

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

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

Mehrdad Nazemi Assistant Professor, Department of International Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: 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

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.

رایانامه: afsaneh_shafa@yahoo.com

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

رایانامه: arminamini8@gmail.com

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

رایانامه: mehrdadnazemi@yahoo.com

چکیده	درباره مقاله
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. 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.	نوع مقاله: مقاله پژوهشی کلیدواژه‌ها: رژیم‌های بین‌المللی، حقوق بین‌المللی، کنوانسیون بین‌المللی، دزدی دریایی. تاریخچه مقاله 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 تهدید کننده کشتی رانی بین‌المللی از عهد عتیق و باستان و در قرن وسطی تاکنون وجود داشته است. در دوره بین دو جنگ جهانی نیز در بعضی از دریاها خاور دزدی دریایی شیوع داشته است و حتی در دریاها 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.



۱. چارچوب مفهومی: تعریف دزدی دریایی

الف- از دیدگاه عرف

دزدی دریایی از دیدگاه عرف شامل همه اقدامات خشونت آمیز غیرقانونی، بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتی‌های خصوصی علیه کشتی‌های دیگر یا اشخاص و اموال داخل آنها در دریای آزاد دانسته شده است (چرچیل، لو، ۲۸۶، ۱۳۶۷) که قدمت آن به تاریخ دست اندازی بشر و تسلط او به دریاها بازمی‌گردد. بحث عرفی دزدی دریایی ریشه در حقوق دریا دارد، اگرچه وجود آن در این نظم حقوقی مشکلی را ایجاد نمی‌کند اما ثبات و استحکام آن فارغ از هر گونه مشکلی نیست البته برخی از نویسندگان بر این نظر بوده‌اند که یک تعریف چندان با ارزشی از دزدی دریایی در عرف وجود ندارد. تفاوت‌های موجود میان تعاریف مندرج در قوانین داخلی منجر به رعایت نوعی احتیاط در خصوص یک تعریف عرفی دقیق از دزدی دریایی می‌شود، تعریفی که بتواند بیانگر نوعی رویه هماهنگ و متحدالشکل دولتها باشد. البته ارجاع به اعمال خشونت بار کافی است که میان دزدی دریایی و سایر جرائم دریایی قائل به تفکیک شد. برای مثال برخی اعمال متقلبانه کاپیتان کشتی در اجرای وظایفش یکی از قدیمی‌ترین اشکال جرم است که آنها هم به سهم خود دچار کثرت و تنوع قابل توجهی است در کنار این تعریف نه چندان دقیق عرفی، دزدی دریایی از سال ۱۹۵۸ موضوع حقوق معاهداتی قرار گرفت و دارای تعریفی قراردادی گردید. (بیگ زاده، ۱۳۸۷: ۸).

ب: تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۵ دریای آزاد

این کنوانسیون در واقع تجلی تدوین حقوق بین‌المللی عرفی تلقی می‌شود که دزدی دریایی را در مواد ۱۵ تا ۱۹ خود تعریف نموده و به چگونگی برخورد با دزدی دریایی پرداخته است (حبیبی، ۱۳۹۴: ۸۶۵) مطابق نص صریح ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۹۳ دریای آزاد، دزدی دریایی شامل اعمال ذیل است:

۱. هر عمل غیر قانونی تعدی، توقیف یا غارت که برای مقاصد شخصی بوسیله کارکنان یا مسافران یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی در الف) دریای آزاد علیه کشتی دیگر یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال داخل این کشتی یا هواپیما ب) در جایی که خارج از حوزه صلاحیت دولت‌هاست.
۲. هر نوع شرکت داوطلبانه در به‌کاربردن یک کشتی یا یک هواپیما، یا اطلاع از اینکه آن کشتی یا هواپیما برای دزدی دریایی مورد استفاده قرار می‌گیرد. هر نوع تحریک یا تسهیل عامدانه انجام اعمالی که در زیر پاراگراف ۱ یا زیر پاراگراف ۲ این ماده آمده است. مطابق ماده ۱۷ کنوانسیون ۱۹۵۸ دریاهای



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) ۲۵/۰۱۰۸ در زمینه قواعد رفتاری برای بازجویی و تحقیق از جرائم دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا و قطعنامه (۲۶) ۲۶/۰۱۰۸ 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 را 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



حاکمی از آن است که حمات ذکر شده نه تنها در آب‌های ساحلی و دریای سرزمینی ایران، بلکه در آب‌های آزاد بین‌المللی ارتکاب یافته است. (برای مثال، در تاریخ ۸۹/۱۲/۲۸ یک فروند لنج صیادی ایرانی به شماره ثبت ۴/۳۹۶۲ به همراه ۱۵ سرنشین در آب‌های آزاد توسط دزدان ربوده شده که اطاعتی از سرنوشت لنج مذکور در دسترس نیست.) بر همین اساس به نظر می‌رسد اطلاع‌رسانی دقیق و به موقع از حمات ارتكابی دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا به دفتر سازمان ای‌مو (IMO) و پیگیری ثبت آن‌ها توسط دبیرخانه سازمان مذکور از اهمیت بسیاری برخوردار بوده و می‌بایست مورد توجه مسئولان امر در سازمان بنادر و دریانوردی قرار بگیرد. شایان ذکر است که در کنار این سازمان نمی‌توان از نقش نیروی دریایی ایران در مقابله با حوادث دزدی دریانوردی در آب‌های بین‌المللی چشم‌پوشی کرد. به عنوان مثال در تاریخ ۲۰۱۱/۵/۸ برخی رسانه‌های خبری روسیه با انعکاس خبر نجات نفتکش اماراتی از دست دزدان دریایی توسط دریادان نیروی دریایی کشورمان، از این اقدام به عنوان یک عمل بشر دوستانه یاد کرد.

از آن جایی که نقش این سازمان (IMO) نیز مقابله با خطرات و دزدی دریایی و ایمنی کشتی رانی تجاری است، از سال‌ها پیش تلاش نموده است با تهیه و تنظیم قطع‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های متعدد عملیاتی و حقوقی با دزدی دریایی مبارزه نماید. به عنوان نمونه در قطع‌نامه شماره ۲۲ (۹۲۳)، A. Res. nov. 2001 مجمع سازمان بین‌المللی دریایی از کشورهای عضو خواسته است که با توجه به وظایف کشورهای صاحب پرچم طبق حقوق بین‌الملل دریاها، از جمله مواد ۹۱ و ۹۴ کنوانسیون حقوق دریاها، مصوب ۱۹۸۲ (راجع به شرایط ثبت کشتی و تکالیف دولت‌های صاحب پرچم در مورد اعمال مؤثر صاحبیت نسبت به کشتی‌های تحت پرچم) اقدامات احتیاطی ازم را در مورد تعیین شرایط ثبت کشتی‌ها و جلوگیری از ایجاد ثبت مضاعف و کنترل دقیق تحقق شرایط ابطال ثبت کشتی قبل از ثبت مجدد آن به عمل آورند تا زمینه استفاده کشتی‌های دارای ثبت مضاعف برای دزدی دریایی منتفی شود. همچنین در قطع‌نامه شماره (۲۲) ۹۲۲ A. Res. مورخ ۲۰۰۱ Nov ۲۲ کد عملیاتی نسبتاً مفصلی در مورد چگونگی انجام تحقیقات قضایی و تأمین دلایل ارتکاب جرم دزدی دریایی تدوین و اجرای آن به کشورهای عضو توصیه شده است.

۱-۲-۱. قطع‌نامه مجمع سازمان بین‌المللی دریایی به شماره (۲۶) resolution A.1026 مورخ December 2002 تحت عنوان "دزدان دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها در آب‌های ساحل سومالی" صادر



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 ازم‌الاجرا 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:



۲-۱-۲. قطع نامه (A. 461 (XI) مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹ در مورد مصادره غیر قانونی و خود سرانه کشتی و محموله‌های آن.

در این قطعنامه سازمان به دولت‌ها توصیه نمود که مطابق قوانین ملی و بین‌المللی تدابیر تقنینی و اجرایی مناسب را جهت سرکوب این اقدامات (دزدی دریایی و سرقت و گروگان‌گیری کشتی) به عمل آورده و به دبیر کل ایمو گزارش دهند، همچنین از شورا می‌خواهد که موضوع را در اولویت مطالعات خود قرار دهد.

۲-۱-۳. قطعنامه (XIII) ۰۵۴۵ مصوب ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳ در مورد اقدامات مربوط به دزدیدرایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها:

مجمع عمومی ایمو از دولت‌ها می‌خواهد که تمام اقدامات ضروری را جهت پیشگیری و سرکوب تمام اشکال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه به عمل آورند. و همچنین از دولت‌ها و سازمان‌های ذی‌نفع دعوت به عمل می‌آورد تا به مالکان کشتی‌ها، گردانندگان و خدمه کشتی‌ها توصیه‌ای را جهت پیشگیری از دزدی دریایی به عمل آورده و از دولت‌ها می‌خواهد که وقایع دزدی دریایی را به سازمان گزارش داده و شورای سازمان نیز موضوع را مورد بررسی قرار داده تا اقدامات بیشتری صورت پذیرد. در ضمن مجمع عمومی ایمو ابراز نگرانی شدید از وقایع دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌های کوچک در لنگرگاه‌ها و خطر فزاینده آن برای دریانوردی و محیط زیست دریایی می‌نماید.

۲-۱-۴. قطعنامه مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱ در مورد پیشگیری و سرکوب اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها:

در این قطعنامه این سازمان (IMO) از دولت‌ها می‌خواهد که تاش‌های خود در پیشگیری و سرکوب دزدی دریایی در آبهای مجاور ساحل خود قوت ببخشند و نیز در همین راستا با دولتهای همسایه همکاری ازم را به عمل آورند و خطر دزدی دریایی را از طریق سیستم رادیویی، مخابراتی به کشتی‌های عبوری از آبهای آن‌ها اعام نمایند. قطعنامه از دول می‌خواهد که ترتیبی اتخاذ نمایند تا کشتی‌های حامل پرچم خود را به انجام اقدامات احتیاطی در قبال دزدی دریایی به عمل آورده و اطاعات مربوط به دزدی دریایی را به مقامات دولت متبوع خود منتقل کنند. از دبیر کل نیز می‌خواهد ضمن انتشار دستور العمل‌های منظم از دولت‌های نیازمند کمک فنی از طریق سمینارها و کارگاه‌های ملی و منطقه‌ای حمایت نماید.



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 حقو 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 نظات 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 ربنده 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



هند فعالیت می‌نمایند اجازه دهد در هنگامی که اقدامات دزدی دریایی فعالیت دریانوردی را به مخاطره می‌اندازد به آب‌های سرزمین سومالی وارد شوند.

۸-۱-۲. قطعنامه نوامبر ۲۰۰۸ در مورد دزدی دریایی در سومالی

در این قطعنامه مجمع عمومی ایمو از دولت موقت فدرال سومالی می‌خواهد که در جهت آزادی کشتی‌های ربوده شده و گروگان‌ها تاش نماید. و همچنین از شورای امنیت درخواست نماید که کشتی‌های جنگی و ناوگان هوایی نظامی کشورها با مجوز این شورا جهت سرکوب این اقدامات وارد آب‌های سرزمینی این کشور شوند و همچنین با مشورت با شورای امنیت به حدود کشتیهای اسکورت کمک‌های امدادی سازمان ملل به آبهای ساحلی خود رضایت دهد.

۲-۲. دفتر بین‌المللی دریانوردی و مرکز گزارشات دزدی دریایی

این سازمان که به عنوان سازمانی غیر انتفاعی است، هم زمان با اوج گیری حمات دزدان دریایی به عنوان بخش تخصصی مبارزه با انواع جرائم و جنایات دریایی وابسته به اتاق بازرگانی بین‌المللی در سال ۱۹۸۱ تأسیس شد که تا کنون نقش بسزایی در تأمین امنیت در سواحل دریایی عمده جهان ایفا کرده است. مقر این دفتر که در کشور مالزی در شهر کوالالامپور قرار دارد و به عنوان یک سازمان هماهنگ کننده عمل می‌نماید. یکی از وظایف این دفتر دریافت و جمع آوری گزارش‌ها در رابطه با حمات دزدان دریایی و بررسی و تجزیه و تحلیل آن‌ها و سپس قرار دادن نتایج این بررسی‌ها در اختیار اعضاست، به عاوه این دفتر تقاضای کمک اضطراری از سوی کشتی‌های تجاری را دریافت و نزدیک‌ترین مراجع نظامی حاضر در منطقه را آگاه می‌کند. هدف اصلی دفتر بین‌المللی دریانوردی، سامت تجارت بین‌المللی از طریق کاهش جرائم جنایات و کلاهبرداری‌های دریایی است و بدین منظور موافقت نامه‌هایی نیز با سازمان جهانی گمرک و پلیس بین‌المللی به امضاء رسانیده است و همچنین دفتر بین‌المللی دریانوردی آموزش‌هایی را نیز به جامعه دریانوردی و کشتی رانی عرضه داشته و در مواردی نیز به امور مشاوره‌ای می‌پردازد. با اعمال چنین روش‌هایی این دفتر برای سالیان متمادی، میلیون‌ها دار به نفع صنعت کشتی رانی و صنعت تجارت خدمت نموده است. (نکیسا و ۱۳۸۷ و ۱۰۶) به همین ترتیب نیز مرکز گزارشات دزدی دریایی که وابسته به دفتر بین‌المللی دریانوردی در کوالالامپور مالزی است فعالیت خود را از سال ۱۹۹۲ آغاز کرده است که در همین راستا نیز خدمات قابل توجهی را در مقابله با افزایش دزدی دریایی ایفا نموده است. این خدمات عبارت است از انتشار روزانه گزارش دزدی‌های دریایی و راهزنی مسلحانه



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 استراد 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 حیات کشتی‌ها و تعقیب مهاجمین ایجاد نماید و از آنها تقاضا می‌کند راهکارهای سازمان ایمو در خصوص پیشگیری و مبارزه با حیات 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)



۲-۴. پلیس بین الملل

سازمان پلیس جنایی بین الملل در سال ۲۰۰۶، در صدد جمع آوری اطاعات مرتبط با دزدی دریایی و راهزنی‌های مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیای جنوبی و آفریقا و تسهیل تعقیب کیفری مجرمین بین المللی توسط دفاتر ملی اینترپل عبارتند از نهاد ها و دفاتر پلیس بین الملل در کشورهای عضو که با برقراری ارتباط میان نهاد های حکومتی، بویژه آژانس‌های دریایی و سازمان مرکزی اینترپل، به منزله واسطه‌ای برای کسب اطاعات ازم از سازکار های پلیس داخلی و تعقیب کیفری مجرمین دریایی توسط آنان محسوب می‌شود) و جوامع بین المللی دریانوردی بر آمد. پلیس بین الملل با به کار گیری دفاتر داخلی خود نقش موثری را در تعقیب جرائم، جلب مدارک و اسناد، بازداشت مجرمین، ضبط اموال نامشروع و توصیه به محاکمه یا استرداد مجرمین ایفا می‌نماید. به علاوه پلیس بین الملل با برقراری ارتباط مؤثر با مراکز ملی خود قادر است شبکه اطاعاتی کار آمدی را برای مقابله با جرائم دریایی فراهم نماید. به طوری که گزارش حوادث دریایی ارائه شده توسط هر یک از دفاتر ملی مذکور برای تعقیب قضایی مؤثر، به نحوی فوری و ایمن در اختیار سایر دفاتر اینترپل قرار داده می‌شود. هنگامی که اطاعات جرائم با جزئیات کامل به مرکز جهانی پلیس بین الملل در شهر لیون فرانسه وصول گردید، این مرکز پس از تحلیل و شناسایی الگوهای جرم، به ارائه توصیه‌ها و اقدامات حمایتی جهانی برای مقابله با آن همت می‌گمارد.

شایان ذکر است که فعالیت پلیس بین الملل در مبارزه با جرائم ارتكابی در دریای بویژه دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در گزارش سال ۲۰۱۰ شورای امنیت به مجمع عمومی ملل متحد مورد تقدیر قرار گرفته است. به علاوه شورا در قطعنامه ۲۰۲۰ خود مصوب ۲۲ نوامبر ۲۰۱۱، ضمن تقدیر آر اقدامات مؤثر اینترپل در ایجاد یک مرکز اطاعات جهانی در خصوص دزدی دریایی در سواحل سومالی و تسهیل اجرای قانون در خصوص مرتکبین این جرم و جرائم همرا آن، تمام کشورها را ملزم می‌نماید از طریق کانال‌های مناسب، اطاعات مناسب را در اختیار پلیس بین الملل قرار دهد. (تقی زاده، ۱۳۹۰، ۲۰۲)

۲-۵. گروه تماس

گروه تماس برای مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن در ۱۴ ژانویه ۲۰۰۹ برای تسهیل همکاری میان دولت‌ها و سازمان‌ها برای سرکوبی دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن



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 "جریان‌های 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



به مقدمه تمام قطعنامه‌های مربوط به دزدی دریایی، شورای امنیت ادامه دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های سومالی را به دلیل تهدید تحویل مؤثر کمک‌های انسان دوستانه به مردم سومالی، امنیت دریانوردی و مسافران و خدمه کشتی‌ها، موجب تهدید علیه صلح و امنیت در منطقه می‌داند و از این رو این قطعنامه‌ها جملگی بر اساس فصل ۷ منشور ملل متحد صادر می‌گردند. با رشد بی سابقه دزدی دریایی، شورای امنیت سازمان ملل، بر اساس فصل هفتم منشور که وظیفه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی را به عهده دارد، قطعنامه‌هایی را صادر نموده که مجوز حقوقی استفاده از زور را در تعقیب دزدی دریایی به شکل بی سابقه صادر می‌کند. (شورای امنیت دزدی دریایی را به خودی خود، تهدیدی علیه صلح و امنیت تلقی نکرده، بلکه به این عقیده می‌باشد که دزدی دریایی، به بحران سومالی، که تهدیدی علیه صلح است دامن می‌زند و این امر نگرانی جامعه بین‌المللی را در بر دارد.)

در حالی که تعریف سنتی از دزدی دریایی بر اساس حقوق بین‌الملل، پاسخ نظامی سایر کشورها را در قلمرو دریایی یک کشور، منع می‌کند، تجزیه و تحلیل قطعنامه‌های شورای امنیت، حکایت از تحولی نوین دارد. به طوری که می‌توان گسترش صاحبیت سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی در تضعیف حاکمیت کشورها و امنیتی نمودن فضای کشتی رانی بین‌المللی و پیامدهای ساختاری در این صنعت را، از آثار حقوقی این قطع نامه‌ها دانست. با نگاهی به قطع نامه‌های شورای امنیت در رابطه با دزدی دریایی پی می‌بریم که بیشترین قطع نامه‌ها در رابطه با دزدی دریایی در سواحل سومالی است و صدور پنج قطعنامه در سال ۲۰۰۸ بیانگر آگاهی جامعه بین‌المللی از رشد دزدی دریایی است. این قطع نامه‌ها حوزه قواعد حقوق بین‌الملل را راجع به دزدی دریایی گسترش می‌دهد. قطعنامه ۱۸۱۴ به لحاظ اصولی مربوط به حمایت از تحویل کمک‌های انسان دوستانه به سومالی است و وارد بحث‌های جزئی نمی‌شود. قطعنامه ۱۸۳۸ به طور کلی به اقدامات مربوطه در دریاهای آزاد می‌پردازد و از دولت‌ها می‌خواهد در پیروی از حقوق بین‌الملل از کلیه اقدامات و ابزارهای ضروری در دریاهای آزاد و سواحل سومالی استفاده نمایند، تا با دزدی دریایی مقابله نمایند. ابزارهای ضروری معموا به نیروهای نظامی تفسیر می‌شود.

علاوه بر این شورای امنیت تصریح می‌کند این اقدامات باید با کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل و مقررات مربوط هم خوانی داشته باشد قطعنامه‌های ۱۸۱۶ (ژوئن ۲۰۰۸)، ۱۸۴۶ (دسامبر ۲۰۰۸)، و ۱۸۵۱ (۱۸ دسامبر ۲۰۰۸) به اقدامات در آب‌های سرزمین سومالی و حتی در خشکی آن می‌پردازد. قطعنامه ۱۸۱۶ تنها برای ۶ ماه عملیاتی شد اما توسط قطعنامه ۱۸۴۶ در ۲ دسامبر ۲۰۰۸ مجدداً تمدید

شد.



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، ساح‌ها 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. قطع‌نامه‌های شورای امنیت در مورد دزدی دریایی

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

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

شورای امنیت طی این قطع‌نامه 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 نهاد‌های نظام ملل متحد مجموعه مقررات کامل مبارزه با دزدی دریایی به تصویب برسانند و همچنین برای جلوگیری از بهره‌برداری غیرقانونی از منابع دریایی منطقه انحصاری اقتصادی سومالی، اعلامیه‌ای 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 قطع‌نامه‌های شورا راجع به تحریم تسلیحاتی سومالی، جرم‌انگاری دزدی دریایی در



نظام حقوق داخلی خود، همکاری بین المللی در امر تحقیق و تعقیب مرتکبان دزدی دریایی با رعایت مقررات حقوق بین الملل از جمله حقوق بشر و همین طور کمک به سومالی جهت تقویت ظرفیت قضایی اش برای مبارزه با دزدی دریایی به شرط آن که، چنین اقداماتی منطبق با حقوق بین الملل باشند فراخواند.

به علاوه شورای امنیت به رغم این ادعا که ماهیگیری غیر قانونی و آلودگی دریایی سواحل سومالی نمی تواند عامل روی آوردن جوانان سومالی به دزدی دریایی باشد از همه دولت ها خواست در خصوص ادعاهای جدید مبتنی بر ماهیگیری غیر قانونی و آلودگی دریایی اطراف سواحل سومالی تحقیقاتی را انجام دهند. در پایان شورای امنیت بیان می کند که تمديد مجوز اقدام بین المللی تنها در مورد وضعیت سومالی اعمال می گردد و نباید حقوق و تعهدات یا مسئولیت های دولت های عضو ملل متحد از جمله تعهدات آن ها ناشی از کنوانسیون ۱۹۸۲ را تحت الشعاع قرار دهد و به ویژه اینکه قطع نامه حاضر نباید زمینه ساز ایجاد عرف بین المللی تلقی گردد.

۲-۶-۲-۲. قطع نامه ۲۰۳۶ مورخ ۲۲ فبریه ۲۰۱۲ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت طی این قطع نامه با ابراز نگرانی بر افزایش وقایع دزدی دریایی از دولت ها می خواهد که از وقایع کامپلا حمایت کنند.

۲-۶-۲-۳. قطع نامه ۱۶۷۶ مورخ ۱۰ می ۲۰۰۶ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت طی این قطع نامه نگرانی خود را از افزایش وقایع دزدی دریایی، راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در آب های ساحلی سومالی که بر امنیت سومالی تأثیر می گذارد، اعام می دارد.

۲-۶-۲-۴. قطع نامه ۱۷۷۲ مورخ ۲۰ اوت ۲۰۰۷، در خصوص مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت طی این قطع نامه نگرانی خود در خصوص افزایش ناگهانی دزدی دریایی در سواحل سومالی موصوف در پاراگراف ۵۸ گزارش دبیر کل ملل متحد تاکید می کند و اهمیت این موضوع را طی یادداشت مشترکی به سازمان بین المللی دریایی و برنامه های جهانی غذا در ۱۵ ژوئیه ۲۰۰۷ یادآوری می نماید.

۲-۶-۲-۵. قطع نامه ۱۸۱۴ مورخ ۱۵ می ۲۰۰۸ در خصوص مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت در این قطع نامه ضمن حمایت از تلاش های جامعه بین المللی جهت پیشبرد روندهای سیاسی در سومالی راهبرد یکپارچه ملل متحد برای صلح و ثبات در سومالی تاکید می نماید و در بند ۱۱



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



دزدی دریایی که با جنگ افزارهای سنگین تر در منطقه وسیعی از سواحل سومالی انجام می‌شود و از امتیازات بلند مدت کشتی‌های مادر استفاده می‌نمایند و سازماندهی و شیوه‌های حمله پیچیده‌تری را نشان می‌دهند، اعلام می‌دارد.

۳. نوآوری‌های مصوبات شورای امنیت

مصوبات شورای امنیت حاوی چندین نوآوری در قلمرو و مبارزه با دزدی دریایی می‌باشد.

۳-۱. گسترش قلمرو مکانی برای مبارزه با دزدی دریایی:

شورای امنیت پس از محکوم کردن ارتکاب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های سرزمینی سومالی و عدم توانایی آن کشور در دور کردن مرتکبان این جرائم از این آب‌ها، می‌خواهد دولت‌هایی که با دولت فدرال انتقالی سومالی برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه همکاری می‌کنند وارد آب‌های سرزمینی سومالی به منظور سرکوب دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا شوند. البته عمل باید منطبق با نحوه مبارزه با دزدی دریایی به شکل پیش بینی شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ در دریای آزاد انجام شود و به دیگر سخن شورای امنیت مجوز ورود به قلمرو حاکمیت دولت سومالی را صادر نموده است.

البته برای این که چنین تصمیمی سابقه‌ای محسوب نشود، شورای امنیت اعلام نموده است که چنین تصمیمی فقط برای سومالی اتخاذ شده است و خالق هیچ گونه حقوق عرفی در این زمینه نمی‌باشد. به عبارت دیگر شورای امنیت خواسته سومالی را به عنوان استثنائی مطرح کند و تاکید کند که چارچوب حقوقی مبارزه با دزدی دریایی همان کنوانسیون حقوق دریا بویژه کنوانسیون ۱۹۸۲ می‌باشد و سرکوب آزادی دریایی توسط کلیه دولت‌ها علی القاعده زمانی مسیر است که این دزدی در دریای آزاد و مناطق خارج از صاحت دولت‌ها ارتکاب یابد ضمن آنکه در همین مورد شورای امنیت اشاره می‌کند که مجوز ورود به آنها، سرزمین سومالی بر اساس درخواست مورخ ۲۷ فوریه ۲۰۰۸ آن کشور صادر شده است.

۳-۲. گسترش دامنه شمول سرکوب دزدی دریایی به سایر فعالیت‌های غیر از آزادی کشتیرانی:

از قطع نامه ۱۸۳۶ به بعد شورای امنیت نه فقط به دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا به عنوان پدیده‌هایی بر ضد امنیت دریانوردی اشاره می‌کند، بلکه چنین جرائمی را منحل سایر فعالیتها از جمله صید و فعالیت‌های سایر کشتی‌های آسیب پذیر نیز می‌داند.



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 اعمام 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 صاحب 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.



۴-۲. استقرار صلح و ثبات ازمه محو دزدی دریایی:

شورای امنیت اعام می‌دارد که محو دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی مستلزم استقرار صلح و ثبات در سومالی و تقویت نهادهای سیاسی، توسعه اقتصادی و اجتماعی، رعایت حقوق بشر و حکومت قانون در آن کشور می‌باشد. بنابراین معلوم می‌شود که ارتکاب جنایت دزدی دریایی همانند ارتکاب بسیاری از جنایت‌های بین‌المللی نیاز به محیط مساعد دارد که همانا عدم توسعه اقتصادی و اجتماعی و به ویژه عدم رعایت منزلت و حیثیت انسان‌ها و حکومت قانون می‌باشد. شورای امنیت اعام می‌دارد که دزدی دریایی و سرقت مسلحانه توسط کشتی‌ها در آب‌های سومالی یا در دریای آزاد، در پهنه سواحل این کشور، وضعیت داخلی این کشور را وخیم کرده و آن خود تداوم تهدید بر ضد صلح و امنیت منطقه می‌باشد. به همین خاطر هم هست که شورا قطع‌نامه‌های خود را بر اساس فصل هفتم منشور صادر کرده است. نکته دیگر آن که در مورد شورای امنیت در قلمرو مبارزه با دزدی دریایی و شناخت آن به عنوان تهدیدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی سبب می‌شود که کلیه دولت‌ها حتی دولت‌های غیر عضو سازمان ملل مکلف به مبارزه با دزدی دریایی شوند. در حالی که چنین الزامی گسترده و قوی از مفاد کنوانسیون‌های حقوق دریا قابل استیفا نمی‌باشد.

نتیجه‌گیری

وضعیت داخلی کشور سومالی و نابسامانی حاصل از ناتوانی حکومت مرکزی در وقوع و روند افزایش پدیده دزدی دریایی در سواحل این کشور بسیار تأثیر گذار بوده است؛ سومالی به منزله یک کشور ناتوان و تا حدودی فروپاشیده با اشکال پیچیده قبیله‌گرایی، مذهب‌گرایی افراطی، فساد اداری و تجارت غیر قانونی اسلحه، انسان و مهاجرین مواجه است، به گونه‌ای که نظام حقوقی و قضایی موجود برای مقابله با فساد اجتماعی راه به جایی نمی‌برد. در نتیجه سومالی با نرخ بیکاری بسیار بالا و نرخ امید به زندگی بسیار پایین، فقدان بنگاه‌های اقتصادی داخلی و عدم برخورداری از تجارت بین‌المللی پر رونق و سرمایه‌گذاری خارجی به مامنی برای گرایش اجتماعی عمده به اعمال غیر قانونی و دزدی دریایی تبدیل گردیده است. نقض‌های گسترده حقوق بشری، توقیف و بازداشت‌های خودسرانه، قاچاق انسان‌ها و مهاجرین، به ویژه زنان و کودکان با هدف تجاوز به عنف، برده‌گیری اجباری، شرایط مهلک انسانی، امنیتی و سیاسی، عدم رعایت قواعد حقوق بشر دوستانه در مخاصمات داخلی و تجاوزات خارجی، آورگی بیش از یک میلیون سومالیایی، شرایط بهداشتی اسف بار و غیر استاندارد، شیوع گسترده وبا، سل، عفونت‌های



تنفسی و ماریا، کمبود دسترسی به آب سالم، کمبود تسهیات 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 دبی در کشور امارات متحد عربی با هدف یافتن رهیافت‌ها و راهکارهای بین‌المللی مقابله با افزایش روز افزون 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



مسلحانه با رعایت حقوق بین الملل بشر و قطعنامه‌های ۱۹۱۸، ۱۹۵۰، ۱۹۷۶، شورای امنیت سازمان ملل فراخوانده شدند. نکته شایان توجه آن که شورای امنیت در قطعنامه ۱۹۵۰، و ۲۰۲۰ خود از تلاش‌های صورت گرفته برای استقرار کشتی‌ها و ادوات نظامی جهت مقابله با بحران دزدی دریایی توسط کشورهای چین، هند، جمهوری اسلامی ایران، ژاپن، مالزی، کره جنوبی، روسیه، عربستان سعودی، یمن قدر دانی نموده است. با توجه به مطالب مذکور می‌توان نتیجه گرفت که قوانین موجود در کشورهای یاد شده در حد چشمگیری از وقوع این جرم جلوگیری می‌کند.

منابع

- ابراهیم نظری، مونا (۱۳۸۹)، دزدی دریایی در سومالی چگونه شکل گرفت؟ ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۹۲، خرداد اردیبه‌لی، محمد علی (۱۳۸۹)، ماده ۸ قانون مجازات اسلامی و اصل صلاحیت جهانی، مجله تحقیقات حقوقی شماره ۵۱، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، چاپ اول، ۱۳۸۹، ۷. حبیبی، حسن، حقوق بین الملل عمومی، انتشارات اطلاعات، چاپ اول، ۱۳۸۴.
- بیگ زاده، ابراهیم (۱۳۸۹)، دزدی دریایی، جنایی کهن، ظهوری جدید، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، ناشر انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، دی ماه
- تقی زاده، زکبه (۱۳۹۰)، تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، توحیدی فرد (۱۳۸۱)، محمد، ضمانت اجراهای کیفی منشور ملل متحد، انتشارات وزارت امور خارجه، تهران، چرچیل، رابین و لو، آلن (۱۳۷۷)، حقوق بین الملل دریاها، ترجمه بهمن آقایی، کتابخانه گنج دانش، چاپ اول، حامد، سهیا (۱۳۸۴)، صاحبیت جهانی، انتشارات جهاد دانشگاهی،
- سعدی، محمد (۱۳۸۹)، دزدی دریایی، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، ناشر انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، دی ماه
- سلیمی، صادق (۰)، جنایت سازمان یافته فراملی در کنوانسیون پالرمو و آثار آن، مجله حقوقی بین المللی، دفتر خدمات بین المللی نهاد ریاست جمهوری، شماره ۲۹
- ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۸۵)، حقوق بین الملل عمومی، انتشارات کتابخانه گنج دانش، چاپ بیست و هفتم، تهران، ضیائی بیگدلی، محمدرضا (۱۳۷۳)، حقوق جنگ، انتشارات دانشگاه عامه طباطبایی، تهران
- قانون مجازات اسلامی، حدود، قصاص، دیات و تعزیرات و مجازات‌های دی بازدارنده مصوب ۲ خرداد ۱۰۷۵ مجلس شورای اسلامی
- گزارش نمایندگی دائم سازمان بنادر و کشتی رانی جمهوری اسلامی ایران در سازمان دریانوردی بین المللی آذرماه ۱۳۸۷، لندن، آرشیو اداره کل حقوقی بین المللی وزارت امور خارجه
- مجموعه قوانین و مقررات بندری، دریایی ایران (۱۳۸۲)، جلد اول،



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 frense 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 pirtces: 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 Febuary 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