

**Review of international conventions and jurisdictions on piracy control in Indonesia**

Abstract

The existence of piracy, especially in connection with the attempted robbery that occurs in water areas, has long been recognized. The latest incidents of Somali piracy on an Indonesian ship with the hostage taking of the crew in exchange for large-scale ransom from the Indonesian government and the piracy of the Straits of Malacca (in western Malaysia) have attracted the attention of the World Association for the Recognition of Pirates. There were no restrictions on circulation and their functions. The problem of piracy requires many aspects. Most pirate attacks occur in the Anambas, Natuna and Marundang Islands, areas where pirates use the darkness of night to attack ships. The punitive response of Indonesian authorities to the arrested pirates is also very mild and superficial, and this issue has raised the concern of the international community. In Indonesia, the punishment for pirates is two to four years in prison. It is therefore appropriate for the international community to establish a tribunal and to restore international criminal justice by determining the amount of a fixed penalty in its rules of procedure for the crime of piracy. In addition to high-risk areas such as Southeast Asia, the Indian Ocean, Indonesia, Malaysia, Singapore, the Straits of Malacca, the Arabian Sea, Nigeria, and East Africa high-risk areas such as the Red Sea, Somalia, and the Gulf of Aden are good areas for piracy. Other areas such as the Persian Gulf and the Sea of Oman can also be mentioned. In the field of the seas, piracy is the main crime under global jurisdiction. The doctrine of universal jurisdiction allows all states to prosecute some perpetrators of international crimes, even if the perpetrator and the victim have nothing to do with the prosecuting state. Prior to the escalation of the piracy crisis in recent years, the enforceability of this rule on piracy seemed seemingly unusable, but now it's time for new piracy perpetrators to be prosecuted like perpetrators of other universally qualified crimes. To be placed. On the other hand, governments also face difficulties in exercising this legal authority, including some international law norms, especially human rights norms, which have been increased since the passage of piracy regulations. . On the other hand, piracy is happening today in a different way than it was in the past. This has made it impossible for existing international instruments to combat piracy to meet current needs.

Keywords: Convention, Jurisdiction, Piracy, Indonesia

## بررسی کنوانسیون ها و صلاحیت های بین المللی پیرامون کنترل دزدی دریایی در اندونزی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۵/۰۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۷/۰۵

عبدالمجید رحمانیان<sup>۱</sup>منصور طالب پور<sup>۲</sup>مهرداد رایجیان اصلی<sup>۳</sup>

## چکیده

وجود دزدی دریایی مخصوصا در رابطه با تلاش برای سرقت که در مناطق آبی اتفاق می افتد مدت زمان زیادی است که تشخیص داده شده است. آخرین اتفاقات دزدی دریایی سومالی در کشتی اندونزیایی با گروگان گرفتن خدمه جهت تبادل با باج گیری در سطح بزرگ از دولت اندونزی و دزدی دریایی تنگه مالاکا (در غرب کشور مالزی) بوده است که توجه انجمن جهانی را جهت شناسایی قلمرو دزدان دریایی جلب کرد که هیچ محدودیتی جهت گردش و عملکردهای آن ها وجود نداشت. مشکل وجود دزدی دریایی مستلزم جنبه های زیادی می باشد. بیشترین میزان حملات دزدان دریایی در مناطق آنامباس، ناتونا و جزایر مروندانگ رخ می دهد، مناطقی که دزدان دریایی از تاریکی شب برای حمله به کشتی ها استفاده می کنند. واکنش تنبیهی مقامات اندونزی نسبت به دزدان دریایی دستگیر شده نیز بشدت خفیف و سطحی است و همین موضوع موجب افزایش نگرانی مجامع جهانی شده است در اندونزی مجازات دزدان دریایی دو تا چهار سال حبس است. بنابراین مناسب است جامعه بین المللی دادگاهی را تأسیس کند و با تعیین میزان مجازات ثابت در مقررات آئین دادرسی خود برای جرم دزدی دریایی عدالت کیفری بین المللی را احیاء نماید. علاوه بر مناطق مهم و پرخطری چون آسیای جنوب شرقی، اقیانوس هند، اندونزی، مالزی، سنگاپور، تنگه مالاکا، دریای عرب، نیجریه و در شرق آفریقا مناطق پرخطری چون دریای سرخ و سومالی و خلیج عدن که مناطق مطلوب برای فعالیت دزدان دریایی به شمار می رود می توان به مناطق دیگری چون خلیج فارس و دریای عمان نیز اشاره کرد. در عرصه دریاها، دزدی دریایی اصلی ترین جرمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد. دکترین صلاحیت جهانی به تمام دولت ها اجازه می دهد که برخی از مجرمانی که مرتکب جرایم بین المللی شده اند را، حتی در صورتی که مجرم و قربانی هیچ ارتباطی با دولت تعقیب کننده نداشته باشند، محاکمه نمایند. قبل از تشدید بحران ارتکاب دزدی دریایی در سال های اخیر، قابلیت اجرای این قاعده در مورد دزدی دریایی ظاهرا غیر قابل استفاده به نظر می رسید، اما اکنون زمان آن فرا رسیده است که مرتکبان دزدی دریایی جدید مانند مرتکبان سایر جرایم مشمول صلاحیت جهانی مورد محاکمه قرار گیرند. اما از طرفی دولت ها برای استفاده از این اختیار قانونی با مشکلاتی نیز مواجه هستند که از جمله آن ها می توان به برخی هنجارهای حقوق بین الملل، خصوصا هنجارهای حقوق بشری، که از زمان تصویب مقررات مربوط به دزدی دریایی افزایش یافته اند، اشاره نمود. از سوی دیگر، امروزه دزدی دریایی به شیوه ای متفاوت از آن چه که در گذشته وجود داشت رخ می دهد. همین امر سبب شده است که اسناد بین المللی موجود برای مقابله و سرکوب دزدی دریایی، نتوانند پاسخگوی نیاز های کنونی باشند.

واژگان کلیدی: کنوانسیون، صلاحیت، دزدی دریایی، اندونزی

دانشجوی رشته حقوق جزا و جرم شناسی مقطع دکتری تخصصی، دانشگاه آزاد اسلامی دبی، امارات متحده عربی<sup>۱</sup>

استاد راهنما استاد مدعو دانشگاه آزاد اسلامی، دبی، امارات متحده عربی<sup>۲</sup>

استاد مشاور، استادیار حقوق جنایی و جرم شناسی پژوهشکده تحقیق و توسعه علوم انسانی (سمت) ایران<sup>۳</sup>

در قرن های گذشته دزدی دریایی در آسیای جنوب شرقی، توسط گروه های دزدان دریایی سازمان یافته محقق می شد . بعد از دوره ای افول و کاهش دزدی دریایی در اثر نظامات بین المللی و تسلط بیشتر کشورها به دریاها، تجدید ظهور دزدی دریایی در اواخر قرن بیستم اتفاق افتاد. با توجه به فعالیت زیاد دزدان دریایی در خلیج عدن، آسیای جنوب شرقی به عنوان کانون اصلی دزدی دریایی جهان شناخته شد. توجه به این نکته حائز اهمیت است که از دهه ۱۹۹۰، فقط حدود نیمی از دزدی های دریایی گزارش شده اند. این حوادث در داخل دریای چین جنوبی و اطراف آن رخ داده است. لازم به ذکر است که کشورهای درحال توسعه (به دلیل نیاز به بودجه و صرف هزینه) عملا از موضوع دزدی دریایی، رسیدگی و مهار آن چشم پوشی کرده اند. به عبارت دیگر هرچند در فصل دوم مقرر گردید که در برخی از قطعنامه های شورای امنیت تاکید گردیده که همه ی کشورها باید در مواجهه با جرم دزدی دریایی اقدامات جدی انجام دهند. اما باید خاطرنشان کرد که بسیاری از کشورها به این علت که زمانی که جرم در خارج از محدوده سرزمینی آنها یا علیه کشتی هایی که متعلق به این کشورها نیست و خودشان منافع منفی ندارند، تعمداً اقدام به جرم انگاری نمی نمایند. با توجه به این واقعیت که یک سوم حمل و نقل جهان از این بخش مهم استراتژیک در اقیانوس آرام عبور می کند؛ این اقیانوس به طور سالانه ۵ دزدی دریایی در منطقه، پتانسیل تأثیرگذاری چشمگیر بر تجارت جهان را دارد.<sup>۱</sup>

اما تنگه مالاکا یک آبراه باریک است که دریای هندوستان و دریای چین جنوبی را از بین مالزی و اندونزی، به سایر نقاط جهان وصل می کند. این تنگه برای جابجایی کشتی ها و قایقرانی از اروپا و خاورمیانه به سمت آسیای شرقی و همچنین جابجایی کشتی های کوچکتر در سفرهای محلی (در همان منطقه) مورد استفاده قرار می گیرد. متأسفانه وقتی به تنگه مالاکا می اندیشیم، اغلب تصاویری از یک آبراه که آلوده به دزدان دریایی است، متبادر به ذهن می شود.<sup>۲</sup> اعمال دزدی دریایی همچنان در جنوب شرقی آسیا رخ می دهد. این حملات تهدید مداوم، برای تجارت دریایی در منطقه ای محسوب می شود که برای حمل و نقل جهانی از اهمیت بالایی برخوردار است. اندونزی قانون ضد دزدی دریایی ندارد و در نتیجه، دزدان دریایی تحت پیگرد قانونی در دادگاه های اندونزی به جای اینکه ذیل عنوان قانونی «دزدی دریایی» قرار گیرند، با زیر بخش های خاصی از قانون جزای این کشور (مانند سرقت) مورد مجازات قرار می گیرند. این رویکرد دولت منجر به اختلافات گسترده در احکامی که برای دزدان دریایی در منطقه صادر می شود؛ شده است. در این فصل قوانین بین المللی و قوانین داخلی اندونزی در رابطه با دزدی دریایی مورد توجه قرار می گیرد. در این فصل به مواد قانونی مرتبط با «دزدی دریایی» اندونزی توجه می شود و بینشی جدید و منحصر به فرد از نحوه برخورد سیستم قضایی اندونزی با مجرمان در تعدادی از پرونده هایی با موضوع دزدی دریایی ارائه می شود. احکام صادره از طرف دادگاه های اندونزی در مقایسه با احکام کشورهای همسایه مانند مالزی و

<sup>۱</sup> Miha Hribernik , Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia The Role of the ReCAAP Agreement , European Institute for Asian Studies , March 2013, p: 3

<sup>۲</sup> Catherine Zara Raymond , Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait , Naval War College Review , Article 4 , Volume 62 , Number 3 , Summer2009 , p : 31

سنگاپور بیش از حد ملایم است و صاحب نظران اظهار می دارند که با تصویب قانون دزدی دریایی، نظام کیفری اندونزی در این خصوص تقویت می شود.<sup>۱</sup>

## ۲. پیشینه تحقیق

شاملو و سجادی (۱۳۹۷) پژوهشی تحت عنوان «چالش های نظام حقوق بین الملل معاصر در مبارزه موثر با دزدی دریایی» انجام داده اند. دزدی دریایی به مثابه تهدیدی علیه امنیت بشر و حمل و نقل دریایی از جمله قدیمی ترین جرایم فراملی است که برای سال های متمادی موضوع مطرح و مبتلا به حقوق بین الملل و بسیاری از معاهدات بین الملل بوده است. در سال های اخیر به موازت گسترش و رونق تجارت و توسعه حمل و نقل دریایی موقعیت های جدیدی ظهور کرده است که ضمن توجه مجدد دزدان دریایی این پدیده جنایی، چالش هایی را نیز برای جامعه بین المللی و نظام های حقوقی ایجاد کرده است؛ زیرا این وقایع نابهنجار و مجرمانه از یک سو با تعریف ارائه شده در اسناد بین المللی که تعریفی سستی و اولیه هستند مطابقت ندارند و از سوی دیگر، علی رغم به خطر افتادن امنیت عمومی و آزادی حمل و نقل، به دلیل خلاهای قانونی نظام های حقوقی ملی ناتوان از مبارزه ای موثر با این پدیده کهن اما باز سازی شده هستند. این مقاله ضمن بررسی مفهوم حقوقی دزدی دریایی به چالش ها و محدودیت های نظام های حقوقی داخلی و نظام حقوق بین المللی در مبارزه با دزدی دریایی پرداخته است و ضمن ارائه پیشنهاد در اعطای وصف بین المللی به این جرم و لزوم توسعه صلاحیت مراجع قضایی بین المللی در صدد یافتن راه حلی نو به منظور مبارزه موثر تر با یکی از کهن ترین پدیده های جنایی جوامع بشری به منزله تهدیدی علیه صلح و امنیت جهانی و حمل و نقل دریایی است. بیابانی (۱۳۹۰) پژوهشی تحت عنوان «دزدی دریایی تاملی در ضرورت همکاری بین المللی برای پیشگیری از آن» انجام داده است. دزدی دریایی یکی از قدیمی ترین و اولین جرائم بین المللی محسوب می شود که با گسترش بی سابقه خود باعث تشویق همکاری های بین المللی در مبارزه با این جرم شده است. به گونه ای که از یک سو در نشست ۱۹ و ۲۰ ژانویه ۲۰۱۰ سازمان بین المللی پلیس جنایی «ایترپل» به عنوان یک جرم سازمان یافته معرفی شده و از سوی قطعنامه های سازمان ملل نشان دهنده این موضوع است که پلیس بین الملل نقش موثری در دستگیری ها تحقیقات و پیگیری دزدی دریایی و شبکه های جنایی دارد. این مقاله علاوه بر تعریفی از دزدی دریایی، طبقه بندی آن را از نظر کنوانسیون و عهدنامه های مختلف و این که چه وقت اقدامات کارکنان یک کشتی دزدی دریایی محسوب می شود را بیان کرده است. همچنین شباهت راهزنی دریایی و تروریسم دریایی، مصادیق دزدی دریایی و این که چرا دزدان دریایی، سومالی را برای انجام ارتکاب مجرمانه خود انتخاب کرده اند، تشریح کرده است. فتون و چاپسوس (۲۰۱۹) پژوهشی تحت عنوان «پیگرد قانونی دزدان دریایی: دریانوردی دریایی و قانون اندونزی» انجام داده اند در این مقاله قوانین بین المللی و قوانین داخلی اندونزی در رابطه با دزدی دریایی مورد توجه قرار گرفته است این امر به مفاد «ضد دزدی دریایی» اندونزی توجه کرده و پیشی جدید و منحصر به فرد از چگونگی رفتار سیستم قضایی اندونزی با مجرمان با بررسی اسناد دادگاه در تعدادی از پرونده های دزدی دریایی جداگانه ارائه داده است. نویسندگان نتیجه گرفته اند که احکام صادره از طرف دادگاه های اندونزی در مقایسه با احکام کشورهای همسایه مانند مالزی و سنگاپور بیش از حد ملایم است و آنها اظهار می دارند که با تصویب قانون دزدی

<sup>1</sup>Adam James Fenton , Ioannis Chapsos , Prosecuting Pirates: Maritime Piracy and Indonesian Law / Australian Journal of Asian Law, June +\*۲۰۱۹, □: ۲۷

<sup>۲</sup>Fenton, Chapsos

دریایی رژیم قانونی ضد دزدی دریایی اندونزی تقویت می شود. دنارتو (۲۰۱۶) پژوهش تحت عنوان «اندونزی باید برای تقویت مبارزه با دزدی دریایی تلاش کند» انجام داده است. وزیر هماهنگی امور دریانوردی لوهوت بینسار پانجایتان با تأسیس مجمع دریایی استراتژیک دو جانبه اندونزی و ژاپن (IJMF) موافقت کرده است. که با ژاپن همکاری کند. دو کشور توافق کردند که در زمینه امنیت دریایی، اقتصاد دریایی، زیرساخت های دریایی و همچنین آموزش و آموزش دریایی همکاری کنند. روبرت و همکاران (۲۰۰۹) پژوهشی تحت عنوان «مبارزه با دزدی دریایی: تجربه در جنوب شرقی آسیا و خارج از شاخ آفریقا» انجام داده اند. در این مطالعه، توسعه مشکل دزدی دریایی در جنوب شرقی آسیا و شاخ آفریقا مورد مقایسه قرار گرفته است بر اساس نتایج پژوهش چهار عنصر اصلی در کاهش اخیر دزدی دریایی در جنوب شرقی آسیا نقش داشته است: منافع هژمونی ایالات متحد، نهادهای موجود و ظهور بین المللی، روابط دو جانبه بین بازیگران منطقه ای و تراکم نیروهای دریایی در منطقه.

### ۳. تعریف جرم دزدی دریایی در حقوق اندونزی

در حقوق اندونزی و قوانین جزایی آن تعریف و مجازات مشخصی در مورد دزدی دریایی نداریم و باید به تعاریف دکتترین و جرائمی که در حقوق اندونزی و در ذیل عنوان آن‌ها، می توان دزدی دریایی را مجازات کرد مراجعه کنیم. در اندونزی دزدی دریایی در ذیل عنوان «جرم سرقت مسلحانه در دریا» مجازات می شود، اما اتفاق می افتد به جز دریای سرزمینی یک کشور، دزدی دریایی در آب های فراتر از دریای سرزمینی محقق شود که در این صورت اعمال مجازات سرقت مسلحانه در دریا توسط اندونزی محل اشکال و تردید است. تعاریف مختلفی از دزدی دریایی را می توان در منابع مختلف یافت. یکی از رایج ترین تعاریف، دزدی دریایی را عملی برای سوار شدن به هر کشتی توصیف می کند که با قصد ارتکاب سرقت یا هر جنایتی دیگر و یا با استفاده از زور در پیشبرد آن عمل انجام می شود. به عبارت دیگر دزدی دریایی به مفهوم عمل سرقت با اعمال خشونت در دریا، از طریق غیرقانونی و توسط بازیگران غیردولتی معروف به «دزدان دریایی» است. <sup>۳</sup> بین تشکیلات دولت و نقشی که دزدان دریایی در فرآیند ارتکاب آن بازی می کند، ارتباط معناداری هست. همچنین ارتباط موازی بین دزدی دریایی و سایر اشکال جرائم سازمان یافته (قاچاق مواد مخدر، گروگان گیری، اخاذی، قاچاق پناهندگان، و غیره) وجود دارد. <sup>۴</sup> اندونزی قانونی در خصوص دزدی دریایی ندارد و در نتیجه، دزدان دریایی تحت پیگرد قانونی در دادگاه های اندونزی به جای عنوان مستقل دزدی دریایی، در زیر بخش های خاصی از قانون جزا (مانند سرقت) قرار می گیرند.

این رویکرد دولت منجر به اختلاف گسترده در احکامی است که راجع به دزدان دریایی در اندونزی صادر شده است. این امر موجب بینشی جدید و منحصر به فرد در مورد نحوه برخورد سیستم قضایی اندونزی با مجرمان ارائه می دهد. نویسندگان بر این عقیده هستند که احکام صادره از طرف دادگاه های اندونزی در مقایسه با احکام کشورهای همسایه مانند مالزی و سنگاپور

<sup>۱</sup>Dinarto

<sup>۲</sup>Robert et-all

<sup>۳</sup> Adelina Tumbarska, MARITIME PIRACY AND ARMED ROBBERY EVOLUTION IN 2008-2017, INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL "SECURITY & FUTURE", Institute of Metal Science, Equipment and Technologies with Hydro- and Aerodynamics Centre "Acad. A. Balevski", at the Bulgarian Academy of Sciences (IMSETHAC – BAS), Sofia, Bulgaria, p: 18

<sup>۴</sup>Ger Teitler, Piracy in Southeast Asia A Historical Comparison, University of Amsterdam and the Royal Netherlands Naval College, 2001, p:81

بیش از حد ملایم است و صاحب‌نظران اظهار می‌دارند که با تصویب قانون دزدی دریایی در اندونزی، رژیم قانونی در خصوص دزدی دریایی در سیستم قانون کیفری اندونزی تقویت می‌شود.<sup>۱</sup> بنابراین بطور خلاصه باید گفت دزدی دریایی به دلیل فقدان عنوان مستقل در قانون اندونزی ممکن است در ذیل عنوان سرقت مسلحانه قرار گیرد. سرقت مسلحانه در دریا در تنگه مالاکا، در درجه اول از نظر ماهیت یک نوع استفاده از فرصت مجرمانه برای ارتکاب جرم است.<sup>۲</sup>

#### ۴. اقسام دزدی دریایی در اندونزی

در آسیای جنوب شرقی، بیشترین سرقت مسلحانه از کشتی‌های موجود در لنگرگاه یا داخل بندر این کشور است. این نوع دزدی دریایی در بندرها اندونزی، فیلیپین و ویتنام در بندرها و اطراف آن رخ می‌دهد. نوع دوم دزدی دریایی در منطقه زمانی اتفاق می‌افتد که کشتی‌ها در آب‌های منطقه در حال انجام تردد هستند. مانند تنگه‌های مالاکا و سنگاپور و مجمع‌الجزایر اندونزی و فیلیپین. دزدان دریایی برای سرقت پول نقد و اشیاء باارزش به کشتی هجوم می‌برند. اگرچه دزدان دریایی مسلح هستند، اما خشونت به‌طور معمول مورد استفاده قرار نمی‌گیرد، مگر اینکه مقاومتی صورت گیرد.<sup>۳</sup> دزدی دریایی در حقوق اندونزی زیرمجموعه جرم دریایی سرقت مسلحانه در دریا است که در دریای سرزمینی اندونزی، اتفاق می‌افتد، اما گاهی دزدی دریایی ممکن است در آب‌های فراتر از دریای سرزمینی محقق شود. در حقوق اندونزی دزدی دریایی را عملی برای سوارشدن به هر کشتی توصیف می‌کنند که به قصد ارتکاب سرقت یا هر جنایتی دیگر و با قصد یا استفاده از زور در پیشبرد آن عمل انجام می‌شود. به عبارت دیگر دزدی دریایی عملی توأم با سرقت یا خشونت در دریا از طریق غیرقانونی است. استفاده از زور توسط بازیگران غیردولتی معروف به دزدان دریایی جزء مهمی از دزدی دریایی است.

توجه به این نکته ضروری است که نه اندونزی و نه مالزی در مطبوعاتشان و فرهنگ رسانه‌ای این کشورها عمل دزدان دریایی را سرقت محسوب نمی‌کنند بلکه فعالیت‌هایی که در تنگه مالاکا به عنوان اقدامات دزدی دریایی اتفاق می‌افتد، حتی اگر به‌طور گسترده و سازمان‌یافته باشد، به عنوان دزدی دریایی در مطبوعات دریایی گزارش می‌کنند. تنگه مالاکا در داخل سرزمین این کشورها است. در محدوده دریایی این دو کشور و طبق تعریف IMO هرگونه حمله یا جنایتی به یک کشتی در داخل دریاهای سرزمینی به عنوان «سرقت مسلحانه در دریا» طبقه‌بندی می‌شوند. در نتیجه، اندونزی و مالزی با این اعمال، به عنوان جرائم داخلی تحت صلاحیت و قوانین ایالتی خود رفتار می‌کنند.<sup>۴</sup>

ماده ۱۶۵ قانون مجازات اندونزی در مورد مجازات سرقت مقرر می‌دارد: «هر شخص با آگاهی از قصد ارتکاب یکی از جنایات مندرج در مواد ۱۰۱، ۱۰۶، ۱۰۷، ۱۰۸، ۱۱۰-۱۱۳، ۱۱۵-۱۲۹ و ۱۳۱، ترک پست در زمان جنگ، خیانت نظامی، سرقت بر روی

[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=۸&cad=rja&uact=۸&ved=۲ahUKEwiS۳\\_W۸MbnAhXmSxUIHUx۰ALsQFjAHegQIBxAB&url=https://۳A/۲F/۲Fpureportal.coventry.ac.uk/۲Fen/۲Fpublications/۲Fprosecuting-pirates-maritime-piracy-and-indonesian-law&usq=AOvVaw۲eSr۲qCGnYavMQ۴jcEanUB](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=۸&cad=rja&uact=۸&ved=۲ahUKEwiS۳_W۸MbnAhXmSxUIHUx۰ALsQFjAHegQIBxAB&url=https://۳A/۲F/۲Fpureportal.coventry.ac.uk/۲Fen/۲Fpublications/۲Fprosecuting-pirates-maritime-piracy-and-indonesian-law&usq=AOvVaw۲eSr۲qCGnYavMQ۴jcEanUB)

<sup>۲</sup>Office of the inspector of transport security, international Piracy and Armed Robbery at Sea security inquiry report, 2010, P: ۲۹

<sup>۳</sup>Sam Bateman, Sea piracy: some inconvenient truths, Maritime security, 2010. volume 2, p: 15

<sup>۴</sup>Office of the inspector of transport security, international Piracy and Armed Robbery at Sea security inquiry report, ۲۰۱۰, P: ۳۰

افراد ... به مجازات حداکثر نه ماه حبس یا حداکثر سیصد رویه محکوم خواهد شد.» این مجازات برای جرم دزدی دریایی و آثار سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و ... که پیرامون آن وجود دارد بسیار ناچیز محسوب می‌شود و به نظر می‌رسد برای ارتکاب جرم سرقت در دریا مناسب نیست. بر این اساس به نظر می‌رسد برای مقابله با موضوع دزدی دریایی و خلأ قانونی آن در حقوق اندونزی باید به سراغ سیاست جنائی مطلوب رفت که در مباحث پایانی اندکی به آن خواهیم پرداخت.

### ۵. آمار دزدی دریایی در اندونزی

هرساله بیش از ۱۲۰ هزار کشتی از آب‌های این مناطق عبور می‌کنند که این میزان تقریباً یک‌سوم کل تجارت دریایی در سطح جهان را شامل می‌شود. همچنین بین ۷۰ تا ۸۰ درصد از تمام نفت واردشده به چین و ژاپن از این تنگه‌ها عبور می‌کند.<sup>۱</sup> باوجود اهمیت تجاری این منطقه، اما دزدی دریایی به راحتی در آنجا صورت می‌گیرد.

#### ۵.۱ سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۳

حدود ۴۱ درصد از دزدی دریایی در سطح جهان در منطقه جنوب شرق آسیا رخ داده است. این در حالی است که اقیانوس هند غربی که شامل سومالی می‌شود و خلیج غربی آفریقا طی مدت مذکور به ترتیب ۲۸ و ۱۸ درصد دزدی‌های دریایی را دربر گرفته است. طی این سال‌ها، ۱۳۶ دریانورد به دلیل دزدی دریایی در آب‌های جنوب شرقی آسیا کشته شدند که این آمار دو برابر کشته‌ها در شاخ آفریقا و بسیار بیشتر از آمار تلفات دزدی دریایی در غرب آفریقا بوده است.

#### ۵.۲ سال ۲۰۱۰

موسسه تحقیقاتی «یک زمین برای آینده» در گزارشی اعلام کرد که دزدی دریایی سالانه بین هفت تا ۱۲ میلیارد دلار به اقتصاد بین‌الملل ضربه می‌زند. بر اساس همان تحقیق، سهم دزدی دریایی در منطقه جنوب شرق آسیا بسیار بیشتر از دیگر مناطق بوده است.

#### ۵.۳ سال ۲۰۱۴-۲۰۱۵

یک موسسه تحقیقاتی و اطلاعاتی انگلیس، منطقه جنوب شرق آسیا را ناامن‌ترین منطقه دریایی جهان در سال ۲۰۱۴ دانسته است. این حادثه نشان می‌دهد امسال نیز این منطقه همچنان جولانگاه احتمالی دزدان دریایی خواهد بود. منطقه جنوب شرق آسیا سال گذشته میلادی با ۲۱۴ مورد دزدی دریایی به‌عنوان پرتنش‌ترین منطقه از این لحاظ در دنیا ثبت شد. حدود یک‌سوم تجارت جهان از خطوط راهبردی جنوب شرق آسیا انجام می‌شود که میان اندونزی، مالزی و سنگاپور قرار دارد. پایگاه اطلاع‌رسانی مجله ژاپنی «دیپلمات» نوشت: آمارهای جدید سازمان بین‌المللی دریانوردی نشان می‌دهد که از آغاز سال ۲۰۱۵ میلادی، ۵۴ مورد دزدی مسلحانه در پهنه‌های آبی جهان گزارش شد که ۵۵ درصد از آن‌ها در حوزه دریایی کشورهای جنوب شرق آسیا بوده است. بر اساس این گزارش، دزدان دریایی در جنوب شرقی آسیا در سال جدید هر دو هفته یکبار، به یک کشتی حمله کرده‌اند. پس از جنوب شرقی آسیا با ۳۰ حمله، منطقه آفریقا با ۱۱ حمله و شرق آسیا با فقط هشت حمله قرار داشتند. منطقه جنوب شرق آسیا، گذرگاه است که تقریباً نیمی از کل دادوستدهای جهان و یک‌سوم از تجارت نفت جهان در آن انجام می‌شود. نکته جالب توجه در آمار سازمان بین‌المللی دریانوردی آن است که از آغاز سال جاری میلادی، هیچ دزدی دریایی در کرانه‌های معروف سومالی گزارش نشده است. بخشی از این تحول، به حضور نیروهای دریایی جهان و افزایش آگاهی‌های امنیتی در این منطقه مربوط است. دزدان دریایی معمولاً به چاقو، قمه و تفنگ مسلح هستند. آب‌های اندونزی با

<sup>۱</sup> Milena Sterio, fighting piracy in Somalia ( and elsewhere ): why made is needed, Fordham International Law journal , volume 33,2009, Article 3,p: 382

میزبانی ۴۰ درصد از دزدی‌های دریایی، امسال خطرناک‌ترین آب‌های جهان بوده است. در سطح جهانی، حمله دزدان دریایی پس از چند سال کاهش، در سه‌ماهه نخست امسال، ۱۰ درصد افزایش نشان داد. دزدان دریایی در این زمان، ۱۴۰ نفر را گروگان گرفتند که سه برابر مدت مشابه در سال گذشته بوده است

۵،۴ سال ۲۰۱۸-۲۰۱۹

بر اساس گزارش پلاتس، دزدی دریایی در اندونزی که یکی از مکان‌های محبوب دزدان دریایی است، در سال ۲۰۱۸ برای سومین سال متوالی کاهش پیدا کرد اما حملات در آب‌های مالزی همچنان مایه نگرانی است. همچنین دزدی دریایی در تنگه سنگاپور، تنگه مالاکا و دریای سولو و دریای سلب رو به رشد است.

۹ حمله سبک در اندونزی طی ۳ ماه نخست سال ۲۰۱۸ میلادی ثبت شد. ۵ فروند شناور فله‌بر در حالی مورد حمله موفق و ناموفق دزدان قرار گرفتند که در انتظار بارگیری زغال‌سنگ در منطقه Samarinda بودند. بر اساس این گزارش، ReCCAP ISC اعلام کرده است که میزان حملات طی ۱۰ سال گذشته (۲۰۱۰-۲۰۱۹) و درباره زمانی مذکور به کمترین میزان خود رسیده است. از تعداد ثبت‌شده ۳ مورد دزدی دریایی و ۳۷ مورد دیگر حمله مسلحانه به شناورها بوده است. این گزارش ادامه می‌دهد بندرها و لنگرگاه‌های آسیایی در بازه زمانی ژانویه - ژوئن سال ۲۰۱۹ میلادی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته شاهد پیشرفت‌های قابل توجهی بوده‌اند که بیشترین میزان آن در بنگلادش و فیلیپین مشهود است. از مجموع ۴۰ حادثه اعلام‌شده در ۶ ماه نخست سال ۲۰۱۹ میلادی ۳۱ حمله مستقیم به شناورها در زمان توقف آن‌ها در لنگرگاه و با به هنگام پهلوگیری بوده و ۹ مورد در زمان تردد شناورها اتفاق افتاده است. تمامی حملات ثبت‌شده در بنگلادش و اندونزی در حالی به وقوع پیوست که شناورها در لنگرگاه بودند و تمامی حوادث در تنگه مالاکا و سنگاپور به شناورها زمان تردد آن‌ها در اقیانوس بوده است.<sup>۲</sup> لازم به ذکر است که راهزنان آب‌های اندونزی ۹۴ بار در سال ۲۰۰۴ به کشتی‌های عبوری هجوم برده‌اند که این تعداد در سال ۲۰۰۷ به کمتر از نصف یعنی ۴۳ فقره کاهش یافته است.<sup>۳</sup>

مطابق آمار رسمی اعلام‌شده به نقل از دفتر بین‌المللی دریانوردی، آمار دزدی دریایی سه‌ماهه نخست سال ۲۰۱۸ میلادی در مقایسه با سال گذشته رو به کاهش بوده است.<sup>۴</sup> ۹۴ حمله سبک در اندونزی و طی سه‌ماهه نخست سال ۲۰۱۸، میلادی ثبت‌شده است. پنج فروند شناور فله‌بر در حالی مورد حمله موفق و ناموفق دزدان دریایی قرار گرفتند که در انتظار بارگیری زغال‌سنگ در منطقه samarinda بودند. در آخرین ماه ۲۰۱۹ شش مورد حمله دزدان دریایی در مدت شش روز گزارش شد. برای کل سال میلادی گذشته ۳۰ مورد حادثه دزدی دریایی تنها در تنگه سنگاپور ثبت‌شده است. این منطقه مسیر مهمی برای حمل نفت از خلیج فارس به بازار شرق آسیا است. نه تنها ریسک فزاینده دزدی دریایی در این منطقه وجود دارد بلکه ریسک گروگان‌گیری برای دریافت باج هم افزایش پیدا کرده است. در

<sup>۱</sup> وثوقی، زهرا، (۱۳۹۷)، دزدی دریایی رکورد سه‌ساله خود را زد، ص ۱ برگرفته از سایت:

<https://www.isna.ir/news>

<sup>۲</sup> European Council: Report on the Implementation of the European Security Strategy – Providing Security in a Changing World, s407/08, Brussels, 11 Dec, 2008: 8.

<sup>۳</sup> بیابانی، ۱۳۹۰: ۱۷۲

<sup>۴</sup> <https://www.isna.ir/news>

<sup>۵</sup> شاملو و سجادی، پیشین: ص ۱۰۱



دریای سولو اکثر موارد گروگان‌گیری از سوی گروه تروریستی ابوسیاف انجام شده که مقرش در جنوب فیلیپین است. آخرین درخواست باج‌گیری برای یک اندونزیایی ۵۶۷ هزار دلار بود. این گروه زمانی که باج دریافت نمی‌کند گروگان‌هایش را سر می‌برد به گزارش سامانه خبری سازمان بنادر و دریانوردی، طی هفته گذشته سه مورد از حمله دزدان دریایی به کشتی‌های عبوری ثبت شده است که تنها در یک مورد دزدان دریایی به هدف خود نرسیده‌اند. یک کشتی باری در تاریخ ۱ اردیبهشت ۱۳۹۸ در نزدیکی اندونزی مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفت.<sup>۱</sup> در این حمله، ۸ دزد دریایی به‌طور مخفیانه با قایق خود به کشتی تفریحی نزدیک شده و خود را به کشتی فله‌بر رساندند. سپس یکی از خدمه کشتی را دستگیر و دست و پای آن را بستند. اما خدمه دستگیر شده موفق شد که خود را نجات داده و افسر وظیفه کشتی را باخبر کند. با به صدا درآمدن زنگ خطر کشتی، دزدان دریایی کشتی را ترک کرده و گریختند. طی سال‌های اخیر، گروه‌های تبهکار و مسلح در این منطقه، تمام توجه و تمرکز خود را روی کشتی‌های نفت کشی گذاشته‌اند که از تنگه‌های مالاکا و سنگاپور گذشته و وارد دریای چین جنوبی می‌شوند. گستردگی جغرافیای این منطقه، کم بودن نظارت‌های امنیتی و زیاد بودن سود و منافع فراوان موجب شده دزدان دریایی بیشتر به این منطقه توجه کنند در حالی که تا پیش از این ۸۰ درصد از حملات علیه کشتی‌هایی بود که لنگر انداخته بودند و دزدان دریایی بیشتر به پول نقد و دارایی‌های خدمه چشم طمع دوخته بودند اما حملات اخیر در آب‌های جنوب شرق آسیا بیشتر کشتی‌های در حال حرکت را هدف قرار می‌دهد. به عقیده کارشناسان، این مسئله نیازمند هماهنگی نظامی و برنامه‌ریزی بسیار دقیق است؛ به‌عنوان مثال در حادثه‌ای که چندی پیش به وقوع پیوست و در جریان آن حدود ۲۵۰۰ تن سوخت در آب‌های این منطقه دزدیده شد. رویترز به نقل از یک مقام امنیتی منطقه که نمی‌خواست نامش فاش شود، هشدار داد که گروه‌های تبهکار مسلح که در تنگه مالاکا فعالیت می‌کنند، در واقع بخشی از یک سندیکا هستند که هم با خدمه کشتی‌ها در ارتباط بوده و هم اطلاعاتی درباره محموله آن‌ها دارند. کریستین هاسلین که طی سال‌های اخیر تحقیقات فراوانی درباره دزدی دریایی در مناطق مختلف انجام داده، اخیراً تبانی مشخصی را در این زمینه مشاهده کرده است. او هنگام تحقیق در پونتیانک در اندونزی مطلع شد که مهندس و کاپیتان یک کشتی از طریق یک واسطه، اطلاعات مربوط به میزان محموله نفتی خود را در اختیار یک گروه تبهکار قرار داده‌اند. با دسترسی به این اطلاعات، آن گروه توانست کشتی مدنظر را سرقت کرده و پس از مخلوط کردن آن با محموله یک کشتی قانونی، آن را به یک مشتری اروپایی بفروشد. زمانی که صحبت از مقابله با دزدی دریایی در جنوب شرق آسیا می‌شود، بیشتر کوتاهی‌ها از سوی کشورهای این منطقه است. مالزی و اندونزی به توافق همکاری مقابله با دزدی دریایی در آسیا نپیوسته‌اند. از سوی دیگر، سنگاپور نیز به چشم رقیب به این کشورها نگاه می‌کند و عملکرد ضعیفی در زمینه تبادل اطلاعات دارد. سطح فساد در این کشورها نیز به حدی است که نمی‌توان انتظار بهبود سریعی در این وضعیت داشت.

## ۶. معاونت در جرم دزدی دریایی

ماده ۳۶۵ قانون مجازات اندونزی مقرر می‌دارد:

<sup>۱</sup> وثوقی، زهرا، (۱۳۹۸)، چه شد که دزدان دریایی بیخیال نفت شدند، ص ۱ برگرفته از سایت:

«همدستان جنایت برای فرار یا اطمینان از تملک چیز سرقت شده که دزدی قبل از آن انجام می‌شود، با حداکثر حبس تا نه سال حبس مجازات خواهند شد، همچنین است در صورتی که عملی همراه با مرتکب اصلی یا بازور یا تهدید به زور علیه افراد برای سرقت یا باهدف تهیه یا تسهیل سرقت، برای دیگری (مرتکب اصلی) انجام شود.»

### ۶,۱ مجازات شرکت در جرم دزدی دریایی

ماده ۱۶۹ قانون مجازات اندونزی مقرر می‌دارد:

(۱) شرکت در انجمنی که قصد ارتکاب جرائم را دارد که طبق مقررات عمومی ممنوع است، با حداکثر مجازات حبس از شش سال مجازات خواهد شد.

(۲) شرکت در انجمنی که قصد ارتکاب تخلف را داشته باشد با حداکثر حبس از نه ماه یا حداکثر جریمه سیصد روپیه مجازات خواهد شد» یعنی تبانی برای ارتکاب عمل مجرمانه نیز شرکت در رجم محسوب می‌شود. بنابراین جرم دزدی دریایی نیز که در آب‌های سرزمینی اندونزی محقق شود، مشمول این ماده خواهد شد.

### ۶,۲ مجازات دزدی دریایی در حقوق کیفری اندونزی

در قانون جزای اندونزی مواد ۴۳۸ تا ۴۴۱ به بحث دزدی دریایی نیز پرداخته است: در ماده ۴۳۸ قانون جزای اندونزی آمده است: محکومیت به دزدی دریایی مجازات زیر را دارد:

اولاً: اگر شخصی که وارد خدمت یا به‌عنوان دریانورد بر روی کشتی وارد شود با آگاهی از اینکه قصد آن کشتی استفاده از او برای ارتکاب اعمال خشونت‌آمیز در دریای آزاد علیه کشتی‌ها یا اشخاص یا اموال کشتی باشد و همچنین بدون اجازه دولت در جنگ باشد یا بخشی از ناوگان دولت قانونی باشد حکمش حداکثر ۱۵ سال زندان است.

دوماً: اینکه اگر شخصی با آگاهی از این نیت، وارد خدمت به‌عنوان خدمه این نوع کشتی‌ها شود یا بعد از آگاهی از آن به‌طور اختیاری در آن باقی بماند یا از اعضای خدمه این کشتی شود حکمش حداکثر ۱۲ سال زندان است.

### ۶,۳ جرائم دزدی دریایی که باید مجازات شود

اول، فردی که در خدمت کشتی می‌باشد، با دانستن اینکه از آن برای اعمال خشونت در دریای آزاد علیه کشتی‌های دیگر یا علیه افراد یا اموال در کشتی استفاده می‌شود، بدون آن‌که کشتی‌ها، جنگنده مجاز و یا بخشی از نیروی دریایی یک دولت شناخته شوند. به حداکثر پانزده سال حبس محکوم می‌شود. دوم، هر فردی که از این مقصد یا استفاده از این اطلاعات مطلع است، به‌عنوان عضو خدمه در چنین کشتی یا به‌طور داوطلبانه پس‌ازاینکه با آن آشنا شد، در خدمت باقی می‌ماند، یا کسی که متعلق به خدمه این کشتی است به حداکثر دوازده سال محکوم می‌شود.

**ماده (۴۳۹):** مجازات جرم دزد دریایی با حداکثر مجازات پانزده‌ساله، هر فردی که با کمک یک کشتی در ناحیه دریایی اندونزی اقدامات خشونت‌آمیز علیه کشتی دیگری یا علیه اشخاص یا اموال در هیئت‌مدیره کشتی انجام شد.

**ماده (۴۴۰):** هر شخصی که در کنار ساحل یا نزدیک ساحل یا دهانه رودخانه‌ها به این نیت، مرتکب اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد یا اموال یافت شده در آن محل شود محکوم به دزدی دریایی کنار ساحل می‌شود و مجازاتش حداکثر ۱۵ سال زندان می‌باشد.

**ماده (۴۴۱):** هر شخصی که بر روی رودخانه با استفاده از کشتی به نیت دزدی به کشتی دیگر وارد شود و مرتکب اعمال خشونت‌آمیز علیه کشتی دیگر یا افراد یا اموال بر روی کشتی مذکور شود محکوم به دزدی رودخانه‌ای می‌شود و مجازاتش حداکثر ۱۵ سال زندان می‌باشد.

**ماده (۴۴۴):** اگر اعمال خشونت‌آمیز شرح داده‌شده در بند ۴۳۸-۴۴۱ منجر به مرگ یکی از افراد کشتی موردحمله یا یکی از اشخاص، ناخدا، فرمانده یا کاپیتان شود افراد شرکت‌کننده در اعمال خشونت‌آمیز به اعدام، حبس ابد یا حداکثر ۲۰ سال زندان محکوم می‌شود.

**ماده (۴۴۶):** هر فردی که خود یا در حساب دیگران مستقیماً یا غیرمستقیم در استخدام، حمل و نگهداری یا بیمه کردن کشتی مشارکت می‌کند، دانستن اینکه این مقصد را در ماده ۴۳۸ تعریف کرده یا برای رسیدن به یکی از جرائم مورد استفاده قرار می‌گیرد قانون اساسی اندونزی درباره رابطه بین قوانین بین‌المللی و داخلی سکوت می‌کند. در یک دولت، همه قوانین بخشی از یک سیستم هستند، به طوری که قوانین بین‌المللی به طور خودکار بخشی از همه دستگاه‌های ملی است. از سوی دیگر، در یک دولت، قوانین بین‌المللی و داخلی نهادهای جداگانه‌ای هستند. قوانین مربوط به معاهدات بین‌المللی، نشان می‌دهد که اندونزی، روابط بین قوانین بین‌المللی و ملی را در نظر دارد. باین حال، بررسی عمل اندونزیایی نشان می‌دهد ناسازگاری در عمل دولت، زمانی که آن را به پیاده‌سازی معاهدات می‌آید در نتیجه، مشخص نیست که آیا اندونزی یک نظم (مونیسیت) یا (دوگانگی) را تصویب می‌کند. هنوز در میان محققان حقوقی در اندونزی بحث وجود دارد که آیا بدون اجرای قوانین می‌توان مستقیماً به اجرا درآمد، و آیا قاضی در معرض قرارداد است که به قانون ملی ترجمه نشده است یا نه. یکی از معروف‌ترین محققان حقوقدان اندونزی، هیکماحانتو یوانا، استدلال کرده است که تبدیل قوانین بین‌المللی به قوانین ملی به‌ویژه برای سازمان‌های اجرای قانون بسیار مهم است، زیرا پلیس اندونزی، قضات و دادستان‌ها معمولاً فقط بر اساس قوانین ملی تکیه می‌کنند و معاهدات یا تعهدات بین‌المللی را در نظر نمی‌گیرند.<sup>۱</sup>

#### ۷. بررسی قوانین ملی اندونزی در مورد دزدی دریایی

در کشور اندونزی مقابله قانونی با رفتار دزدان دریایی پیچیده است و هنوز به قوانین ملی متکی است. همانطور که اشاره شد، متخلفان تحت دادرسی و جرمه تحت قانون حاکمیت دولت متبوع قرار می‌گیرند که از یک ایالت به کشور متفاوت است. اندونزی قانون UNLOS 1982 را در شماره ۱۷ سال ۱۹۸۵ تصویب کرد و از آن زمان به منظور تطبیق این کنوانسیون از جمله قوانین شماره ۶ ۱۹۹۶ در مورد آب‌های اندونزی، تعدادی از قوانین و مقررات را صادر کرده است؛ قانون شماره ۱۷ سال ۲۰۰۸ مربوط به حمل و نقل؛ و قانون شماره ۳۱ سال ۲۰۰۴ در رابطه با شیلات با اصلاحیه‌های قانون ۴۵ در سال ۲۰۰۹ ۶۸۷ قبل از تصویب UNLOS 1982، اندونزی قانون شماره ۱ ۱۹۷۳ در مورد قاره را به عنوان اجرای کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸ در حاشیه قاره و قانون شماره ۵ سال ۱۹۸۳ با توجه به EEZ<sup>۲</sup> اندونزی به عنوان بخشی از قوانین دولتی طولانی در قوانین معمول بین‌المللی است. اندونزی هیچ مقررات خاصی را در خصوص مقررات UNCLOS در مورد دزدی دریایی (مقررات ۱۰۰-۱۱۰) تصویب نکرده است. با این حال، قبل از تصویب UN-CLOS، اندونزی قوانین خود را در رابطه با جنایات دریایی تحت

<sup>۱</sup>Milena Sterio, Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere): Why More Is Needed, *Fordham International Law Journal*, Volume 33, 2009, Article 3, P:۳۸۲

<sup>۲</sup>Marcel Hendrapati (2015). *International Ship and Port Facilities Security Code and its Implementation in Indonesia*. *East Asian Observer* 259-270

<sup>۳</sup>Economic Exclusive Zone

<sup>۴</sup>United Nations Convention on the Law of the Sea

قانون خود قرار داده است. طبق فصل «جرایم دریایی»، قانون مجازات اندونزیایی هر کسی که در کشتی یک اندونزی است که کشتی غیرقانونی را در اختیار دارد، مجرم شناخته می‌شود. اقدامات دزدی دریایی توسط مقررات ۴۳۸ - ۴۴۱ از KUHP تنظیم می‌شود.

بنابراین باید گفت قانون اندونزی دارای کاستی‌های ذیل در مواجهه با دزدان دریایی می‌باشد؛ در این کشور مقررات در خصوص مجازات دزدی دریایی متناقض است که در برخی دیگر از کشورها بسیار رایج است و بنابراین دشوار است، توسط سازمان‌های مجری قانون پیاده‌سازی شود. در سازمان‌های مجری قانون باید خط فرمان و مسئولیت مشخصی وجود داشته باشد تا مجری قانون با مسئولیت‌پذیری بتواند آن را اجرا کند. از خلاً قانونی در مورد دزدی دریایی در حقوق اندونزی می‌توان دریافت که بی‌توجهی به اجرای قانون در چه سطحی است یا می‌توان به چه مرجعی نسبت داد. اما با وجود این بی‌نظمی‌ها و خلأهای موجود در سیستم حقوقی اندونزی، سیستم کیفری که ظاهراً از قانونی قدیمی هلند به ارث رسیده است؛ جالب توجه است؛ که بر اساس آن یک دادستان عمومی ممکن است، بتواند در بعضی موارد اگر فکر کند ادامه کار پرونده‌ای ممکن است در منافع عمومی تأثیر بگذارد، مورد منجر به فساد را بدون پاسخگویی روشن «بازداشت موقت» نماید. از این جهت شاید دادستان در اندونزی بتواند به موضوع دزدی دریایی خارج از آب‌های سرزمینی ورود کند.

#### ۸. کنوانسیون‌های بین‌المللی پیرامون کنترل دزدی دریایی مرتبط با کشور اندونزی

کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای دزداندارنده تعدادی از مفاد و شرایط پیرامون کنترل دزدی دریایی است. بندهای صد تا صد و هفت اصولی را پیرامون کنترل دزدی دریایی وضع می‌نمایند و وظایفی را بر گردن کشورهای امضاکننده می‌گذارند تا در تلاش‌های گروهی برای مبارزه با دزدی دریایی که در آب‌های بین‌المللی و خارج از حوزه نظارت یک کشور شرکت نمایند. از ژانویه سال ۲۰۰۱، صد و سی و پنج کشور کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای (LOS) را تصویب کردند. در جنوب شرق آسیا برونی دارالسلام، چین، هند، اندونزی، ژاپن، جمهوری دموکراتیک خلق لائو، مالزی، میانمار، پاکستان، فیلیپین، جمهوری کره، سنگاپور و ویتنام کنوانسیون ال او اس را تصویب کردند<sup>۲</sup> این کنوانسیون گزینه‌ای را برای مبارزه با دزدی دریایی در جنوب شرق آسیا ارائه می‌دهد. با این حال این پیمان می‌بایست توسط اعضای آن اجرا شود. تا به حال سازمان بین‌المللی دریانوردی به کنترل دقیق موقعیتی دزدی دریایی پرداخته است اما اعضای این کنوانسیون هیچ اقدام خاصی برای مبارزه مستقیم با دزدی دریایی اتخاذ نکرده‌اند. مزایا و معایب اتکا به شرایط مربوط به کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای در مبارزه با دزدی دریایی را می‌توان به شکل زیر خلاصه نمود:

۱- بند شماره صد کشورها را موظف می‌نماید تا در سرکوب دزدی دریایی در آب‌های بین‌المللی یا هر نقطه‌ای خارج از حوزه نظارت یک کشور با تمام قوا با یکدیگر همکاری نمایند که این امر نیازمند همکاری کامل تمام کشورها است.

<sup>۱</sup>Kejahatan Pelayaran

<sup>۲</sup>LOS

<sup>۳</sup>Djalal, H. (2003). Piracy in South East Asia: Indonesian & Regional Responses. Indonesian J. Int'l L., 1, 419.

<sup>۴</sup>IMO

<sup>۵</sup>LOS

۲- محدودیت موجود این است که این کنوانسیون تنها برای مواردی از دزدی دریایی که در آب‌های بین‌المللی و در خارج از حوزه نظارت هر کشور روی می‌دهد صدق می‌کند. این محدودیت در وظایف بین‌المللی برای مبارزه با دزدی دریایی رازمانی که دزدان دریایی وارد حوزه قضایی یک کشور ساحلی می‌شوند غیرقابل اجرا می‌سازد. هم‌چنین وظایف بین‌المللی ذکر شده صریحاً هیچ کشوری را مجبور نمی‌سازد تا دزدان دریایی احتمالی را که وارد آب‌های ساحلی آن کشور می‌شوند را سرکوب نماید. این محدودیت هم‌چنین یک‌راه مخفی و اضطراری را برای کشورها باز می‌کند تا از سرزنش‌های وارده به آن‌ها به خاطر بی‌کفایتی در کنترل دزدی دریایی به‌عنوان مثال در دریاهای اطراف کشورشان یا در مناطق مورد مناقشه که در حوزه قضایی‌شان قرار دارد اجتناب کنند.

۳- ضعف دیگر کنوانسیون ال او اس ساختار سازمانی آن است. از مارس سال ۲۰۰۱، هیچ دفتر نمایندگی یا سازمانی باهدف مبارزه با دزدی دریایی تأسیس نشده است. کنوانسیون ال او اس متکی به کار سازمان بین‌المللی دریانوردی است که با این حال یک سازمان تخصصی در رابطه با کنترل دزدی دریایی نیست.

۴- علاوه بر این گرچه توافقی بلندمدت به‌موجب کنوانسیون ال او ای قابل اجرا است لازم به ذکر است که هرگونه توافق تنها میان کشورهای عضو اتحاد ایجاد می‌کند. همان‌طور که گفته شد در جنوب شرق آسیا تاکنون هنوز این کنوانسیون را امضا نکرده است. نظر به موارد فوق، چارچوب قانونی کنوانسیون ال او اس احتمالاً هیچ راه‌حل آنی و مؤثری را برای مبارزه با دزدی دریایی خصوصاً در جنوب شرقی آسیا ارائه نمی‌دهد. کنوانسیون سال ۱۹۸۸ سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت حمل‌ونقل دریایی<sup>۱</sup> هرگز عبارت دزدی دریایی را به کار نبرده است. با این حال این کنوانسیون اقدامات غیرقانونی و عمدی علیه کشتی‌ها، محموله‌ها و افراد حاضر در عرشه کشتی را منع می‌نماید. دزدی دریایی یا سرقت مسلحانه در زمره اقدامات غیرقانونی و عمدی تعریف شده در بند شماره سه از کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت حمل‌ونقل دریایی قرار می‌گیرد. از ژانویه سال دو هزار و یک، پنجاه‌و دو کشور کنوانسیون سرکوب اقدامات غیرقانونی علیه امنیت حمل‌ونقل دریایی مربوط به سال ۱۹۸۸ را تصویب کردند. در جنوب شرق آسیا تنها چین، هند، ژاپن، پاکستان و سریلانکا این کنوانسیون را تصویب کردند. از آنجاکه بسیاری از کشورهای ساحلی در جنوب شرق آسیا عضو کنوانسیون فوق نیستند تأثیر این کنوانسیون بر مبارزه با دزدی دریایی در جنوب شرق آسیا محدود است.

## ۹. صلاحیت بین‌المللی در سیستم قضایی اندونزی

برای اندونزی دزدی دریایی چالش است. مناطق گسترده دریایی اندونزی آسیب‌پذیری‌هایی را در برابر دزدان دریایی به وجود می‌آورد و دیگر جنایتکاران در دریا می‌توانند از آن‌ها سوءاستفاده کنند. اطمینان از توانایی کافی و آگاهی از دامنه وقوع دزدی دریایی در اطراف اندونزی برای اتخاذ یک راهبرد مناسب، همچنان برای مقامات اندونزی یک چالش مداوم است. گفته می‌شود مقابله با دزدی دریایی ممکن است برای اندونزی از اهمیت کمتری برخوردار باشد. گشت زنی در مرزهای گسترده دریایی اندونزی، رسیدگی به اختلافات مرزی دریایی، مبارزه با جنایات دریایی و تخریب محیط‌زیست به دلیل عدم بودجه و سطح ضعیف تعداد کشتی‌های گشت، کاهش یافته است. علاوه بر این، اندونزی به امر تضمین حاکمیت خود حساس است و یکی از

<sup>۱</sup>SUA

<sup>۲</sup>Lyle J. Morris and Giacomo Persi Paoli, A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities, Published by the RAND Corporation, Santa Monica, Calif., and Cambridge, UK, p: (vii)

دلایل افزایش ارتکاب دزدی دریایی در اندونزی را می‌توان به دلیل رویکرد ضعیف کشورهای خارج منطقه‌ای که ممکن است تأثیر منفی بر مشکلات مطروحه داشته باشد، دانست.<sup>۱</sup>

درحالی‌که بیان‌شده، اندونزی با برخی از اعضای ایالات ReCAAP اختلافات قلمرو دارد. ReCAAP بر این پتانسیل‌ها غلبه کرده است علیرغم اینکه موضوع امنیت و کنترل جرم دزدی دریایی در تضاد با یک اصل محکم که عدم‌مداخله در امور داخلی یک کشور دیگر و احترام به استقلال و حاکمیت است. علاوه بر این، با تنظیم هدف مشترک برای مبارزه با دزدی دریایی، رژیم عملیاتی که به کشورهای عضو اجازه می‌دهد به‌طورجدی صلاحیت خود و تمرکز بر ReCAAP برای جلوگیری از خطرات سیاسی را اعمال کنند، به‌طور دقیق موردبررسی قرار گرفت. اکنون ReCAAP به‌عنوان یک دبیرخانه در جنوب شرقی آسیا فعالیت می‌کند که اطلاعات را جمع‌آوری می‌کند و به اشتراک می‌گذارد، گزارش‌های منظم صادر می‌کند، و ظرفیت‌سازی را هماهنگ می‌کند. علاوه بر این، برای اندونزی و مالزی امکان استفاده از این عملکرد به ترتیب فراهم می‌شود تا دارایی‌های خود را روی موضوعات و اعمال حاکمیت و صلاحیت اولویت‌بندی و متمرکز کنند. علاوه بر این، اگر این دو کشور عضو در سازمان ملل متحد ReCAAP باشند، این امکان وجود دارد که قدرت‌های منطقه‌ای بتوانند غیرمستقیم به‌عنوان نوعی داوری در موارد سیاسی مداخله کنند که اختلافاتی بین آن‌ها در اعمال صلاحیت رخ می‌دهد را خاتمه بخشند. البته موضع اصلی ReCAAP باید حفظ شود و با رویکردی خنثی و غیر مداخله‌ای، اما با نگاه شخص ثالث میانجی‌گر ممکن است اختلافات بین کشورهای هم‌جوار در تنگه مالاکا از بین برود یا مشکلات سیاسی را به‌عنوان یک پاسدار کاهش دهد. قدرت‌های منطقه‌ای همچنین می‌توانند پیشرفت کنند و با این رویکرد اعتمادبه‌نفس و افزایش قابلیت همکاری از طریق همکاری‌های بین‌دولتی، ایجاد تخصص عملیاتی در نیروی دریایی محلی، تعمیق روابط و ... افزایش یافته و توانایی اجرای برنامه را بهبود می‌بخشد که این عملکرد مشارکت را تسهیل می‌کند.<sup>۲</sup> از مصادیق اصل صلاحیت جهانی در این مورد، حادثه و پیگرد قانونی رنگین‌کمان آلودرا که یک نفت‌کش متعلق به ژاپن باخدمه فیلیپینی و تحت فرمان دو افسر ژاپنی بود. تانکر در حال قایقرانی از اندونزی به ژاپن بود. وقتی دزدان دریایی کشتی را ربودند، نیروی دریایی هند که بعداً دزدان دریایی را اسیر کرد و کشتی را برای محاکمه و محکومت توسط یک دادگاه در هند، به هند کشاند. به همین ترتیب، ایالات‌متحده و انگلستان مدعی انتقال دزدان دریایی بودند. به دلیل اینکه دزدان دریایی دستگیرشده در خلیج عدن بودند و همچنین برای محاکمه، کنیا به‌عنوان یکی از طرفین UNCLOS صلاحیت جهانی خود را تأیید کرد. همان‌طور که ملاحظه می‌شود اندونزی به‌عنوان یکی از طرفین صلاحیت خود را اعمال نکرد و مدعی صلاحیت نشد و این موضوع نشان از بی‌میلی مقامات اندونزی به اعمال صلاحیت قضائی دارد.

نتیجه‌گیری

<sup>۱</sup>Yuichi Monji, Regional cooperation for antipiracy measures in South East Asia: study of the Malacca Strait, World Maritime University Dissertations, 2014, P:51

<sup>۲</sup>Yuichi Monji, Regional cooperation for antipiracy measures in South East Asia: study of the Malacca Strait, World Maritime University Dissertations, 2014, P:5۳

Lawrence Azubuike, International Law Regime Against Piracy, Annual Survey of International & Comparative Law, Vol. 15, 2009.Art. 4 p: 58

یکی از کشورهای جنوب شرقی آسیا که بسیار درگیر دزدی دریایی است کشور اندونزی می‌باشد. دزدی دریایی در اندونزی نه تنها یک رسوایی است بلکه مطابق بررسی انجام شده توسط دیوان بین‌المللی دریا نوردی ما شاهد افزایش دزدی دریایی در اندونزی هستیم به گونه‌ای که طبق گزارش AGCS با ذکر داده‌هایی از دیوان بین‌المللی دریا نوردی، موارد دزدی دریایی در اندونزی بین سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۵ حدود هفت برابر شده است. که بر خلاف کاهش جهانی تعداد حملات دزدی دریایی است. مناطق آبی آسیای جنوب شرقی به علت آشفته‌گی ایجاد شده ناشی از دزدی دریایی در اندونزی کرده است و حرکت کشتی‌ها در این منطقه را از زمان ورود اروپایی‌ها پر خطر ساخته است. اصطلاح دزدی دریایی در اندونزی هم شامل موارد دزدیدن محموله‌ها و مخزن‌های سوخت کشتی‌های کشورهای دیگر می‌شود و هم شامل میزان بالای دزدی دریایی درون خود کشور می‌باشد. لذا مطابق نظر دیوان بین‌المللی دریا نوردی تعداد کشتی‌هایی که در اندونزی مورد حمله قرار می‌گیرند رو به افزایش است چونکه دزدان دریایی قادرند تا از گذرگاه‌های فرعی فرار کنند و با مخفی شدن در جزایر بسیار اطراف آن منطقه مانع از شناسایی خود شوند چونکه منطقه اطراف اندونزی به تنهایی دارای بیش از هزارهفتصد جزیره و جزایر کوچک استوایی می‌باشند که دزدان دریایی می‌توانند در آنجا پناه بگیرند. از طرفی همچون مشکلات بسیاری در رابطه با سیستم قانونی در اندونزی وجود دارد، بسیاری از قوانین و مقررات در تضاد با هم هستند و چون سیستم قانونی (شامل دادگاه‌ها) گاهی بطور موثر عمل نمی‌کنند، حل این تضادها مشکل می‌باشد بعلاوه حکومت قانون در اندونزی اغلب به علت فساد علاوه بر این می‌توان به محرک‌های مانند فقر و فساد نیز اشاره کرد که عمده این دزدان دریایی یکسری افراد قیر اندونزی هستند که در جستجوی کار می‌باشند که معمولاً هم ماهی‌گیری هستند که به دلیل شرایط بد ساحلی به این حرفه و جذب گروه‌های دزدان دریایی می‌شوند. در عرصه دریاها، دزدی دریایی اصلی‌ترین جرمی است که تحت صلاحیت جهانی قرار دارد. دکترین صلاحیت جهانی به تمام دولت‌ها اجازه می‌دهد که برخی از مجرمانی که مرتکب جرایم بین‌المللی شده‌اند را، حتی در صورتی که مجرم و قربانی هیچ ارتباطی با دولت تعقیب‌کننده نداشته باشند، محاکمه نمایند. قبل از تشدید بحران ارتکاب دزدی دریایی در سال‌های اخیر، قابلیت اجرای این قاعده در مورد دزدی دریایی ظاهراً غیر قابل استفاده به نظر می‌رسید، اما اکنون زمان آن فرا رسیده است که مرتکبان دزدی دریایی جدید مانند مرتکبان سایر جرایم مشمول صلاحیت جهانی مورد محاکمه قرار گیرند. اما از طرفی دولت‌ها برای استفاده از این اختیار قانونی با مشکلاتی نیز مواجه هستند که از جمله آن‌ها می‌توان به برخی هنجارهای حقوق بین‌الملل، خصوصاً هنجارهای حقوق بشری، که از زمان تصویب مقررات مربوط به دزدی دریایی افزایش یافته‌اند، اشاره نمود

### پیشنهادها

با بررسی اسناد بین‌المللی و عملکرد دولت‌ها در برخورد با این پدیده زشت بین‌المللی پیشنهادانی برای سرکوب دزدان دریایی می‌توان ارائه نمود که عبارتند از:

(۱) ضبط و مصادر اموال مسروقه و عودت آنها به صاحبان اصلی آن

<sup>۱</sup>Kontorovich, Eugene. "The Piracy Analogy: Modern Universal jurisdiction's Hollow Foundation." Harvard International Law review 45, No.1 (Winter 2004)

- ۲) تعقیب، دستگیری، محاکمه و مجازات دزدان دریایی
- ۳) تسریع در تصویب قوانین جدیدی مبارزه با دزدی دریایی و ایجاد دادگاه منطقه‌ای خاص محاکمه دزدان دریایی
- ۴) تقویت و نهادینه کردن همکاری‌های بین‌المللی میان دولت‌ها (اطلاع‌رسانی و علام خطر)
- ۵) ایجاد گشت زنی نهادینه شده در چهارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی
- ۶) امحاء و خشکاندن بسترهای دزدی دریایی (مانند فقرزدایی، امحاء دیکتاتور)ی
- ۷) جلوگیری از دخالت سایر کشور در امور داخلی (اندونزی)
- ۸) تبادل اطلاعات مربوط به دزدان دریایی بین اینترپل‌های کشورهای درگیر در موضوع
- ۹) تبادل تجربیات نحوه مبارزه با دزدان دریایی میان نیروهای نظامی کشورهای درگیر.

#### کتابنامه

#### فارسی

- ۱- ایبانی، غلامحسین (۱۳۹۰)، دزدی دریایی: تاملی در ضرورت همکاری بین‌المللی برای پیشگیری از آن، فصلنامه علمی-ترویجی مطالعات پیشگیری از جرم، سال ششم، شماره هجدهم
- ۲- شاملو، باقر، سجادی، احمد، (۱۳۹۷)، چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه موثر با دزدی دریایی، آموزه‌های حقوق کیفری، دانشگاه علوم اسلامی رضوی، شماره ۱۵.
- ۳- وسوی، فضل‌الله، موسوی، مهدی، جدیدی، انسیه، (۱۳۹۰)، چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی، پژوهش حقوق عمومی، دوره ۱۳، شماره ۳۲.
- ۴- وثوقی، زهرا، (۱۳۹۷)، دزدی دریایی رکورد سه ساله خود را زد، ص ۱ برگرفته از سایت:

<https://www.isna.ir/news>

#### لاتین



- 5-Miha Hribernik , Countering Maritime Piracy and Robbery in Southeast Asia The Role of the ReCAAP Agreement , European Institute for Asian Studies , March 2013, p: 3
- 6-Catherine Zara Raymond , Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait , Naval War College Review , Article 4 , Volume 62 , Number 3 , Summer2009 , p: 31
- 7-Adam,j,fenton,loannischapsos,(2019),prosecuting pirates: maritime piracy and Indonesian law, [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3398030](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3398030)
- 8-dedi,dinarto(2016), Indonesia Needs to Step up Its Fight Against Maritime Piracy, <https://thediplomat.com>.
- 9-ROBERT,M.FARLEY,YOAV,GORTZAK,(2009), Fighting Piracy: Experiences inSoutheast Asia and off the Hornof Africa, Journal of StrategicSecurity
- 10-Adelina Tumbarska, MARITIME PIRACY AND ARMED ROBBERY EVOLUTION IN 2008-2017, INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL "SECURITY & FUTURE", Institute of Metal 11-Science, Equipment and Technologies with Hydro- and Aerodynamics Centre "Acad. A. Balevski", at the Bulgarian Academy of Sciences (IMSETHAC – BAS), Sofia, Bulgaria,p: 18
- 12-Ger Teitler, Piracy in Southeast Asia A Historical Comparison, University of Amsterdam and the Royal Netherlands Naval College, 2001, p:81
- ۱۳.[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=^&cad=rja&uact=^&ved=۲ahUKEwiS۳\\_W^MbnAhXmSxUIHUx·ALsQFjAHegQIBxAB&url=https%۳A%۳F%۳Fpureportal.coventry.ac.uk%۳Fen%۳Fpublications%۳Fprosecuting-pirates-maritime-piracy-and-indonesian-law&usg=AOvVaw۳eSr۳qCGnYa۳MQξjcEanUB](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=^&cad=rja&uact=^&ved=۲ahUKEwiS۳_W^MbnAhXmSxUIHUx·ALsQFjAHegQIBxAB&url=https%۳A%۳F%۳Fpureportal.coventry.ac.uk%۳Fen%۳Fpublications%۳Fprosecuting-pirates-maritime-piracy-and-indonesian-law&usg=AOvVaw۳eSr۳qCGnYa۳MQξjcEanUB)
- Office of the inspector of transport security, international Piracy and Armed Robbery at Sea security inquiry report, 2010, P: ۲۹
- 14-Sam Bateman, Sea piracy: some inconvenient truths, Maritime security, 2010. volume 2, p: 15
- Office of the inspector of transport security, international Piracy and Armed Robbery at Sea security inquiry report, ۲۰۱۰, P: ۳۰
- 15-Milena Sterio, fighting piracy in Somalia ( and elsewhere ): why made is needed, Fordham International Law journal , volume 33,2009, Article 3,p: 382
- 16-European Council: Report on the Implementation of the European Security Strategy – Providing Security in a Changing World, s407/08, Brussels, 11 Dec, 2008: 8.
- 17-Milena Sterio, Fighting Piracy in Somalia (and Elsewhere):Why More Is Needed, Fordham International Law Journal, Volume 33, 2009, Article 3, P:۳۸۲
- 18-Marcel Hendrapati (2015). International Ship and Port Facilities Security Code and its Implementation in Indonesia. East Asian Observer259-270
- 19-Djalal, H. (2003). Piracy in South East Asia: Indonesian & Regional Responses. Indonesian J. Int'l L., 1, 419.
- 20-Lyle J. Morris and Giacomo Persi Paoli, A Preliminary Assessment of Indonesia's Maritime Security Threats and Capabilities, Published by the RAND Corporation, Santa Monica, Calif., and Cambridge, UK, p: (vii)
- 21-Yuichi Monji, Regional cooperation for antipiracy measures in South East Asia: study of the Malacca Strait, World Maritime University Dissertations, 2014, P:51

22- Kontorovich, Eugene. "The Piracy Analogy: Modern Universal jurisdiction's Hollow Foundation." *Harvard International Law review* 45, No.1 (Winter 2004)

23-Lawrence Azubike, *International Law Regime Against Piracy*, *Annual Survey of International & Comparative Law*, Vol. 15, 2009. Art. 4 p: 58