اند: السرقة: هی أخذ المال خفیهً. سرقت عبارت است از: گرفتن مال به طور پنهانی (هاشمی شاهرودی، ۱۳۸۲: ۲۱۴). ولی این تعریف با توجه به صفتی که در انتها آورده - به طور پنهانی - قابل تعمیم به دزدی دریایی نیست، چرا که این گونه سرقت ها اساساً پنهانی انجام نمی شود، بلکه آشکارا و با خشونت همراه است. لذا می توان دزدی دریایی را ربودن مال به عنف و قهر در گستره مکانی دریاها تعریف کرد.

در همین راستا، یکی از اولین موضوعاتی که باید مورد توجه قرار بگیرد و قاعدتاً اولین نکته ای است که در فرایند دادرسی به آن پرداخته می شود، مسئله صلاحیت دادگاه است. چرا که در جرم دزدی دریایی به احتمال بسیار بالا تابعیت مجرم با تابعیت مجنی علیه تفاوت دارد.

در واقع، اصل «صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه» یکی از بحث برانگیزترین اصول حاکم بر تعیین صلاحیت کیفری در حقوق جزای بین الملل است. این صلاحیت که همواره موافقان و مخالفانی داشته است، برای نخستین بار در حقوق ایران، در ماده ۸ قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲ پذیرفته شد (میرمحمدصادقی و ایزدیار، ۱۳۹۲: ۳). البته در حقوق جزایی ایران ایجاد صلاحیت بر اساس رابطه تابعیت مجرم همواره وجود داشته است؛ اما ایجاد محدودیت برای صلاحیت رسیدگی دادگاه های ایران در این خصوص فراز و فرودهایی داشته است. در قانون مجازات عمومی سال ۱۳۵۲ پنج شرط حضور مرتکب در ایران، مهم بودن جرم ارتكابی، عدم رسیدگی قبلی، مجرمیت متقابل و وجود موجبات قانونی برای تعقیب به موجب قانون هر دو کشور محل وقوع جرم و کشور متبوع را پذیرفته بود. در حالی که قوانین پس از آن یعنی قانون راجع به مجازات اسلامی مصوب ۱۳۶۱ و

۱۳۷۰، صرفاً یک شرط یعنی شرط حضور مرتکب در ایران را برای اعمال صلاحیت دادگاههای ایران کافی می دانستند (حمیدی، ۱۳۹۸:۱۱). مطابق ماده ۸ قانون مجازات اسلامی اخیرالتصویب «هرگاه شخص غیرایرانی در خارج از ایران علیه شخصی ایرانی یا علیه کشور ایران مرتکب جرمی به جز جرائم مذکور در مواد قبل شود و در ایران یافت و یا به ایران اعاده گردد، طبق قوانین جزائی جمهوری اسلامی ایران به جرم او رسیدگی می شود، مشروط بر اینکه: الف- متهم در جرائم موجب تعزیر در محل وقوع جرم، محاکمه و تبرئه نشده یا در صورت محکومیت، مجازات کلاً یا بعضاً درباره او اجراء نشده باشد. ب- رفتار ارتكابی در جرائم موجب تعزیر به موجب قانون جمهوری اسلامی ایران و قانون محل وقوع، جرم باشد.»

با این حال ایران از نظر بزه دیدگی در جرم دزدی دریایی تقریباً وضعیت خاصی دارد. چرا که هژمونی نظام بین الملل به اسم دفاع از حق انحصاری بهره مندی از انرژی هسته ای به خود اجازه داده تا دیگران را یا محروم کند و یا آنها را مجبور به تبعیت از قواعد خود کند. همین بهانه ایدئولوژیک ابزاری به نام تحریم را فراهم کرده تا با آن کشورهای غیرهمسو را به تعبیری مهار کنند. از همین رو، کشتیهای ایرانی دائماً در خطر فعل دزدی دریایی هستند، اما نه توسط دزدان دریایی شخصی بلکه به واسطه اقدامات کشتیهای دولتهایی که از فرمان هژمون برای اجرای تحریمها تبعیت می کنند. در واقع ایران درگیر پدیده «دزدی دریایی با مجوز دولت (privateer or corsair)» است که اگرچه شیوه کار مشابه دزدی دریایی معمولی است ولی با این تفاوت که تحت نظر دولت یا به صورت حق الزحمه یا با استناد به «پروانه دستگیر کردن کشتیهای بازرگانی دشمن و غارت کردن آنها (letter of marque)» انجام می شود و به نام تحریم شکل قانونی به خود می گیرد.

این پیچیدگی حقوقی وقتی بیشتر می شود اگر که ایران بخواهد موضوع را با استناد به کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بررسی کند. چرا که در این کنوانسیون چهارضابطه برای تحقق جرم دزدی دریایی مدنظر قرار گرفته است: ضابطه اول) اعمال مذکور می بایست در دریای آزاد ارتکاب یابد؛ ضابطه دوم) اعمال مذکور باید واجد ماهیت خشونت آمیز بوده و با اعمال خشونت، توقیف یا غارت صورت پذیرد؛ ضابطه سوم) حداقل مشتمل بر دو کشتی باشد؛ و ضابطه چهارم) صرفاً به خاطر اهداف خصوصی ارتکاب یابد. این در حالی است که ضابطه چهارم بر جرمهایی که علیه کشتیهای ایرانی به نام تحریم اعمال می شود، صدق نمی کند. چرا که این اعمال مجرمانه با ظاهر قانونی برای اهداف خصوصی عده ای

دزد دریایی شخصی نیست، بلکه مصداق همان پدیده‌ای است که در چند سده گذشته در حقوق دریایی اروپایی «دزدی دریایی با مجوز دولت» نامیده شده است. بنابراین، کشور ایران در معرض بزه دیدگی از یک جرم - دزدی دریایی - با دو ساز و کار متفاوت است که تقریباً تحولی جدی در ماهیت آن ایجاد می‌کند: جرم دزدی دریایی توسط دزدان دریایی شخصی؛ جرم دزدی دریایی توسط دزدان دریایی دولتی. بدیهی است که این تفاوت در جرم، بزه دیده را مجبور می‌کند تا دو رویکرد متفاوت را در پیش بگیرد.

ایران در برخورد با دزدی دریایی متعارف که توسط دزدان دریایی غیردولتی انجام می‌شود، باید در چارچوب سازوکارهای رایج حقوقی نظام بین الملل رفتار کند که می‌کند. در این قسمت، ایران نیز مانند دیگر واحدهای نظم بین الملل موجود می‌تواند از تمام ابزارهای موجود برای دفاع از حقوق و منافع ملی‌اش بهره‌بردار. مجموعه این اقدامات از آنجایی که در چارچوبهای حقوقی رایج و عمومی انجام می‌شود، کاملاً مورد تایید دیگر کشورها و سازمانها و نهادهای بین المللی است. اما ایران بیشتر از دزدی دریایی دولتی ضربه خورده است و در این قسمت است که باید راهکار موثری در نظر گرفته شود. شاید بتوان گفت که نقطه گسستی که تجربه ایران را از تجارب دیگر کشورها در پدیده دزدی دریایی ایجاد می‌کند، توقیف کشتیهای ایران - به ویژه نفتکشها - به نام اعمال دستورالعمل‌های تحریم‌های خودسرانه غرب علیه ایران بوده است که اگرچه شکل قانونی دارد ولی در واقع کاملاً غیرقانونی است. در این قسمت است که ایران به ناچار از الگوهای متعارف حقوق بین الملل خارج می‌شود و با اتخاذ رویکرد ضدسلطه می‌کوشد تا به این اقدامات ایدایی پاسخ بدهد. در همین راستا، و در تنش بین ایران و غرب، مجموعه اتفاقاتی به وقوع پیوست

کشتی نفتکش ام.تی. لانا (MT Lana) که تحت پرچم ایران توسط یونان توقیف شد. با حکم دادگاهی در یونان، این نفتکش که حامل نفت ایران بود آزاد شد، اما نفتی که از این کشتی خارج شده بود به آن بازگردانده نشد. چرا که بنا به درخواست وزارت دادگستری آمریکا محموله آن تخلیه و تحویل یک نفتکش آمریکایی شده بود. در مقابل اقدام مذکور، نیروی دریایی سپاه پاسداران ایران دو نفتکش یونانی (با پرچم یونان، ظاهراً در مالکیت یونان و با محموله متعلق به یونان) که هر یک حامل حدود یک میلیون بشکه نفت از منابع نفتی عراق و قطر بودند یکی در نزدیکی بندر عسلویه و دیگری در نزدیکی

بندر لنگه را توقیف می‌کند. بهترین و قابل قبول‌ترین توجیه از منظر حقوق بین‌الملل برای این واکنش ایران «اقدام متقابل (Countermeasure)» است.

اقدام متقابل از جمله ضمانت اجراهای بین‌المللی است که در حوزه مسئولیت بین‌المللی به طور جدی مطرح است. عمل قانونی اما غیردوستانه کشوری علیه کشور دیگر را که به تلافی یک عمل غیردوستانه اما قانونی و به منظور وادار کردن آن کشور به تغییر رفتار غیردوستانه خود انجام می‌گیرد «عمل یا اقدام متقابل» می‌گویند. عمل متقابل از اقدام تلافی‌جویانه متفاوت است؛ چراکه اقدام تلافی‌جویانه عملی است که به خودی خود غیرقانونی می‌باشد، اما عمل متقابل از طریق اعمال قانونی صورت می‌گیرد (راعی دهقی، ۱۳۹۰: ۲۴).

در ادامه این تحولات، نفتکش سوئز راجان بعد از گزارش‌های یک شرکت خصوصی ضد ایرانی در آمریکا به نام «اتحاد علیه ایران هسته‌ای» (UANI) زیر ذره‌بین دولت آمریکا قرار گرفت. مطابق این ادعا، گروه «اتحاد علیه ایران» هسته‌ای با استناد به تصاویر ماهواره‌ای و داده‌های مربوط به رصد تردد کشتی‌ها سوئز راجان را به حمل نفت تحریم‌شده ایران متهم کرده بود. این تحرکات در نهایت به توقیف کشتی و سرقت نفت آن توسط دولت آمریکا منتهی شد. در مقابل، و به دنبال این تخلف کشتی سوئز راجان و سرقت نفت ایران توسط آمریکا، نفتکش یاد شده که با نام جدید نیکولاس ST مشغول حمل نفت بوده، توسط نیروی دریایی ارتش ایران توقیف می‌شود.

همچنین با حکم دادگاه حقوقی روابط بین‌الملل (شعبه ۵۵) تهران، دستور توقیف محموله نفتی آمریکایی کشتی ادونتیج سوییت (ADVANTAGE SWEET) در خلیج فارس صادر می‌گردد و محموله این کشتی توقیف می‌شود و متعاقباً دستورات لازم در جهت تخلیه محموله نفتی صادر می‌گردد.

نیروی دریایی سپاه پاسداران ایران دو نفتکش با پرچم پاناما و تانزانیا را در آب‌های خلیج فارس توقیف و ۳۷ خدمه این کشتی‌ها را بازداشت می‌کند. علت توقیف این نفتکش‌ها نقش آنها در «قاچاق سازمان یافته» نفت ایران اعلام گردیده است. نفتکش نیوی که با پرچم پاناما فعالیت می‌کرده، هنگام خروج از اسکله خشک در دبی، واقع در امارات متحده عربی به سمت فجیره در سواحل شرقی امارات توسط نیروهای سپاه پاسداران ایران توقیف می‌گردد. داده‌های شرکتهای بین‌المللی رصد فعالیت‌های حمل و نقل‌های دریایی نشان می‌دهد که این نفتکش در ژوئیه ۲۰۲۰ نفت را از کشتی دیگری که در آن زمان به نام پراید عمان شناخته می‌شده، دریافت کرده است. در این اتفاق تحولی در

مفاهیم حقوقی نیز رخ می دهد چرا که بحث «قاچاق» به موضوع دزدی دریایی نیز افزوده می گردد. یعنی در واقع غرب و اقمار آن - کشورهایایی که خود را موظف به تبعیت از دستورات هژمون می دانند - نه تنها نسبت به ایران مرتکب بزه دزدی دریایی دولتی شده اند، بلکه جرم مضاعفی به نام قاچاق را نیز انجام می دهند.

بنابراین، مشاهده می گردد که ایران به عنوان یک دولت پایبند به قوانین و مقررات بین المللی، به ناچار مجبور شده است تا با توسل به رویکرد ضدسلطه اش در برابر دزدی دریایی دولتی و قاچاق نفت و محصولات نفتی اش توسط آمریکا و بلوک غرب دست به اقدام متقابل بزند. اقدام متقابل، آن اقداماتی است که اگر اقدام دولت مسئول نبود، با تعهدات بین المللی دولت صدمه دیده (زیان دیده) مغایر بود؛ که در این موارد مطلقاً مغایرتی دیده نمی شود. به عبارت دیگر، اگر رفتار دولت مسئول نبود (برای مثال رفتار دولت یونان در توقیف نفتکش حامل نفت ایران)، چنین رفتارهایی در پاسخ به اقدام خلاف بین المللی به منظور توقف عمل خلاف و جبران خسارت ناشی از آن صورت نمی گرفت. در واقع اقدام متقابل اتخاذ یک روش است که دولت صدمه دیده برای احقاق حق و بازگرداندن روابط حقوقی با دولت مسئول که به دلیل ارتکاب عمل خلاف بر هم خورده است، صورت می گیرد. چنین حقی، هم توسط دولت ها و هم در احکام مراجع حقوقی و قضایی بین المللی مورد شناسایی قرار گرفته است (راعی دهقی، ۱۳۹۰). فی الواقع اقدام متقابل ایران نه برای ایجاد تنش و نقض قوانین بین المللی، بلکه رفتاری بازدارنده است و این پیام را به دیگر واحدهای سیاسی ارسال می کند که برای حفظ صلح و تداوم مراودات دوستانه باید به حقوق یکدیگر احترام بگذارند و آن را رعایت کنند.

در نظام مسئولیت بین المللی، اقدامات متقابل ضمن آنکه زائل کننده وصف متخلفانه عمل است، از راه های جبران خسارت نیز می باشد. بنابراین اقدامات متقابل از جمله ضمانت اجرای بین المللی است. البته مبادرت به اقدامات متقابل شرایطی دارد که عبارت اند از: (۱) موقتی بودن اقدام تا رفع اثر از اقدام اولیه؛ (۲) عدم خدشه به تعهدات ناشی از قواعد حقوق بین الملل عام، از جمله قواعد آمره ای همچون تهدید یا عدم توسل به زور، اصل احترام به حاکمیت و تمامیت سرزمینی و استقلال سیاسی کشورها، حمایت از حقوق بنیادین بشر و به طور کلی تعهداتی که ویژگی انسان دوستی آنها اقدام متقابل را منع می کند؛ (۳) عدم خدشه به قواعد حاکم بر مصونیت های دیپلماتیک و کنسولی؛ (۴) متناسب بودن اقدامات متقابل با شدت عمل متخلفانه بین المللی (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۱).

در مجموع رویکرد ایران در مواجهه با دزدی دریایی نشان داده است که رویکرد قانونی و سازنده را در هر دو نوع آن در پیش گرفته است. در تقابل با دزدی دریایی رایج و معمول، ایران در قالب قواعد بین المللی و چارچوب قوانین موجود جهانی و داخلی عمل کرده و کوشیده تا رفتاری عادلانه با این جرم داشته باشد. در مواجهه با دزدی دریایی دولتی که به نام اعمال تحریمهای خودسرانه آمریکا و متحدانش، در ظاهر شکل قانونی به خود گرفته است، نیز ایران کوشیده تا رفتاری بهنجار و قانونی داشته باشد. اما تفاوت در نوع تعریف موضوع است. در حالی که نظم بین المللی به سرکردگی آمریکا سرعت و قاچاق نفت ایران را صرفاً اعمال قانون تحریم می داند، ولی ایران به درستی آن را نوعی از دزدی دریایی قلمداد کرده که صرفاً توسط دولتها انجام می شود و تفاوتی با دزدی دریایی معمول ندارد. بنابراین برای آن که طرف مقابل را مجبور به پذیرش حقوق قانونی و خدشه ناپذیر خود کند، با توسل به رویکرد ضدسلطه اش دست به اقدام متقابل زده است. این اقدام متقابل که برای جبران خسارت انجام شده است، نه تنها خشونت آمیز و تنش زا نیست، بلکه در واقع طرف مقابل را مجبور به اصلاح رفتار خودش می کند که در نهایت به تثبیت و تقویت صلح در جهان منتهی خواهد شد.

نتیجه گیری

دزدی دریایی یکی از جرائم بین المللی است که با گسترش تجارت دریایی، هم در تعداد و هم در ابعاد و اشکال جدید در حال افزایش است. از همین رو، کشورها در نظام بین الملل، با همکاری نهادها و سازمانهای جهانی، تلاش کرده اند تا با جرم‌انگاری این پدیده، راهکارهای حقوقی مؤثری برای مهار و مجازات آن تدوین کنند. در این راستا، چندین کنوانسیون بین المللی به تصویب رسیده که امروزه به عنوان متون بالادستی در حقوق بین الملل شناخته می شوند و مبنای اقدام قضایی علیه مجرمان دزدی دریایی قرار گرفته اند. با این حال، غرب، به ویژه ایالات متحده، همواره تلاش کرده است تا خود را متولی نظم بین المللی معرفی کند و در این حوزه نیز به عنوان پیشرو و هژمون جهانی نقش ایفا نماید. اما این یگانه رویکرد مشروع برای مقابله با این پدیده نیست، بلکه رویکردهای بدیل دیگری نیز وجود دارند که از یک سو، محصول گفت‌وگوهای متفاوت و از سوی دیگر، ناشی از شرایط و مقتضیات خاص برخی کشورها هستند. یکی از این رویکردهای بدیل، سیاست خارجی ضدسلطه ایران است که بر اساس نظام ارزشی و ساخت گفتمانی انقلابی خود، پذیرش ایدئولوژی هژمونیک نظام بین الملل را رد می کند. ایران که سیاست خارجی و گفتمانی متفاوتی با بلوک غرب دارد، در موضوع دزدی دریایی با دو نوع

متفاوت این جرم مواجهه است: یکی دزدی دریایی سنتی و متعارف که توسط گروه‌های مسلح در دریاهای آزاد انجام می‌شود و دیگری دزدی دریایی دولتی که به نام تحریم‌های اقتصادی اعمال شده و به آن شکل قانونی داده شده است. از آنجا که ایران بخش عمده تجارت خارجی خود را بر کالاهایی همچون نفت و مشتقات آن استوار کرده و این محموله‌ها غالباً از طریق حمل‌ونقل دریایی صادر می‌شوند، همواره در معرض دزدی دریایی دولتی بوده است. از همین رو، ایران در برخورد با دزدی دریایی متعارف، در چهارچوب نظم حقوقی بین‌المللی عمل کرده و با استفاده از سازوکارها و ابزارهای متداول حقوقی و امنیتی، برای مقابله با آن اقدام کرده است. اما در مواجهه با دزدی دریایی دولتی - که توسط غرب تحت عنوان اجرای تحریم‌ها توجیه شده و تلاش شده است تا شکل حقوقی و قانونی به آن داده شود - ایران با تکیه بر سیاست خارجی ضدسلطه خود، این اقدامات را نامشروع و غیرقانونی تلقی کرده و مقابله‌به‌مثل را در دستور کار خود قرار داده است. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که اولاً، اعمال تحریم‌های یک‌جانبه و توقیف کشتی‌های ایرانی توسط غرب، از منظر سیاست خارجی ایران، نوعی دزدی دریایی دولتی محسوب می‌شود که تفاوت آن با دزدی دریایی سنتی، در این است که توسط دولت‌ها انجام می‌شود و از پوشش قانونی برخوردار شده است. ثانیاً، ایران نیز، برای دفاع از منافع ملی و حقوق قانونی خود، حق دارد که مقابله‌به‌مثل را در پیش گیرد و با ابزارهای بازدارنده از منافع خود محافظت کند.

استناد به این مقاله: سلیمی، صادق، فلاح نژاد، احسان، شاملو، سوده. (۱۴۰۳). تنوع رویکردی به دزدی دریایی (تقابل کالایی سازی امنیت توسط غرب و نگرش ضد سلطه ج.ا. ایران)، *فصلنامه علمی رهیافت انقلاب اسلامی*، ۱۸(۶۹۸)، ۱۴۷-۱۷۲.



The Islamic Revolution Approach Quarterly is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

منابع و مآخذ:

- حاجیلو، محمدحسین (۱۳۹۶)، شکندگی همکاری در فضای هژمونیک و نگاه به شرق در سیاست خارجی جمهوری اسلامی ایران. *فصلنامه ریافت انقلاب اسلامی*، ۱۱(۳۸)، ۶۹-۸۸.
- حسین پور، خسرو (۱۳۹۴)، چالش های دزدی دریایی در حقوق بین الملل و ایران، *مطالعات فقه اسلامی و مباحث حقوق سال نهم بهار و تابستان ۱۳۹۴* شماره ۳۱
- حمیدی، عباس (۱۳۹۸)، اصل صلاحیت شخصی مبتنی بر تابعیت در حقوق کیفری ایران، *دستاورد های نوین در مطالعات علوم انسانی* سال دوم تیر ۱۳۹۸ شماره ۱۴
- چرچیل، رابین، لو، آلن (۱۳۸۵)، *حقوق بین الملل دریاها*، تهران، انتشارات گنج دانش
- راعی دهقی، مسعود (۱۳۹۰)، اقدام متقابل و حقوق بین الملل، *فصلنامه معرفت* سال بیستم شهریور ۱۳۹۰ شماره ۶ (پیاپی ۱۶۵) ویژه نامه حقوق
- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۹۴)، تحول در مفهوم دزدی دریایی و آثار آن در پرتو حقوق بین الملل، *مجموعه مقالات همایش تحولات حقوق بین الملل دریاها بیست سال پس از لازم الاجرا شدن کنوانسیون حقوق دریاها*، تهران، انتشارات گنج دانش
- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۶)، *حقوق بین المللی عمومی*، تهران، انتشارات گنج دانش
- ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۴۰۱)، *توقیف متقابل نفتکش های ایرانی و یونانی از منظر حقوق بین الملل*، انتشار آنلاین سایت شخصی نویسنده
- قدس، بهاره (۱۳۹۵)، *کشتی های توقیف شده در عرصه حقوق دریایی*، تهران، انتشارات مجمع علمی و فرهنگی مجد
- کاظمی، سید سجاد (۱۳۹۹)، *ملاحظات حقوق بشری در مقابله کیفری با پدیده دزدی دریایی*، *دو فصلنامه بین المللی حقوق بشر*، دوره ۱۵، شماره ۳.
- کاظمی، سید سجاد، حیدری، سجاد (۱۴۰۰)، *مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه های شورای امنیت؛ راهکارهایی مؤثر اما محدود*، *فصلنامه تحقیقات حقوقی*، دوره ۲۴، شماره ۹۴.
- کاظمی، سید سجاد، (۱۴۰۰)، *محاكمه متهمان دزدی دریایی در کشور ثالث (پرونده ویژه کشور کتیا)*، *پژوهش های حقوقی میان رشته ای*، دوره دوم، شماره ۵.
- کدخدایی، خسرو، رحمانی نژاد، معصومه (۱۳۹۶)، *دزدی دریایی: اهداف و انگیزه ها*، *کنفرانس بین المللی حقوق و مدیریت*، ۱۴.
- محمدی، منوچهر (۱۳۸۸)، *برخورد تمدن ها یا برخورد با نظام سلطه (پارادایم جدید در روابط بین الملل)*، *مطالعات انقلاب اسلامی*، ۱۱(۱۶)، ۴۲-۱۱.
- مرادی، حسن، و شهبازی، علی (۱۳۹۴)، *عنصر معنوی قتل عمدی در قانون مجازات اسلامی مصوب ۱۳۹۲*، *پژوهش حقوق کیفری*، ۴(۱۳)، ۷۰-۴۳.
- مولایی، یوسف (۱۳۹۰)، *سرت در حقوق بین الملل*، *مجله حقوق بین المللی دانشگاه تهران*
- میرمحمد صادقی، حسین، و ایزدیار، علی (۱۳۹۲)، *صلاحیت مبتنی بر تابعیت مجنی علیه با تأکید بر قانون جدید مجازات اسلامی*، *فصلنامه آموزه های حقوق کیفری*، ۱۰(۵)، ۳-۳۸.
- هاشمی، کامران (۱۳۸۰)، *تدابیر جامعه جهانی در مقابله با جرایم بین المللی دریایی*، *پایان نامه کارشناسی ارشد*، دانشگاه تهران
- هاشمی شاهرودی، سید محمود (۱۳۸۲)، *فرهنگ فقه مطابق مذهب اهل بیت علیهم السلام*، تهران، موسسه دایره المعارف فقه اسلامی
- Bueger, Christian (2015), *What is Maritime Security? Department of Politics and International Relations School of Law and Politics Cardiff University*
- Hajilou, M. H. (2017). Fragility of cooperation in a hegemonic system and Iran's look to the East in foreign policy. *Rahyafat-e Enghelab-e Islami*, 11(38), 69-88. (in Persian)
- Hosseinpour, K. (2015). Challenges of maritime piracy in international law and Iran. *Islamic Jurisprudence and Legal Studies*, 9(31), Spring & Summer. (in Persian)
- Hamidi, A. (2019). The principle of personal jurisdiction based on nationality in Iran's criminal law. *New Achievements in Humanities Studies*, 2(14), July. (in Persian)
- Churchill, R., & Lowe, A. (2006). *International law of the sea* (Ganj Danesh, Trans.). Tehran: Ganj Danesh Publications. (in Persian)
- Ra'ei Dehghi, M. (2011). Countermeasures and international law. *Ma'refat Quarterly*, 20(165), Special Issue on Law, September. (in Persian)
- Ziaei Bigdeli, M. R. (2015). The evolution of the concept of maritime piracy and its implications under international law. In *Proceedings of the International Conference on Developments in the Law of the Sea, Twenty Years After the Entry into Force of the UN Convention on the Law of the Sea*. Tehran: Ganj Danesh Publications. (in Persian)
- Ziaei Bigdeli, M. R. (2007). *Public international law*. Tehran: Ganj Danesh Publications. (in Persian)
- Ziaei Bigdeli, M. R. (2022). Reciprocal

Islamic Jurisprudence Encyclopedia Institute. (in Persian)

Bueger, C. (2015). *What is maritime security?* Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University.

seizure of Iranian and Greek oil tankers from an international law perspective. *Online Publication*. Retrieved from <https://www.mrziaebigdelipublications.com>. (in Persian)

Ghods, B. (2016). *Seized vessels in maritime law*. Tehran: Majd Scientific and Cultural Assembly Publications. (in Persian)

Kazemi, S. S. (2020). Human rights considerations in criminal measures against maritime piracy. *International Journal of Human Rights*, 15(3). (in Persian)

Kazemi, S. S., & Heydari, S. (2021). Combating piracy off the coasts of Somalia and the Gulf of Aden in light of UN Security Council resolutions: Effective but limited solutions. *Legal Research Quarterly*, 24(94). (in Persian)

Kazemi, S. S. (2021). Trial of maritime piracy suspects in third-party states: A special case study of Kenya. *Interdisciplinary Legal Research Journal*, 2(5). (in Persian)

Kadkhodaei, K., & Rahmani-Nejad, M. (2017). Maritime piracy: Objectives and motivations. *International Conference on Law and Management*, 1-14. (in Persian)

Mohammadi, M. (2009). *Clash of civilizations or confrontation with the hegemonic system (A new paradigm in international relations)*. *Islamic Revolution Studies*, 5(16), 11-42. (in Persian)

Moradi, H., & Shahbazi, A. (2015). The mental element of intentional homicide in the 2013 Islamic Penal Code. *Criminal Law Research*, 4(13), 43-70. (in Persian)

Molaei, Y. (2011). Theft in international law. *University of Tehran International Law Journal*. (in Persian)

Mir Mohammad Sadeghi, H., & Izadiyar, A. (2013). Jurisdiction based on the victim's nationality with emphasis on the new Islamic Penal Code. *Criminal Law Teachings Quarterly*, 10(5), 3-38. (in Persian)

Hashemi, K. (2001). *Global measures to combat international maritime crimes* (Master's thesis). University of Tehran. (in Persian)

Hashemi Shahroudi, S. M. (2003). *Jurisprudential encyclopedia according to the school of Ahl al-Bayt (AS)*. Tehran: