

## Piracy and Ways to Deal With it in the Light of International Rules and Regimes

**Afsaneh Shafa** PhD student, Department of International Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: [afsaneh\\_shafa@yahoo.com](mailto:afsaneh_shafa@yahoo.com)

**Armin Amini** *Corresponding Author*, Associate Professor of International Relations Department, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: [arminamini8@gmail.com](mailto:arminamini8@gmail.com)

**Mehrdad Nazemi** Assistant Professor, Department of International Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: [mehrdadnazemi@yahoo.com](mailto:mehrdadnazemi@yahoo.com)

### Article Info

#### Article Type:

Reserch Article

#### Keywords:

International Regimes,  
International Law,  
International  
Convention,  
Piracy.

### ABSTRACT

The freedom of navigation is of such importance that has been accepted and guaranteed not only in the open sea but also on territorial waters with some constraints in the form of innocent passage and even in certain cases on local and coastal waters since a long time ago. Therefore, there are certain exceptions to freedom of navigation in the open seas, among which the most important is "Piracy". Piracy or piraterie has been amongst the oldest maritime crimes, and for this reason, the term "piracy" invokes the image of one of the oldest and the most frequent events in the seas. This type of crime not only raises the issue of establishing security in the seas but also results in the exercise of universal jurisdiction over pirates. This jurisdiction is easily noticed in the 1958 Geneva Convention on the High Seas and also the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea in the form of cooperation between all governments in suppressing piracy.

**Cite this Article:** Shafa, A., Amini, A., & Nazemi, M. (2024). Piracy and ways to deal with it in the light of international rules and regimes. *International Relations Researches*, 14(2), 87-107 doi: 10.22034/irr.2024.477068.2596



© Author(s)

**Publisher:** Iranian Association of International Studies

**DOI:** 10.22034/irr.2024.477068.2596



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی

## دزدی دریایی و راههای مقابله با آن در پرتو قواعد و رژیم‌های بین‌المللی

افسانه شفا دانشجوی دکتری گروه حقوق بین‌الملل، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

ایمانامه: [afsaneh\\_shafa@yahoo.com](mailto:afsaneh_shafa@yahoo.com)

آرمین امینی نویسنده مسئول، دانشیار گروه روابط بین‌الملل، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

ایمانامه: [arminamini8@gmail.com](mailto:arminamini8@gmail.com)

مهرداد ناظمی استادیار گروه حقوق بین‌الملل، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

ایمانامه: [mehradnazemi@yahoo.com](mailto:mehradnazemi@yahoo.com)

درباره مقاله	چکیده
<b>نوع مقاله:</b> مقاله پژوهشی	آزادی دریانوردی از چنان اهمیتی برخوردار است که از دیرباز نه تنها در دریای آزاد بلکه با محدودیت‌هایی در قالب عبور بی‌ضرر در دریای سرزمینی و حتی در مواردی در آبهای داخلی دولت‌های ساحلی پذیرفته و تضمین شده است. بنابراین به آزادی دریانوردی در دریای آزاد استثنائاتی وارد است که مهمترین آن دزدی دریایی می‌باشد.
<b>کلیدواژه‌ها:</b> رژیم‌های بین‌المللی، حقوق بین‌المللی، کنوانسیون بین‌المللی، دزدی دریایی.	دزدی دریایی در زمره قدیمی‌ترین جنایات بین‌المللی است به همین دلیل هم هست انسان همراه با دزدی دریایی به اعماق یکی از کهن‌ترین و در عین حال مستمرترین حوادث دریاها کشانده می‌شود. این جنایت نه تنها بحث استقرار امنیت در دریاها را مطرح می‌کند، بلکه سبب اعمال صلاحیت جهانی نسبت به دزدان دریایی می‌شود. این صلاحیت هم در کنوانسیون ۱۹۹۳ ژنو در مورد دریای آزاد و هم در کنوانسیون ۱۹۳۲ حقوق دریاها در قالب همکاری کلیه دولت‌ها برای سرکوب دزدی دریایی قابل مشاهده است.
<b>تاریخچه مقاله</b> تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۱/۱۲ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۶/۳۱	

**استناد به این مقاله:** شفا، افسانه، امینی، آرمین، & ناظمی، مهرداد. (۱۴۰۳). دزدی دریایی و راههای مقابله با آن در پرتو قواعد و رژیم‌های

بین‌المللی. پژوهش‌های روابط بین‌الملل، ۱۴(۲)، ۸۷-۱۰۷. doi: 10.22034/irr.2024.477068.2596

© نویسنده(گان)

ناشر: انجمن ایرانی روابط بین‌الملل





دزدی دریایی از قدیمی‌ترین جرائم بین‌المللی است که پیشینه بسیار طولانی دارد و به ۱۲ قرن قبل از مسیح برمی‌گردد و در کنار تجارت برده به عنوان اولین مصادیق جنایت بین‌المللی قرار گرفته است. این جرم با گذشت زمان نه تنها رواج خود را از دست نداده بلکه همگام با پیشرفت تکنولوژی، پیشرفت نموده است. امروزه دزدی دریایی به شیوه‌ای متفاوت از آنچه که گذشته وجود داشته است رخ می‌دهد و با گسترش بی‌سابقه این جرم در آب‌های سومالی و خلیج عدن، جامعه بین‌المللی از این موضوع احساس خطر نموده و به مقابله و سرکوب دزدان دریایی برخاسته است. با توجه به رشد فزاینده تهدیدات دزدی دریایی برای ناامن کردن دریا و حمل و نقل دریایی و از طرف دیگر از آنجائیکه حدود ۹۰٪ از صادرات ایران از طریق دریا صورت می‌گیرد و کشتی‌های ایرانی برای فروش نفت به کشورهای حوزه مدیترانه ناچارند از خلیج عدن و آب‌های سرمای عبور نمایند که به طور متوسط روزانه یک کشتی ایرانی از این آبراه عبور می‌کند. نیاز و ضرورت امنیت در دریاها برای منافع ایران به خوبی نشان داده می‌شود. علاوه بر آن به نظر می‌رسد که قوانین حقوقی موجود در قالب کنوانسیون‌های حقوق دریای، برای پاسخگویی به این پدیده کافی نیست و تمهیدات دیگری نیاز است تا ترتیبات موجود کاملتر شود و در نتیجه توانایی بیشتری برای مبارزه با این امر داشته باشند. اقدامات کاربردی شامل همکاری‌های گسترده جامعه بین‌المللی و اقدامات شورای امنیت در این راستا نقش پررنگی ایفا می‌کنند.

ارتکاب دزدی دریایی با پیشینه بسیار طولانی‌اش به عنوان یک اقدام تهدیدکننده کشتی‌رانی بین‌المللی از عهد عتیق و باستان و در قرن وسطی تاکنون وجود داشته است. در دوره بین دو جنگ جهانی نیز در بعضی از دریاهای خاور دزدی دریایی شیوع داشته است و حتی در دریاهای اروپا مانند دریای سیاه نیز رواج داشته اما با افزایش وقایع دزدی دریایی در سالهای اخیر در مناطقی مانند خلیج عدن، تنگه مالاکا، سنگاپور بویژه از سال ۲۰۰۵ میلادی در سواحل سومالی از جمله موضوعاتی است که در این منطقه از جهان را به آزمایشگاهی جهت آزمودن کارایی قوانین و نهادهای بین‌المللی تبدیل نموده و علاوه به دلیل نبودن موضوع، منابع فارسی در این خصوص بسیار نادرند و در صورت وجود نیز از کلیات فراتر نمی‌روند به‌رحال تلاش بر این است که در شرایط موجود، تحقیقی جامع و مفید در این موضوع صورت بگیرد.



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



آزاد اگر کارکنان کشتی یا هواپیما شورش نمایند و کنترل کشتی یا هواپیما را در دست خود بگیرند و برای مقاصد شخصی خود مرتکب تعدی بشوند، عمل آنان دزدی دریایی محسوب می‌گردد. شایان ذکر است در مواردی که کارکنان یا مسافران در داخل کشتی علیه کشتی یا اموال و اشخاص سوار بر کشتی مرتکب تعدی می‌شوند از شمولیت تعریف دزدی دریایی خارج می‌شود.

## ۲. عملکرد سازمان‌های بین‌المللی در مقابله با دزدی دریایی

در این قسمت در ابتدا به تحلیل عملکرد سازمان‌های بین‌المللی دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی و سپس عملکرد شورای امنیت و قطع‌نامه‌های آن پرداخته می‌شود.

### ۲-۱. سازمان بین‌المللی دریانوردی

از سال ۱۹۷۹ دزدی دریایی مورد توجه سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار گرفت و مجمع عمومی سازمان تا کنون قطع‌نامه‌ها و دستور العمل‌های چندی از جمله قطعنامه مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹ در مورد توقیف غیر قانونی کشتی‌ها و محموله آن، قطعنامه مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ در مورد اقدامات مربوط به دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها، قطعنامه‌های مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱، ۴ نوامبر ۱۹۹۳ در خصوص پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه، قطعنامه مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ در مورد راهنمای تحقیق جرائم مذکور و قطعنامه ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷ در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه مشخصاً در آب‌های سومالی در این رابطه صادر نموده است. مجمع در آخرین اقدام خود در نیمه اول دسامبر ۲۰۰۹ میادی به صدور قطعنامه (۲۶) ۰۱۰۲۵ در زمینه قواعد رفتاری برای بازجویی و تحقیق از جرائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا و قطعنامه (۲۶) ۰۱۰۲۶ در زمینه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی و خلیج عدن همت گماشت. بر اساس تصمیمی که کمیته ایمنی دریایی ایمو در شصت و ششمین اجلاس آن در ژوئن ۱۹۹۶ اتخاذ نموده، دبیر کل ایمو موظف است پس از ماه مارس هر سال، گزارش سالیانه و مختصری را در خصوص اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها که طی سال قبل ارتکاب یافته و به سازمان گزارش شده است، تهیه نماید. نکته حائز اهمیت این است که حملات گزارش شده نسبت به قایق‌های صیادی و کشتی‌های کشورمان تنها مشمول بر یک مورد بوده در حالی که در طی سال‌های اخیر میلادی شاهد بیش از ۳۰ مورد حمله به کشتی‌های ایرانی و قایق‌های صیادی توسط دزدان دریایی سومالی و نیز گروگانگیری اتباع کشورمان در جریان این حمله بوده‌ایم. به طوری که آخرین گزارشات



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



شده و حاوی نکات و راه‌نمایی‌های عملیاتی و حقوقی قابل توجهی در زمینه نحوه مقابله با دزدی دریایی و چگونگی هماهنگی بین کشورها در این زمینه است.

به جرات می‌توان گفت زمینه‌سازی اولیه برای صدور اغلب قطع‌نامه‌های شورای امنیت سازمان ملل در خصوص مقابله با دزدی دریایی در سال‌های اخیر توسط سازمان بین‌المللی دریایی فراهم شده است. مقدمات اولیه آخرین نشست منطقه‌ای در کشور جیبوتی جهت تدوین یک موافقت‌نامه منطقه‌ای برای مقابله مؤثر عملیاتی و قضایی با دزدی دریایی در سازمان بین‌المللی دریایی فراهم شده و در ژانویه ۲۰۰۹ منتهی به تصویب موافقت‌نامه‌ای تحت عنوان "کد عملیاتی برای مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های اقیانوس هند و خلیج عدن" گردید.

گفتنی است که بعد از واقعه یازدهم سپتامبر، با صدور قطع‌نامه‌ای از سوی سازمان ملل، سازمان بین‌المللی دریایی موظف است اقداماتی را در رابطه با جلوگیری از اعمال تروریستی در بخش کشتیرانی و بنادر انجام دهد. بر همین اساس آیین‌نامه بین‌المللی کشتی‌ها و بنادر در سازمان بین‌المللی دریایی تدوین و با نوعی تکلف و در واقع برای فراهم کردن مقدمات ازم‌اجرا شدن فوری آن، آیین‌نامه مذکور به کنوانسیون ایمنی جان‌اشخاص در دریا الحاق گردید که هم‌اکنون اجرای آیین‌نامه مزبور بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد.

این نکته نیز خالی از لطف نیست که در اسناد و گزارش‌های سازمان بین‌المللی دریایی راجع به "دزدی دریایی" معموا دو اصاح "Piracy" (دزدی دریایی) و "Armed robbery" (سرقت مسلحانه) به صورت مترادف در کنار یکدیگر ذکر می‌شود با این حال بین این دو اصطلاح تفاوت وجود دارد.

Armed robbery در قطع‌نامه شماره (۲۶) ۸۰۱۰۲۶ مجمع سازمان بین‌المللی دریایی مصوب به صورت زیر تعریف شده است. "هر نوع عمل غیر قانونی خشونت‌آمیز یا توقیف یا هر عمل غارتگرانه، یا تهدید به اعمال مزبور، به غیر از دزدی دریایی، که برای مقاصد خصوصی علیه یک کشتی یا اشخاص یا اموال روی کشتی مزبور، در آب‌های داخلی، مجمع‌الجزایری یا دریای سرزمینی یک دولت ارتکاب یافته باشد. سازمان بین‌المللی دریایی تعریفی از دزدی دریایی ارائه نموده است بر این اساس "عمل سوار شدن به هر گونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هر گونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل" دزدی دریایی نامیده می‌شود. در همین راستا این سازمان چندین قطع‌نامه صادر کرده است که به طور تفصیلی نام برده می‌شود:





پرو، شہسکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



۵-۲. قطعنامه ۴ نوامبر ۱۹۹۳ در مورد پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه

#### علیه کشتی‌ها

مجمع عمومی ای‌مو از تشکیل گروه کاری ویژه دزدی دریایی در تنگه مالاکا توسط دبیر کل استقبال کرده و از دول عضو می‌خواهد در مناطقی که به عنوان مناطق متأثر از دزدی دریایی مشخص شده اقدامات ضروری جهت سرکوب و پیشگیری دزدی دریایی به عمل آورده و موافقت‌نامه‌هایی را با دولت همسایه منعقد کنند و مراکز هماهنگی نجات ملی و دیگر کارگزاری‌های مربوط را ایجاد نمایند و کشتی‌های حامل پرچم دولت‌ها وقایع دزدی دریایی را به ایستگاه‌های نجات و مراکز مستقر در خشکی اطلاع دهند و از کمیته ایمنی دریا تقاضا می‌کند تا در خصوص پذیرش یک عامت مشخص برای استفاده کشتی‌ها در هنگام حمله یا تهدید به حمله بررسی ازم صورت دهد.

۶-۲. قطعنامه ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱ در مورد راه‌های تحقیق جرائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه

#### علیه کشتی‌ها

در این قطعنامه مجمع عمومی ای‌مو از مقررات کنوانسیون سرکوب اقدامات غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ و پروتکل آن و مقررات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا در مورد دزدی دریایی و فقدان قوانین مناسب در برخی کشورها یاد می‌کند و در ضمن از دولت‌ها می‌خواهد در صورت ارتکاب دزدی دریایی همه اقدامات ازم را بر اساس صاحبیت خود به عمل آورند.

۷-۲. قطعنامه مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷ در مورد دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها

#### در آب‌های سومالی

این قطعنامه ضمن یادآوری مواد ۱۰۰ و ۱۰۵ و ۱۱۰ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مبنی بر لزوم همکاری دولت‌ها، اعمال صاحبیت کیفری بر دزدی دریایی و حقوق بازرسی و توقیف کشتی دزدان دریایی بر قطعنامه‌های قبلی خود تاکید کرده و جلب توجه شورای امنیت به وقایع دزدی دریایی در سواحل سومالی و تاکید بر گزارش گروه نظارت بر سومالی مبتنی بر وضع خاص دزدی دریایی در سومالی به لحاظ فقدان دولت کار آمد از تأثیر منفی این اقدامات بر کمک‌های بشر دوستانه در سومالی ابراز نگرانی شدید می‌کند. مجمع عمومی از دولت فدرال موقت سومالی می‌خواهد که کلیه اقدامات ازم را جهت سرکوب دزدان دریایی و آزادی کشتی‌های ربوده شده انجام دهد و از شورای امنیت تقاضا می‌کند که به کشتی‌های جنگی یا هواپیماهای نظامی که به طور مشخص در خدمت دولت معین می‌باشند و در اقیانوس



پرو، شہسکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



از طریق پخش رسانه‌ای ماهواره، گزارش موارد دزدی و راهزنی مسلحانه در دریاها به مراجع قضایی و دفتر بین‌المللی کشتی‌رانی، کمک به مراجع قضایی محلی برای دستگیری دزدان دریایی و همکاری در محاکمه آنان، کمک به خدمه یا مالکان کشتی‌هایی که مورد حمله قرار گرفته یا ربوده شده‌اند از طریق آمایش نیروهای نظامی حاضر در محل برای مساعدت به آنها، تهیه گزارش هفتگی از فعالیت دزدان دریایی و انتشار آن از طریق اینترنت، و گزارش‌های کامل فصلی و سالانه با آمار دقیق و جزئی دزدی‌های دریایی که این خدمات به طور رایگان در اختیار تمام کشتی‌ها بدون توجه به مالکیت یا پرچم آنها قرار داده می‌شود.

### ۲-۳. سازمان ملل متحد و ارگان‌های مربوطه

سازمان ملل متحد تلاش خود را در جهت تقویت ظرفیت‌های قانونی و قضایی دولت‌های عضو به منظور تضمین محاکمه افراد مظنون به دزدی دریایی از طریق هماهنگ‌سازی قوانین ملی با رژیم حقوقی بین‌المللی حاکم به کار بسته است. همچنین این سازمان از طریق دفتر امور حقوقی خود با کمک اتحادیه اروپا به تهیه پیش‌نویس اصول راهنما برای کشورهای که به استرداد مظنونین به دزدی دریایی به کشور کنیا مبادرت می‌کنند، اقدام نموده است. به علاوه نیروهای حافظ صلح سازمان ملل نیز نقش موثری در حفظ صلح و امنیت نسبی در کشور سومالی ایفا نموده است. مجمع عمومی سازمان ملل متحد طی قطع‌نامه ۵۴/۳۱ در تاریخ ۱۸ ژانویه ۲۰۰۰، نگرانی خود را از افزایش تهدید کشتیرانی به واسطه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا ابراز نموده و ضمن قدرانی از اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی، از دولت‌ها تقاضا می‌کند با سازمان مذکور و گروه ارتباطات آن در راستای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها از جمله از طریق وضع قواعد رفتاری و خط‌مشی‌های استاندارد در خصوص تحقیق در مورد حمات کشتی‌ها و تعقیب مهاجمین ایجاد نماید و از آنها تقاضا می‌کند راهکارهای سازمان ایمو در خصوص پیشگیری و مبارزه با حمات دزدی دریایی و راهزنی مساحانه را از طریق همکاری منطقه‌ای و تحقیق یا همکاری در گزارش و تحقیقات راجع به موارد ارتكابی اجرا نموده و مرتکبین جرائم دریایی را بر اساس حقوق بین‌الملل محاکمه و مجازات نمایند. به علاوه مصرانه از دولت‌ها می‌خواهد تا با عضویت در کنوانسیون منع اقدامات غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی و پروتکل آن، به تضمین اجرای مؤثر آن همت گمارند. (تقی زاده، ۱۳۹۰: ۲۰۰)



پرو، شہسکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتمال جامع علوم انسانی



و در پی صدور قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت در سال ۲۰۰۸ تشکیل گردید. گروه تماس برای مقابله با دزدی دریایی تاکنون در پنج گروه کاری فعالیت نموده است: گروه کاری اول که به ابتکار انگلیستان و با حمایت سازمان بین المللی دریانوردی آغاز به فعالیت نمود، به اقدامات مربوط به همکاری نظامی و کاربردی و انتقال اطلاعات و ایجاد مرکز همکاری منطقه‌ای برای مقابله می‌پردازد. گروه کاری دوم که به ابتکار دانمارک و با حمایت دفتر مقابله با جرائم و مواد مخدر ملل متحد، به مباحث حقوقی مربوط به دزدی دریایی می‌پردازد. گروه کاری سوم با ابتکار ایالات متحد آمریکا و با حمایت ایمو، در ارتباط با خود ایمنی کشتی رانی و سایر توانمندی‌های مقابله با بحران دزدی دریایی است. گروه چهارم به ابتکار مصر، اقداماتی را در زمینه بهبود تاش‌های دیپلماتیکی و کسب اطاعات مشترک پیرامون تمام جنبه‌های دزدی دریایی به انجام رسانیده است و در نهایت گروه پنجم که پیشنهاد تشکیل آن در نهمین اجلاس جامع در تاریخ ۱۴ جوای ۲۰۱۱ با موضوع "جریانات مالی غیر قانونی مرتبط با دزدی دریایی در سواحل سومالی" با اجماع کشورهای عضو به تصویب رسید. (تقی زاده، ۱۳۹۰: ۲۰۴)

## ۲-۶. اقدامات شورای امنیت

### ۱-۶-۲. اقدامات شورای امنیت

نخستین ماده فصل هفتم که ذیل عبارت "اقدام در موارد تهدید علیه صلح، نقض صلح و اعمال تجاوز" تدوین شده، ماده ۳۹ است. به موجب این ماده: "شورای امنیت وجود هر گونه تهدید علیه صلح، نقض صلح یا عمل تجاوز را احراز نموده و توصیه‌هایی خواهد کرد یا تصمیم خواهد گرفت که برای حفظ یا اعاده صلح و امنیت بین المللی بر طبق مواد ۴۱ و ۴۲ چه اقداماتی باید انجام دهد. (ناصرزاده ۱۳۷۲: ۳۲۴) بنابراین شورای امنیت در اجرای ماده ۳۹ دارای دو مسئولیت مهم است

۱. تشخیص و احراز جرائم بین المللی تهدید علیه صلح، نقض صلح و عمل تجاوز

۲. توصیه و اتخاذ تصمیم در مورد اجرای اقدامات ازم به منظور حفظ صلح و امنیت جهانی.

در مورد موضوع دزدی دریایی، شورای امنیت بر اساس فصل هفتم منشور، ذاتاً صلاحیت رسیدگی به این جرم را دارد چرا که همان طور که گفته شد جرم دزدی دریایی جزو اولین جرایمی است که بین المللی شناخته شده است سپس بنابراین شورای امنیت ذاتاً صالح به رسیدگی است و در این مورد قطعنامه‌های متعددی را در سالهای ۲۰۰۸، ۲۰۰۹، ۲۰۱۰، ۲۰۱۲ صادر کرده است و این قطعنامه‌ها اکثراً در مورد سواحل سومالی و خلیج عدن می‌باشد که امروزه مبتلاترین مناطق دزدی دریایی است. با توجه



پرو، شہسکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



قطعنامه ۱۸۵۱ از این هم جلوتر رفت و عملیات مقابله با دزدی دریایی و اتحاد کلیه اقدامات ضروری در خاک سومالی، پیگیری نمود اختیار اعطا شده در قطعنامه‌های ۱۸۴۶، ۱۸۵۱ در دسامبر ۲۰۰۹ پایان یافت اما در ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ قطعنامه ۱۸۹۷ برای ۱۲ ماه دیگر مقررات مشابهی را وضع نمود. قطعنامه‌های ۱۸۹۷، ۱۸۵۱، ۱۸۴۶ همگی فراخوانی هستند برای کشورها، سازمان‌های بین‌المللی و منطقه‌ای تا در نبرد بر علیه دزدی دریایی، فعانه عمل کنند. اعمالی چون ضبط و توقیف قایق، کشتی، ساح ها و سایر تجهیزات مورد استفاده دزدان دریایی، برای موفقیت به این همکاری نیاز دارند به عاوه قطعنامه ۱۸۵۱ اقتضا دارد رفتار دولت‌ها در این حوزه با حقوق بین‌المللی بشر دوستانه سازگار باشد. البته این نکته شایان ذکر است که ورود در عرصه همکاری در این زمینه‌ها، باید با جلب رضایت (دولت فدرال انتقالی سومالی و آگاه ساختن دبیر کل باشد. تمام قطعنامه‌های شورای امنیت بر لزوم اخذ رضای سومالی در موارد ورود به خاک یا دریای سرزمینی آن، تأکید دارد و صراحتاً بیان می‌کند این استثناء تنها در مورد دزدی دریایی سومالی اتفاق می‌افتد و به هیچ وجه عرف تلقی نمی‌گردد.

## ۲-۶-۲. قطع نامه‌های شورای امنیت در مورد دزدی دریایی

در راستای موضوع دزدی دریایی شورای امنیت قطع نامه‌های متعددی صادر کرده است که در زیر به صورت مختصر توضیح داده می‌شود، با نگاه اجمالی به این قطع نامه‌ها می‌توان به این نتیجه رسید که قطع نامه‌های ذیل بیشتر مربوط به سواحل سومالی و نگرانی شورای امنیت در خصوص این سواحل هست.

## ۱-۲-۶-۲. قطع نامه ۲۰۷۷ مورخ ۲۱ نوامبر ۲۰۱۲ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی

شورای امنیت طی این قطع نامه با استناد به فصل هفتم منشور ملل متحد بار دیگر مجوز اقدام بین‌المللی بر ضد جرائم دریایی ارتكابی اطراف سواحل سومالی را تا تاریخ ۵ نوامبر ۲۰۱۳ تمدید کرد. شورا مسئولیت اولیه مبارزه با جرائم یاد شده را بر عهده مقامات سومالی دانست و از آن‌ها درخواست کرد که بی‌درنگ با همکاری دبیر کل ملل متحد و نهاد های نظام ملل متحد مجموعه مقررات کامل مبارزه با دزدی دریایی به تصویب برسانند و همچنین برای جلوگیری از بهره برداری غیر قانونی از منابع دریایی منطقه انحصاری اقتصادی سومالی، اعلامیه ای در خصوص منطقه انحصاری - اقتصادی سومالی بر اساس کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها صادر کرد. از سوی دیگر همه دولت‌های عضو ملل متحد را به نظارت مؤثر بر اجرای قطع نامه‌های شورا راجع به تحریم تسلیحاتی سومالی، جرم انگاری دزدی دریایی در





پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



تصريحاً حمايت خود را از کمک برخی دولت‌ها در محافظت از کاروان دریایی برنامه جهانی غذا اعلام می‌دارد و از دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای می‌خواهد تا با هماهنگی نزدیک با یکدیگر و همان گونه که در گزارش پیشرفت امور به دبیر کل اعلام شد، بنا به تقاضای دولت فدرال موقت (TFG)، اقدامات از جهت حمايت از کشتیرانی درگیر در حمل و نقل و ارائه کمک‌های بشر دوستانه به سومالی و فعالیت‌های مجاز ملل متحد انجام دهند و از کشورهای کمک کننده به کاروان کشتی‌ها (MMISOM) مأموریت اتحادیه آفریقا برای سومالی می‌خواهد تا به هر طریق مناسب، حمايت خود را در این راستا اعلام نمایند و از دبیر کل ملل متحد تقاضا می‌نماید تا حمايت خود را عملاً اعلام نماید.

#### ۲-۶-۲-۶. قطع نامه ۱۸۱۶ مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت طی این قطع نامه شدیداً نگرانی خود را از تهدیدات ناشی از اقدامات دزدی دریایی راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌هایی که کمک بشر دوستانه سریع، ایمن و مؤثر به سومالی ارائه می‌کنند و نیز نگرانی خود را در گزارش‌های سه ماهه سازمان بین المللی دریا IMO از سال ۲۰۰۵ اعلام می‌دارد که شاهدهی بر تداوم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه بویژه در آبهای ساحلی سومالی می‌باشد و تاکید می‌کند که حقوق بین الملل همانگونه که در کنوانسیون حقوق دریاها مصوب ۱۵ دسامبر ۱۹۸۲ انعکاس یافته، یک چارچوب حقوقی قابل اعمال را برای مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و همچنین دیگر فعالیت‌های مربوط به اقیانوس تشریح نموده است و به مفاد حقوق بین الملل مرتبط با سرکوبی دزدی دریایی از جمله کنوانسیون حقوق دریاها مجدداً تاکید می‌کند و خاطر نشان می‌سازد که آنها اصول راهنمایی را برای همکاری وسیع و کامل در سرکوبی دزدی دریایی در دریاهای آزاد و دیگر مکان‌های خارج از صلاحیت هر دولتی فراهم می‌نمایند که محدود به سوار شدن، جستجو، و مصادره کشتی‌های درگیر در دزدی دریایی یا مظنون به درگیری دزدی دریایی نیست و ناظر بر دستگیری افرادی است که در چنین اقداماتی درگیر هستند با این دیدگاه که آنها افراد تحت تعقیب قانون می‌باشند.

#### ۲-۶-۲-۷. قطع نامه ۱۸۳۸ مصوب ۱۷ اکتبر ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت طی این قطع نامه شدیداً از گسترش اخیر اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌ها در سواحل سومالی، از تهدید جدی علیه ارائه مؤثر، ایمن و فوری کمک‌های بشر دوستانه سومالی و نیز کشتیرانی بین المللی و نیز امنیت مسیرهای دریایی تجاری و همچنین فعالیت‌های ماهیگیری مطابق حقوق بین الملل، اعلام نگرانی می‌نماید و همچنین نگرانی خود را از افزایش اعمال خشونت بار



پرو، شہسکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



### ۳-۳. ابزار نگرانی از دادن باج:

این نگرانی در گزارش مورخ ۲۰ نوامبر ۲۰۰۸ گروه کنترل سومالی آماده است. در این گزارش آمده است که باج دهی به دزدان سبب تشویق دزدی دریایی در سواحل سومالی است این عمل (دادن باج) توسط اغلب کشورها، حتی ایران نیز انجام شده است. ایران تا ژانویه ۲۰۱۰ حدود ۴ میلیون دلار برای آزادی ۲ فرزند از کشتی‌های خود پرداخت کرده است.

### ۳-۴. ابزار خرسندی از تصمیم ناتو برای مبارزه با دزدی دریایی در سواحل سومالی

شورای امنیت از ناتو بابت اسکورت کشتی‌های برنامه جهانی (PAM یا WFP) تشکر نموده است و همچنین رضایت خود از تصمیم اتحادیه اروپا برای اجرای عملیات دریایی ۱۲ ماهه به منظور حمایت از کشتی‌های حامل مواد غذایی متعلق به برنامه جهانی غذا که حامل کمک‌های بشر دوستانه به سومالی هستند ابراز داشته است. همچنین این شورا حمایت از سایر کشتی‌های آسیب پذیرد در صورت تهاجم دزدان دریایی و سارقان مسلح در سواحل سومالی را مورد توجه قرار داده است.

### ۴. توقیف کشتی‌ها و تسلیحات و سایر موارد

کلیه کشتی‌ها و تسلیحات و سایر موادی که به دلیل قوی برای ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی به کار می‌رود.

۴-۱. بسط گستره گستره اجرایی کنوانسیون ۱۹۸۸ در مورد اعمال غیر قانونی بر ضد امنیت دریایی به دزدان دریایی و سارقان مسلح در دریا:

شورای امنیت در قطع مادر ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸ اعلام می‌دارد که طبق کنوانسیون ۱۹۸۸، دولت‌های عضو آن مکلفند عمل تصرف کشتی یا کنترل آن را با استفاده یا تهدید به استفاده از خشونت یا هر شکل دیگر از ایجاد رعب جرم انگاری نمایند و صاحبیت خود را نسبت به این جرائم برقرار و اعمال نمایند و مرتکبان یا منظورتن چنین جرائمی را مسترد نمایند. شورای امنیت هم چنین تکلیف دولت‌های عضو این کنوانسیون را به همکاری بادیبرکل سازمان بین المللی دریایی به منظور داشتن حقوقی ازم برای تعقیب اشخاص مضمون به ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی را متذکر می‌گردد.



پرو، شہسکاه علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



تنفسی و ماریا، کمبود دسترسی به آب سالم، کمبود تسهیلات درمانی و تجهیزات پزشکی و نرخ‌های بالای سوء تغذیه، و مرگ و میر کودکان از جمله چالش‌های حقوق بشری در کشورسومالی در امتداد غرب اقیانوس هند، خشکسالی مداوم و سیاب‌های عظیم به ویژه طوفان سونامی به طور فزاینده‌ای منجر به کاهش منابع دریایی و دام پروری در سومالی شده و زمینه‌های گرایش عمده‌ی جوانان به سمت فعالیت‌های مجرمانه دزدی دریایی را فراهم نموده است. به عاوه بحران اقتصادی، بیکاری عده زیادی از جوانان به علت کاهش وسیع منابع دریایی و دامی، فقر و درآمد کم، قبیله‌گرایی و درگیری مداوم میان قبایل از جمله عواملی است که بحران دزدی دریایی در سواحل سومالی را تشدید می‌کند. بنابراین به عنوان نتیجه‌گیری می‌توان گفت که عمدتاً علت ارتکاب به این جرم فقر می‌باشد. اما در مورد کنوانسیون‌های ۱۹۸۲ حقوق دریاها و ۱۹۵۸ دریای آزاد، نکته قابل توجه محل ارتکاب دزدی دریایی است. طبق تعاریف دو کنوانسیون پیش گفته، دزدی دریایی فقط در دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولتها قابل تحقق و ارتکاب است. حال اگر این عمل در مناطق دیگر دریایی از جمله در منطقه اقتصادی انحصاری ارتکاب یابد چه وضعیتی پیش می‌آید؟ همچنین تعریف معاهداتی دزدی دریایی تا حدودی مبهم است، برای مثال این تعریف هیچ گونه نشانی از انواع خشونت مجرمانه ارائه نمی‌کند. در هر حال می‌توان گفت که یه قتل یا یک دزدی ارتکابی در دریا به خودی خود دزدی دریایی نیست. و در نهایت به رغم بسط دزدی دریایی به هوانوردی، باید گفت که تعاریف ارائه شده نتوانسته چندان به روز شوند. تحوات بعدی که در ارتکاب دزدی دریایی در برخی از مناطق جهان مانند دریای چین، تنگه ماکا سواحل نیجریه و به خصوص سواحل سومالی مشاهده شده‌اند مثبت چنین ادعایی می‌باشند. بنابراین به عنوان نتیجه‌گیری می‌توان بیان نمود که کنوانسیون‌های بین‌المللی بدلیل اینکه دایره شمول مقابله با بزه دزدی دریایی را محدود به دریای آزاد و مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها می‌کند، آنچنان که انتظار می‌رود در توقیف این بزه موفق نبوده است. در راستای توسعه همکاری‌های بین‌المللی در مقابله با بحران دزدی دریایی، در تاریخ ۱۸ و ۱۹ آوریل ۲۰۱۱، کنفرانس بین‌المللی "چالش جهانی، پاسخ‌های منطقه‌ای، رهیافت مشترک برای مقابله با دزدی دریایی" با حضور وزرای امور خارجه و نمایندگان بیش از ۶۰ کشور جهان و بیش از ۲۰۰ سازمان بین‌المللی و دست‌اندرکار صنایع کشتی‌رانی جهان در امارت دومی در کشور امارات متحد عربی با هدف یافتن رهیافت‌ها و راهکارهای بین‌المللی مقابله با افزایش روزافزون فعالیت‌های مجرمانه در دریاها، برگزار شد. در کنفرانس مذکور دولت‌های عضو جامعه بین‌المللی به تعقیب کیفری و محاکمه اشخاص مظنون به ارتکاب دزدی دریایی و راهزنی



پروپوزیشن گاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی  
پرتال جامع علوم انسانی



مروتی، زهرا (۱۳۸۷)، مقاله نخستین ناوگان دریایی ایران در دوره قاجار، مقدمه متن سخنرانی آقای دکتر ابراهیم بیگ زاده در همایش حقوق بین الملل، دزدی دریایی مورخه ۱۳۸۷/۱۰/۱۲ در تالار عدالت حقوق، دانشکده شهید بهشتی

ممتاز، جمشید (۱۳۸۱)، مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی، فصلنامه سیاست خارجی

ناصر زاده، هوشنگ، اعلامیه دی حقوق بشر

نجفی اسفاد، مرتضی و جهانی، فرخزاد (۱۳۸۹)، دزدی دریایی و حقوق بین الملل، مروری بر حوادث سومالی، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، ناشر، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، تهران،

دی ماه ۱۳۸۹

نکیسا، بهمن (۱۳۸۷)، صنعت کشتیرانی و تهدیدی بنام دزدی‌های دریایی، پیام دریا، شماره ۱۶۹، اردیبهشت.

نورپوری، منصور، حبیبی، محمد (۱۳۸۵)، حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲، مرکز ملی اقیانوس

شمالی

Brainl.white and Kenneth.L.wydajewski, "commercial ship self de frence against piracy and maritime terrorism, aceans, OZMTS/IEEE, vok, oc, 2002, ppllou-1171

Catherin zara Raymond, piracy in southeast Asia, new trends, issues and responses, institute of defense and strategic studies, singapor, NO89, 2005

Douglas Guilfoyle, trecity jurisdiction oven pircetes: Acompilation of legal texts with in troductory notes, university college London, 2009

International chamber of commerce, international piracy and Armed Robbery against ships, Annual Report janury Decembre 30-2008

Peter chalk, the maritime Dimensions of international security, terrorism, piracy and challenge for the united state, R And corporation, 2008

Res A.1002 (25) 14.Resolution 20200 (2012), Adopted on 22 February 2012

Res, A, a22 (XXV), Adopted on 29 nobember 2007, Agenda ITEM 25, the Assembly, IMO

Res, A.a22 (XXII)Adopted on 29 november 2001, Agenda ITEM 22, the Assembly, IMO

Res. A 738 (XVIII), Adopted on u November 1993, 19 genda ITEM 18, the Assembly, IMO

Res. A. 545 (XIII), Adopted on 17 november, 1983, Agenda ITEM .the Assembly, IMO, P.uoz

Res.A.683 (XVII), Adopted on 6 november 1991, Aenda ITEM17, the Assembly, IMO, p.u95

Res.A.uol (x1), adopted on 15 november 1979, Agenda Itemll, the Assembly, IMO, p.395.

Resolution 2077 (2012), adopted on 21 november 2012. 16.Antonio Cassese,International law,second Edition,Oxford University,2005,p.15

Theodore tpichard, reconsidering the letter of marquee: utilizing private security providers against piracy, public contract law journal, vol, 39,NO.3, zob