

مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه‌های شورای امنیت؛ راهکارهایی مؤثر اما محدود

سید سجاد کاظمی*
سجاد حیدری**

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۲/۲۷

تاریخ دریافت: ۹۹/۰۶/۱۶

چکیده

شورای امنیت سازمان ملل متحد که عهده‌دار حفظ صلح و امنیت بین‌المللی بوده، متعاقب فعالیت گسترده و مجدد دزدان دریایی در آبراه‌های مهم بین‌المللی، به ویژه در سواحل سومالی و خلیج عدن که صلح و امنیت بین‌المللی را با تهدید جدی مواجه کرده، اقدام به صدور تعداد زیادی قطعنامه در این راستا نموده است (بیست‌وسه قطعنامه). از آنجایی که قطعنامه‌های شورای امنیت جزء منابع الزام‌آور حقوق بین‌الملل محسوب می‌شوند و کشورها به رعایت آنها همانند دیگر تعهدات مندرج در کنوانسیون‌ها که عضویت آن‌ها را دارند، مکلف‌اند، لذا در این پژوهش به روش توصیفی تحلیلی و با به‌کارگیری ابزار کتابخانه‌ای به صورت مجزا، «مشخصه‌ها» و «محدودیت‌ها»ی قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی که تحولات و نوآوری‌های بسیاری در زمینه مبارزه جامعه بین‌المللی با این پدیده را باعث شده‌اند، مورد بحث و بررسی قرار گرفته است. به‌طور کلی، قطعنامه‌های شورای امنیت اگرچه راهکارهای متنوعی را در عرصه مقابله مؤثر با دزدی دریایی پیشنهاد داده که در کوتاه مدت توانسته است بر روند گسترش دزدی دریایی تأثیرگذار بوده و با همکاری کشورهای مختلف امنیت را در برخی از آبراه‌های بین‌المللی برقرار سازد، اما این امنیت موقتی و شکننده بوده و امنیت تجارت دریایی بین‌المللی نیازمند راهکارهای بلندمدت دیگری از جمله اختصاص دادگاه‌هایی در راستای جلوگیری از بی‌کیفرمانی مرتکبان دزدی دریایی در کنار روش‌های به‌کارگیری شده موجود مانند گشت زنی دریایی و... است.

کلیدواژه‌گان:

بی‌کیفرمانی، دزدی دریایی، شورای امنیت، قطعنامه، همکاری بین‌المللی.

* استادیار، دانشکده حقوق، دانشگاه ملایر (نویسنده مسئول)

Sskazemi92@malayeru.ac.ir

** دانش‌آموخته کارشناسی ارشد حقوق جزا و جرم‌شناسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد همدان

Info.sajjad.heidari@gmail.com

مقدمه

دزدی دریایی به عنوان کهن‌ترین جنایت بین‌المللی به شکلی نوین در گستره بین‌المللی ظهور و بروز یافته است؛^۱ به نحوی که این دزدان طی پانزده سال اخیر با شکل و شمابلی نوین که کمترین شباهتی با اسلاف خود ندارند، برخی آبراه‌های مهم بین‌المللی را جولانگاه حملات خود قرار داده‌اند. استمرار حملات دزدان حتی تا سال‌های اخیر به نحوی بوده که سازمان دریانوردی بین‌المللی در آخرین گزارش‌های خود تعداد حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۷ را ۱۸۰ فقره و سال ۲۰۱۸ تعداد ۲۰۱ مورد اعلام کرده است.^۲ این تعداد در سال ۲۰۱۹ با کاهش روبرو بوده و به ۱۶۵ مورد رسیده، اما در سه‌ماهه نخست سال ۲۰۲۰ مجدداً روند افزایشی به خود گرفته است و رشد ۲۴ درصدی را نسبت به مدت مشابه در سال قبل نشان می‌دهد.^۳ گفتنی است، حجم حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۸ در مقایسه با سه سال گذشته افزایش داشته است؛ به نحوی که بعد از سال ۲۰۱۵ با ۲۴۶ مورد، در این سال مجدداً شاهد بالا رفتن تعداد موارد ارتكابی دزدی دریایی بوده‌ایم.^۴

شورای امنیت سازمان ملل متحد به فاصله نزدیکی از شروع حملات دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن و با درک اهمیت خطرات عمده ای که این حملات برای تجارت بین‌المللی ایجاد می‌نماید،^۵ اقدام به صدور نخستین قطعنامه الزام‌آور خود در سال ۲۰۰۶ نمود. قطعنامه ۱۶۷۴ سال ۲۰۰۶ اولین مورد از سلسله قطعنامه‌هایی بود که طی این سال‌ها از سوی این شورا در خصوص دزدی دریایی صادر شده و زنجیره صدور این قطعنامه‌ها تا سال ۲۰۱۸ و قطعنامه شماره ۲۴۴۲ استمرار داشته است (جمعاً تعداد بیست و سه قطعنامه). هیچ جرم یا موضوع

۱. قاسمی، غلامعلی و محمد ستایش پور، قطعنامه‌های شورای امنیت واکنش‌های جامعه بین‌المللی در مقابله با «دزدی دریایی نوین» با تأکید بر تحلیل عملکرد بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، پژوهش‌نامه ایرانی سیاست بین‌الملل، دوره ۷، ۱۳۹۷، شماره ۱، ص ۴۲.

۲. این تعداد صرفاً شامل مواردی بوده که دزدان دریایی موفق به نفوذ به داخل شناور، آتش زدن یا به غارت بردن آن شده‌اند.

۳. خبرگزاری مانا، مورخ ۲۱ تیر ۱۳۹۹، کد خبر: ۸۷۱۱۵.

۴. خبرگزاری ایسنا، مورخ ۲۷ دی ۱۳۹۷، کد خبر: ۹۷۱۰۲۷۱۴۷۶۵.

5. Bueger, Christian, What is Maritime Security?, Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University. 2015. p 26.

بین‌المللی دیگری را نمی‌توان یافت که درباره آن از سوی این مرجع بین‌المللی، این تعداد قطعنامه صادر شده باشد.

هدف پژوهش حاضر، ارزیابی نقاط قوت و ضعف قطعنامه‌های صادره شورای امنیت سازمان ملل در امر مقابله با دزدی دریایی است و لذا ضمن بررسی پدیده دزدی دریایی نوین، قلمرو این مقاله به مطالعه خصوصیات و البته محدودیت‌های قطعنامه‌های متعدد شورای امنیت سازمان ملل در بحث مقابله با این پدیده اختصاص دارد. این پژوهش درصدد رسیدن به این مقصود کاربردی است که مهم‌ترین مشخصه‌ها و محدودیت‌های بیست‌وسه قطعنامه شورای امنیت در موضوع مبارزه با دزدی دریایی را معرفی و ارزیابی نماید و از دل آنها به این پرسش اصلی پاسخ دهد که آیا قطعنامه‌های شورای امنیت با تمامی نقاط قوت و ضعف خود توانسته‌اند یک رژیم و چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله با دزدی دریایی نوین بنا نمایند؟ فرضیه اولیه و مدنظر این مقاله نیز در این راستاست که اگرچه این قطعنامه‌ها از طریق به‌کارگیری ابزارهایی مانند صدور مجوز انجام عملیات در آب‌های سرزمینی، تکلیف دولت‌ها برای جرم‌انگاری و همکاری، اهتمام در امر مبارزه با بی‌کیفرمانی مرتکبان دزدی دریایی و توجه به مسئله پول‌های تحصیلی از راه دزدی دریایی، تلاش داشته است کاستی‌های رژیم حقوقی اسناد بین‌المللی در راستای مبارزه با دزدی دریایی نوین را مرتفع نماید. اما مجموعه اقدامات تبلور یافته در قطعنامه‌ها آثاری محدود و کوتاه‌مدت داشته است و نمی‌تواند در درازمدت چارچوب حقوقی مؤثری را در این راستا فراهم نماید. نگارنده تلاش دارد با روش توصیفی تحلیلی و با به‌کارگیری ابزار کتابخانه‌ای پاسخ یا پاسخ‌هایی درخور برای پرسش‌های فوق ارائه نماید و در این راستا از مهم‌ترین منابع علمی داخلی و خارجی استفاده شده است.

۱. ورود شورای امنیت در کارزار مبارزه با دزدی دریایی نوین

سومالی کشوری در شرق قاره آفریقا و دقیقاً در شاخ این قاره قرار دارد. سواحل شمالی آن مشرف به خلیج عدن و سواحل شرقی آن در مجاورت اقیانوس هند قرار دارند. این کشور با توجه به قرار گرفتن بر سر راه تنگه باب‌المنندب ورود به دریای سرخ از موقعیت جغرافیایی بسیار مهمی برخوردار است. سومالی از لحاظ سیاسی و همچنین اقتصادی به خاطر کشمکش‌های داخلی و

سپس مخاصمه مسلحانه فی مابین قبایل مختلف برای به دست گرفتن قدرت در وضعیت ناگواری قرار دارد؛^۱ اما موقعیت ممتاز دریایی سومالی باعث شده که عده ای از نظامیان سابق ارتش این کشور با همکاری برخی ماهیگیران محلی که شغل خود را از دست داده بودند، مبادرت به حمله به کشتی ها و سرقت مسلحانه در دریا نمایند. فعالیت دزدان دریایی با سوءاستفاده از فقدان مداوم یک دولت کارآمد، داشتن رابطه با گروه های تروریستی و با سوءاستفاده از درگیری های سیاسی و مسلحانه ادامه دار در سومالی، سبب شده تا شمار فزاینده ای از مردم، از جمله ماهیگیرانی که در کنترل و هدایت قایق های کوچک خبره اند، جذب این فعالیت ها شوند و این موضوع آنها را جسورتر کرده است.

دزدی دریایی در مناطق دریایی خارج از سواحل سومالی و همچنین در مناطق دریایی جنوب شاخ آفریقا توسعه یافته است و کشتی ها حتی در فواصل دور از ساحل نیز مورد حمله قرار می گیرند. موفقیت دزدان دریایی در توقیف کشتی ها و خدمه آنها در به دست آوردن مبالغ کلان پول به عنوان باج و همچنین روش مؤثر آنها در انجام معامله با پولی که از این طریق به دست آورده اند، دزدان دریایی را این بار در شکل و قالب دزدان دریایی سومالی به عنوان «دشمن نوع بشر» مطرح کرده است.^۲ خطر ایجاد شده برای دریانوردی از طریق ایجاد مانع در عبور و مرور بین المللی و همچنین خشونت به کار گرفته شده توسط دزدان دریایی علیه کشتی های حامل ملزومات بشردوستانه برای مردم سومالی، در اعلام هشدار به دولت ها در سراسر جهان تعیین کننده بوده است.

با عنایت به وضعیت بحرانی حاصله، «عبدالله یوسف»،^۳ رئیس دولت وقت سومالی، با اعلام رسمی ناتوانی در مقابله با مشکل دزدی دریایی در سواحل این کشور، با جلب توجه دبیر کل سازمان ملل متحد به این مسئله حاد که صلح و امنیت بین المللی را مورد تهدید قرار داده، دخالت شورای امنیت را برای کنترل موضوع خواستار شده است. شورای امنیت، اقدامات دزدان دریایی

۱. برای مطالعه بیشتر در این خصوص ر.ک به: بیگ زاده، ابراهیم، **تحول عملیات حفظ صلح در سازمان ملل متحد: رویکردی جدید**، سالنامه ایرانی حقوق بین الملل و تطبیقی، سال ۱۳۸۶، شماره ۳، صص ۴۷ به بعد.
 ۲. تروس، تولیو، **دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی**، مترجمان: کدخدایی، عباسعلی و آقاحسینی، علی، ویژه نامه مجله حقوقی بین المللی، نشریه مرکز امور حقوقی بین المللی ریاست جمهوری، زمستان ۱۳۸۹، ص ۸۸.

3. Abdullah Yusuf Ahmed

در خارج از سواحل سومالی را با مفهوم تهدید علیه صلح و امنیت بین المللی مرتبط دانسته است. از زمان قطعنامه ۷۳۳ در سال ۱۹۹۱، شورای امنیت، مرتباً در خصوص وضعیت سومالی، به فصل هفتم استناد کرده و در اولین قطعنامه‌اش در مورد دزدی دریایی در خارج از سواحل سومالی بیان داشته است که چنین وضعیتی «تهدیدی علیه صلح و امنیت بین المللی» را ایجاد می‌کند و «تصمیم» می‌گیرد که این دزدی دریایی، «وضعیت را در سومالی وخیم‌تر کرده، به گونه‌ای که همچنان به ایجاد تهدیدی علیه صلح و امنیت بین المللی در منطقه ادامه می‌دهد».^۱

بعد از سال ۲۰۰۶، شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی در خارج از سواحل سومالی و خلیج عدن قطعنامه‌های متعددی صادر نموده که عمده این قطعنامه‌ها در سال ۲۰۰۸ صادر شده است. به طور کلی، شورای امنیت تا پایان سال ۲۰۱۸ در حدود بیست و سه قطعنامه در خصوص دزدی دریایی صادر نموده که شش مورد آنها مربوط به سال ۲۰۰۸^۲، پنج مورد سال ۲۰۱۱^۳ و مابقی به تناوب در طول این نه سال از سوی شورای امنیت صادر شده است.^۴ این میزان قطعنامه، آن هم در خصوص صرفاً یک موضوع و پدیده بین المللی نشان دهنده نگرانی عمده و زیاد جامعه بین المللی از تحرکات و حملات دزدان دریایی، به ویژه دزدان دریایی خلیج عدن و سومالیایی است. شورای امنیت سازمان ملل متحد در این قطعنامه‌ها به دولت‌ها و سازمان‌های بین المللی صلاحیت‌ها و اختیارات گسترده‌ای در مقابله با دزدان دریایی، تعقیب و محاکمه آنها اعطا نموده؛ اختیاراتی که تاکنون در خصوص هیچ بحران بین المللی دیگری سابقه نداشته است و نوآوری‌های زیادی را می‌توان در این قطعنامه‌ها در شیوه برخورد با دزدان دریایی مشاهده نمود. با توجه به اوضاع داخلی کشور سومالی، گستره اقدامات دزدان دریایی و اهمیت استراتژیک مناطق تحت فعالیت آنها و فقدان دولت کارآمد و مرکزی در این کشور به منظور مبارزه با دزدان دریایی و

۱. شورای امنیت با تصویب قطعنامه ۱۶۷۶ در ۱۰ می ۲۰۰۶ به عرصه کارزار با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن وارد گردید.

۲. قطعنامه‌های شماره، ۱۸۱۴، ۱۸۱۶، ۱۸۳۸، ۱۸۴۶، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ فقط در سال ۲۰۰۸ در رابطه با دزدی دریایی از شورای امنیت صادر شده‌اند.

۳. قطعنامه‌های به شماره ۱۹۷۶، ۲۰۱۰، ۲۰۱۵، ۲۰۲۰ و ۲۰۱۸ مربوط به سال ۲۰۱۱ می‌باشند.

۴. قطعنامه ۱۶۷۶ در سال ۲۰۰۶، شماره ۱۸۹۷ در سال ۲۰۰۹، شماره ۱۹۱۸ و ۱۹۵۰ مربوط به سال ۲۰۱۰ و قطعنامه شماره ۲۰۳۹ و ۲۰۷۷ در سال ۲۰۱۲ صادر شده‌اند. ۲۱۲۵ سال ۲۰۱۳، ۲۱۸۴ سال ۲۰۱۴، ۲۲۴۶ سال ۲۰۱۵، ۲۳۱۶ سال ۲۰۱۶، ۲۳۸۷ در سال ۲۰۱۷، ۲۴۴۲ سال ۲۰۱۸.

اقدامات خشونت‌آمیز گروه‌های مسلح سازمان‌یافته در این زمینه، تلاش شورای اهمیت و اعطای صلاحیتی گسترده به دولت‌ها در مبارزه با این پدیده قابل‌درک و بااهمیت است.

یکی از مهم‌ترین اهدافی که این قطعنامه‌ها به دنبال آن‌اند، تلاش برای پر نمودن خلأهای موجود در مقررات موجود در معاهدات بین‌المللی مرتبط با دزدی دریایی است. اسناد بین‌المللی موجود در خصوص دزدی دریایی، به‌ویژه کنوانسیون حقوق دریاها^۱ که اصلی‌ترین سند بین‌المللی در زمینه مبارزه با دزدی دریایی است، با محدودیت‌ها و چالش‌های بسیاری در رویارویی با دزدی دریایی نوین مواجه‌اند؛ به‌نحوی که مقررات این معاهدات به‌هیچ‌وجه توانایی مبارزه مؤثر با این پدیده را ندارند.

تمامی قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی بر اساس فصل هفتم منشور صادر شده‌اند^۲ که بر طبق آن، شورا می‌تواند اجازه به‌کارگیری نیروی نظامی را برای مقابله با تهدیدات علیه امنیت بین‌المللی صادر نماید. همچنین در این قطعنامه‌ها، شورای امنیت دبیر کل سازمان ملل متحد را موظف نموده است، ضمن پیگیری مسائل مورد تأکید در قطعنامه‌ها به‌طور میانگین هر شش ماه یک بار، در خصوص وضعیت دزدی دریایی در اطراف سواحل سومالی و خلیج عدن به شورا ارائه گزارش نماید. در ادامه، مشخصات کلی قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی بررسی قرار می‌گیرد.

۲. مشخصه‌های قطعنامه‌های شورای امنیت در مقابله با دزدی دریایی

قطعنامه‌های شورای امنیت با موضوع دزدی دریایی طیف وسیعی از اختیارات و اقدامات را شامل می‌شوند؛ شورا در این قطعنامه‌ها نگرانی شدید خود را از گسترش دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا علیه کشتی‌های حامل کمک‌های فوری بشردوستانه به مردم قحطی‌زده سومالی اعلام کرده است و بر تهدید دزدی دریایی علیه کشتیرانی بین‌المللی و ایمنی مسیرهای دریانوردی تجاری و دیگر کشتی‌های آسیب‌پذیر همچون فعالیت‌های ماهیگیری مطابق با حقوق

1. United Nations Convention on the Law of the Sea.

۲. سجادپور، سید محمدکاظم و ارغوان عبدالحسینی، **ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی**، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۳۱، پاییز ۱۳۹۶، شماره ۳، ص ۱۵.

بین الملل تأکید می نماید.^۱ همچنین، از دیگر نقاط اشتراک این قطعنامه‌ها تأکید شورا بر این موضوع است که حقوق بین الملل همان گونه که در کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ منعکس شده است، چارچوب حقوقی قابل اعمال برای مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا و همچنین دیگر فعالیت‌ها در اقیانوس مقرر نموده است. در اینجا تلاش می شود که مهم ترین و اصلی ترین اختیارات و اقدامات مطرح شده طی چند قسمت بررسی شود.

۲.۱. انجام عملیات در آب‌های سرزمینی سومالی

مطابق عرف مسلم و اسناد بین المللی، دولت‌ها در مقابله خود با دزدی دریایی صلاحیت‌ها و اختیارات گسترده‌ای دارند؛ به نحوی که «کلیه کشورها» در «دریاهای آزاد» و یا «هرجایی دیگری خارج از صلاحیت دولت‌ها» می توانند کشتی‌های مظنون به دزدی دریایی یا کشتی‌هایی را که به تصرف دزدان درآمده اند، توقیف و اشخاص را دستگیر و اموال را توقیف نمایند. دادگاه‌های کشوری که توقیف را انجام داده‌اند، می توانند در مورد مجازاتی که اعمال می شوند، تصمیم بگیرند و همچنین می توانند اقداماتی را که درباره کشتی یا اموال توقیف شده لازم می دانند، اعمال کنند.^۲ البته مشروط به اینکه حقوق اشخاص ثالث دارای حسن نیت رعایت گردد.

نگاهی مختصر به مفاد مقررات این اسناد صراحتاً روشن می سازد که در حقوق معاهداتی مربوط به دزدی دریایی قلمرو تعیین شده برای مبارزه با آن، دریای آزاد و هر جایی دیگر خارج از صلاحیت هر کشوری است و علت این تعیین قلمرو عملیاتی، فارغ از اینکه عمدتاً اقدامات دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در مناطق فوق‌الاشاره ارتکاب می یابد، بیشتر به منظور عدم تعارض صلاحیتی مبارزه با دزدی دریایی با حاکمیت ملی دولت‌هاست.

اما با گسترش حملات صورت گرفته، دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، شورای امنیت با این پیش فرض که افزایش حضور نظامی و اعزام نیروهای دریایی به منظور گشت‌زنی در منطقه ساحلی سومالی و خلیج عدن می تواند راه حل مؤثری برای جلوگیری از اقدامات دزدی دریایی باشد، اجازه ورود این نیروها را به آب‌های سرزمینی کشور سومالی در بند ۱۰ قطعنامه

1. RES.SC.1838, Adopted on 7oct 2008; RES. SC 1846 Adopted on 3Des 2008.

۲. پورنوری، منصور و محمد حبیبی، *حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها*، نشر مهد حقوق، چاپ اول، ۱۳۸۵، ص ۹۰.

۱۸۴۶ مصوب سال ۲۰۰۸ صادر نمود: «دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی می‌توانند به منظور سرکوب اعمال دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا وارد آب‌های سرزمینی سومالی شوند... همچنین دولت‌ها و سازمان‌های منطقه‌ای می‌توانند در آب‌های سرزمینی سومالی سازگار با اقداماتی که در دریای آزاد مجاز تلقی شده، بر اساس حقوق بین‌الملل از همه ابزارهای لازم جهت سرکوب اعمال دزدی دریایی و سرقت مسلحانه استفاده نمایند».

وفق این قطعنامه و دیگر قطعنامه‌ها، اجازه حضور نظامی با عبارت «کلیه ابزارهای لازم» اعطاشده است که عموماً به مفهوم اجازه کلی برای استفاده از نیروی نظامی و شامل اعزام کشتی‌های جنگی و هواپیماهای نظامی،^۱ تصرف و توقیف قایق‌ها و کشتی‌ها و استفاده از تمامی تجهیزات مربوط به مبارزه با دزدی دریایی در دریای اطراف سومالی است. قطعنامه‌های ۱۸۱۶ و دیگر قطعنامه‌های متعاقب آن برای حصول به این هدف، چارچوب حقوقی استواری را برای عملکرد کشورها مقرر نموده است. این قطعنامه‌ها انجام اقدامات بازداشت در آب‌های سرزمینی و حتی در خاک دولت سومالی را تجویز نموده و بدین وسیله دامنه اختیارات کشورها را توسعه بخشیده است.

در حمایت از قطعنامه‌های شورای امنیت، کشورهای عضو اتحادیه اروپا و دیگر کشورها ناوهای جنگی خود را به منطقه اعزام نمودند. طبق تصمیم شورای اتحادیه اروپا در دسامبر ۲۰۰۸، اولین عملیات دریایی اتحادیه اروپا به منظور کمک به بازداشتن، پیشگیری و سرکوب اعمال دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی راه‌اندازی شد و این عملیات بر اساس تصمیم شورای اتحادیه اروپا تا به امروز استمرار داشته است. همچنین، از دیگر نیروهای نظامی حاضر در منطقه، نیروی ضربتی مشترک ۱۵۱^۲ می‌باشد که یک نیروی چندملیتی است و در ژانویه ۲۰۰۹ برای انجام عملیات ضد دزدی دریایی در سواحل شرقی سومالی و خلیج عدن تأسیس شد. این نیروی ضربتی در حدود یک میلیون مایل مربع از آب‌های بین‌المللی را پوشش می‌دهد و تحت فرماندهی مشترک نیروهای دریایی ۲۵ کشور فعالیت می‌کند. همچنین بسیاری

۱. اگرچه در قطعنامه‌های شورا ذکر از اجازه ورود هواپیماها به قلمرو سرزمینی به میان نیامده است، بر اساس تفسیری که برخی کشورها از جمله آمریکا از مفاد قطعنامه‌ها به انجام رسانده‌اند، این اجازه شامل ورود هواپیماها به قلمرو سومالی نیز می‌شود.

2. Combined Task Force 151.

از کشورها نیز به صورت انفرادی اقدام به اعزام نیروی نظامی به خلیج عدن نموده اند؛ از جمله روسیه، چین و جمهوری اسلامی ایران که شورای امنیت نیز در قطعنامه ۱۹۵۰ سال ۲۰۱۰ و بعد در قطعنامه شماره ۲۰۲۰ سال ۲۰۱۱ خود از تلاش های صورت گرفته برای استقرار کشتی ها و ادوات نظامی به منظور مقابله با بحران دزدی دریایی توسط برخی کشورها، از جمله هند، مالزی، روسیه و ایران، قدردانی نموده است.^۱

هرچند به تصریح قطعنامه های ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ چنین مجوزی برای اجرای عملیات در قلمروی آبی و خاکی سومالی اختصاص به وضعیت سومالی دارد و ایجادکننده حقوق عرفی نیست، با عنایت به مفاد بند ۷ ماده ۲ منشور ملل متحد که مقرر می دارد: «هیچ یک از مقررات مندرج در این منشور، ملل متحد را مجاز نمی شمارد تا در اموری که اساساً در قلمرو صلاحیت داخلی دولت ها قرار دارد، دخالت نماید...»، به عقیده برخی،^۲ این تصمیم شورای امنیت نقض آشکار منشور است؛ زیرا ورود هر دولت و سازمان بین المللی به منظور سرکوب اعمال دزدی دریایی در آب های سومالی مداخله در اموری است که اساساً در قلمرو صلاحیت داخلی دولت ها قرار دارد و این فراخوان بین المللی به منظور مداخله سازمان های منطقه ای و دولت های دیگر، باب جدیدی در مداخله در امور داخلی کشورها ایجاد می نماید که البته شورای امنیت قبلاً تحت عنوان مداخله بشردوستانه در منازعات کوزوو، عراق و افغانستان رعایت الزامات بند ۷ ماده ۲ منشور را نادیده گرفته بود؛^۳ اما به نظر می رسد برخلاف این اعتقاد، شورای امنیت مخالف با منشور، اقدامی را در این زمینه انجام نداده است؛ چراکه گذشته از اینکه بر اساس فصل هفتم منشور، وقتی بر اساس نظر شورا موضوعی به عنوان تهدید علیه صلح و امنیت بین المللی شناخته شود، شورا می تواند کلیه اقدامات مقتضی را که شامل عملیات نظامی نیز می شود، به انجام برساند، به علاوه ورود و اجرای عملیات در آب های سرزمینی سومالی با رضایت قبلی و ابتدایی دولت انتقالی سومالی صورت گرفته است.

۱. ر.ک: مقدمه قطعنامه های ۱۹۵۰ و ۲۰۲۰.

۲. چشمه خاور، صلاح الدین، *دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل: بررسی آثار حقوقی قطعنامه های شورای امنیت بر حقوق بین الملل*، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل،

نشر انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹، ص ۱۸۹.

3. Fink, M.D. and Galvin, R.J. »Combating Pirates Off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges«, *Netherlands International Law Review*, LVI.2014. 91.

در خصوص حضور نظامی دولت‌ها در آب‌های سرزمینی سومالی باید گفت که گسترش فعالیت‌های نظامی در آب‌های نزدیک به سومالی و خلیج عدن یک راه حل لازم است، اما به هیچ‌وجه حل‌کننده مشکل دزدی دریایی در این منطقه نیست و بی‌توجهی به دیگر عوامل ریشه‌ای طرح این مشکل، از قبیل فقر، نابسامانی سیاسی و فقدان حاکمیت قانون در منطقه، صرفاً یک راهکار مقطعی است و کمک چندانی به حل مشکل نخواهد کرد.^۱ همچنین هزینه‌های مالی بسیار بالای انجام این عملیات، مبادرت به آنها را در درازمدت با ابهام مواجه نموده و بسیاری از کشورها را در ادامه راه دچار تردید ساخته است.

۲.۲. الزام کشورها به جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی

یکی از موانعی که در راه محاکمه و مجازات مرتکبان دزدی دریایی به نحو مؤثر، پیش‌روی کشورها قرار دارد، عدم جرم‌انگاری دزدی دریایی در قوانین داخلی است. بر اساس تحقیقاتی که سازمان بین‌المللی دریانوردی پیرامون قوانین و مقررات داخلی کشورهای دنیا در موضوع دزدی دریایی به عمل آورده، معلوم شده است که تعداد بسیار کمی از کشورها به صورت اختصاصی دزدی دریایی را تعریف نموده یا تعریف مذکور در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها راجع به دزدی دریایی را به نحو مناسب در قوانین داخلی خود منعکس نموده‌اند.^۲ حسب تحقیقات مزبور، اکثر کشورها در مورد جرم‌انگاری دزدی دریایی و پیش‌بینی صلاحیت جهانی برای تعقیب و مجازات دزدان دریایی، تمهیدات قانونی لازم را به عمل نیاورده و غالباً دزدی دریایی را به عنوان یک جرم مستقل در قوانین مربوط خود پیش‌بینی نکرده‌اند. در این کشورها که اکثر کشورهای دنیا را نیز شامل می‌شوند، دزدی دریایی نوعاً در قالب جرائمی مانند «سرقت» و «آدم‌ربایی» و نظایر آن مورد پیش‌بینی قرار گرفته است. به همین دلیل، در قطعنامه‌های شورای امنیت یکی از موضوعاتی که بسیار مورد تأکید قرار گرفته، این است که کشورها هرچه سریع‌تر برای تکمیل قوانین ملی خود نسبت به جرم‌انگاری و تعیین مجازات متناسب با شدت جرم مرتکبان دزدی دریایی اقدام

۱. آقاعلی خانی، سعید، *بحران دزدی دریایی و گمانه‌زنی‌های مرتبط با آن، رویدادها و تحلیل‌ها*،

مرکز مطالعات آفریقا و وزارت امور خارجه، ۱۳۸۸، ص ۶۳

2. International Maritime Organization, legal Committee, 96 Session, 14 October 2009, p 13-22, p 17.

کنند و برای رفع خلأهای حقوقی بین‌المللی موجود در این زمینه، به کنوانسیون بین‌المللی مقابله با اعمال غیرقانونی علیه امنیت کشتیرانی ۱۹۸۸ و پروتکل‌های مربوطه پیوندند.

دلیل اشاره شورای امنیت به کنوانسیون ۱۹۸۸ این است که در کنوانسیون‌های حقوق دریاهای و دریاهای آزاد، دول عضو، الزامی برای جرم‌انگاری عمل دزدی دریایی ندارند. اما در نقطه مقابل، کنوانسیون ۱۹۸۸ رم، دولت‌های عضو را الزام به جرم‌انگاری در قوانین ملی نموده است. علی‌رغم اینکه کنوانسیون اخیر یک کنوانسیون ضد تروریستی است، اما با تفسیر موسع آن، در قبال اکثر حوادث دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها قابل اعمال است.

به‌عنوان مثال، شورای امنیت در یکی از قطعنامه‌های خود در زمینه مقابله با بحران دزدی دریایی، به شماره ۲۰۱۵ مصوب ۲۴ اکتبر ۲۰۱۱ میلادی، تمام کشورهای عضو سازمان ملل را به جرم‌انگاری دزدی دریایی و مقابله با آن در حقوق داخلی‌شان ملزم می‌نماید^۱ و از آنها می‌خواهد حداکثر تا ۳۱ دسامبر سال ۲۰۱۲، اقدامات صورت‌گرفته در زمینه جرم‌انگاری دزدی دریایی در حقوق داخلی را دبیر کل سازمان ملل گزارش نمایند و نسبت به تعقیب کیفری اشخاص مظنون به ارتکاب دزدی دریایی در سواحل سومالی و مجازات افرادی که محکوم می‌شوند، همت گمارند.^۲

۲.۳. مسئله بی‌کیفرمانی^۳ دزدان دریایی و تکلیف محاکمه یا استرداد

در حقوق کیفری بین‌المللی، پدیده بی‌کیفرمانی مجرمان بین‌المللی از گذشته جریان داشته است. در نظام بین‌المللی، به دلیل عدم وجود یک نظام جامع دادرسی و تعقیب، البته تا قبل از سال‌های اخیر، بسیاری از مجرمان بین‌المللی از مجازات و مسئولیت‌هایی می‌یافتند. حتی با وجود دادگاه‌های بین‌المللی نوین مجدداً بسیاری از مجرمان هستند که از مجازات به راه‌های گوناگون، مانند مصونیت‌ها یا دیگر راه‌های به‌ظاهر قانونی، فراری می‌شوند. در خصوص موضوع ویژه دزدی دریایی به مراتب بیشتر از سایر جرائم بین‌المللی، موضوع بی‌کیفر ماندن بسیاری از

۱. حسین پور، خسرو، چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران، فصلنامه مطالعات فقه اسلامی و مبانی حقوقی، سال نهم، ۱۳۹۴، شماره ۳۱، ص ۱۳۸.
۲. شورای امنیت در قطعنامه ۲۰۲۰ خود در سال ۲۰۱۱ مجدداً بر ضرورت تدوین قوانین داخلی کشورها در جرم‌انگاری پدیده دزدی دریایی تأکید می‌ورزد.

مرتکبان دزدی دریایی جریان دارد. کشورهای مختلف به دلایل مختلف تمایل چندانی برای محاکمه متهمان دزدی دریایی در کشور خود ندارند. به عنوان مثال، اگرچه حقوق بین الملل عرفی و قراردادی صلاحیت جهانی برای دزدان دریایی را تجویز می نماید، بسیاری از قوانین داخلی کشورهای دستگیرکننده، عملاً امکان تعقیب و مجازات دزدان دریایی را از این کشورها سلب می کند و معمولاً دولت‌ها محاکمه دزدان دریایی را محدود به مواردی می کنند که منافع خودشان به خاطر حمله دزدان به خطر افتاده باشد. به عنوان نمونه، ایالات متحده تا سال ۲۰۰۹ که یک کشتی آمریکایی مورد حمله دزدان قرار گرفت،^۱ تمایلی برای تعقیب کیفری از خود نشان نداده بود.^۲ همچنین براین اساس، قوانین داخلی برخی کشورها، صرفاً زمانی امکان تعقیب را داده است که بین جرم ارتكابی و منافع و یا اتباع آن کشور خاص ارتباط برقرار باشد.

همچنین، به دلیل هزینه های بالای انتقال متهمان به کشور متبوع و برگزاری محاکمه و مجازات آنها که در مواردی بسیار بیشتر از باج پرداختی برای آزادی خدمه و کشتی های به گروگان گرفته شده است، دولت‌ها تمایل کمتری برای محاکمه مؤثر دزدان دریایی دارند. به این خاطر و دلایل دیگری، مانند موضوع پناهندگی دزدان دریایی در کشور محاکمه کننده، موارد فراوانی اتفاق افتاده است که کشتی های نظامی با دستگیری دزدان دریایی برحسب دستور کشورهای متبوع خود اقدام به رها ساختن دوباره دزدان دریایی دستگیرشده در سواحل سومالی نموده‌اند.

البته کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ در ماده ۱۰۵، مسئولیت محاکمه و مجازات دزدان دریایی دستگیرشده را بر عهده دولت توقیف کننده قرار داده است. اما به خاطر عدم ضمانت اجرای مناسب در این زمینه، دولت‌ها از این تکلیف قراردادی خود شانه خالی می کردند. از این رو، شورای امنیت در قطعنامه ۱۹۱۸ خود در سال ۲۰۱۰ و همچنین در دیگر قطعنامه‌ها حمایت خود را از روند اعمال صلاحیت جهانی بر دزدی دریایی اعلام نموده است و از کلیه کشورها درخواست می کند که از رها نمودن دزدان دریایی دستگیرشده خودداری و از این طریق به تشدید مبارزه علیه دزدی دریایی مساعدت کنند. شورا در این قطعنامه تأکید می کند که ناتوانی در محاکمه

۱. این کشتی Maersk Alabama نام داشت که در آوریل سال ۲۰۰۹ مورد ربایش از سوی دزدان دریایی سومالیایی مورد ربایش قرار گرفت.

2. Sterio, Milena, *Fighting piracy in Somalia: Why more Needed*, Cleveland-Marshall College of Law, 2017, 16.

اشخاص مسئول در قبال اعمال دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سواحل سومالی، موجب تضعیف تلاش‌های جامعه بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی می‌شود.

درواقع، شورای امنیت در این قطعنامه‌ها به دولت‌های عضو سازمان ملل این تکلیف را بار می‌کند که آنها در دستگیری دزدان دریایی یا باید خود به محاکمه و مجازات دزدان دریایی دستگیر شده اقدام نمایند و یا اینکه آنها را برای محاکمه به کشورهای دارای صلاحیت که به محاکمه نیز متمایل اند، استرداد دارند. این درواقع، همان قاعده «محاکمه یا استرداد»^۱ در حقوق بین‌الملل است که در خصوص بسیاری دیگر از جرائم بین‌المللی کشورها به اجرا و رعایت آن ملزم‌اند. متأسفانه این قاعده مسلم حقوق بین‌الملل، به خاطر عدم تمایل کشورها در محاکمه دزدان دریایی دستگیر شده، جای خود را در موضوع دزدی دریایی به اصل «بگیر و رها کن»^۲ داده است.

۲.۴. محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه‌های منطقه‌ای

یکی از مهم‌ترین پیشنهادهای مطرح در قطعنامه‌های شورای امنیت در راستای مقابله هرچه بهتر با دزدی دریایی، محاکمه متهمان دزدی دریایی در دادگاه‌های کشورهای مناطق درگیر با مسئله دزدی دریایی است. این موضوع از آنجا اهمیت دوچندانی می‌یابد که دریابیم، کشورهایی که قرار است بر مبنای این پیشنهاد اقدام به محاکمه مرتکبان نمایند، نقشی در دستگیری آنها و همچنین ارتباط مستقیمی نیز با جرم ارتکاب یافته ندارند. درواقع این کشورها نه دستگیرکننده متهمان بوده‌اند و نه کشور متبوع ایشان یا بزه‌دیدگان. همچنین جرم در قلمرو سرزمینی ایشان نیز ارتکاب نیافته، لذا نفع مستقیمی از محاکمه دزدان دریایی به ایشان نمی‌رسد. حتی به نظر می‌رسد، چارچوب حقوقی مقرر در اسناد بین‌المللی، از جمله ماده ۱۰۵ کنوانسیون دریاها ۱۹۸۲ نیز مخالف محاکمه متهمان دزدی دریایی در کشور ثالث (کشوری که نه دستگیرکننده دزدان بوده و نه کشور متبوع ایشان یا بزه‌دیدگان) است؛^۳ زیرا از قدیم الایام، اصل صلاحیت جهانی که درباره محاکمه دزدان دریایی جاری است، نیز مجوز محاکمه مرتکبان را صرفاً برای کشور دستگیرکننده مقرر می‌دارد و عرف بین‌المللی نیز بر این موضوع صحه می‌گذارد؛ اما غافلگیری

1. Aut dedere aut judicare

2. Catch and Release

3. Sezer, Ilgin, "A study on the legal aspects of piracy and armed robbery", *Constanta Maritime University Annals*, Year X, Vol.12.2011.p 24.

حاصل از حملات متفاوت و پر دامنه دزدان دریایی، به ویژه در سواحل سومالی و خلیج عدن و همچنین استفاده دزدان از روش‌ها و ابزارهای نوین باعث گردیده است که شورای امنیت سازمان ملل در مجموعه قطعنامه‌های خود (به ویژه دو قطعنامه ۱۸۵۱ و ۱۹۵۰) در خصوص دزدی دریایی از راهکارهایی استفاده نماید که تاکنون دربارهٔ هیچ جرم بین‌المللی مسبوق به سابقه نبوده است. مهم‌ترین مبانی توجیه‌کننده واگذاری محاکمه دزدان دریایی به کشور ثالث از جانب برخی حقوق‌دانان بین‌المللی،^۱ استناد به ماده ۱۰۰ کنوانسیون حقوق دریاها^۲ ۱۹۸۲ و همچنین موضوع «احاله دادرسی بین‌المللی» است.^۳ احاله دادرسی کیفری از دولتی به دولت دیگر، یکی از موضوعات نسبتاً جدید در همکاری دولت‌ها در مبارزه با جرائم بین‌المللی است. انتقال دادرسی کیفری که به آن «همکاری انفعالی»^۴ نیز گفته می‌شود، به معنای احاله صلاحیت دادرسی از سوی دولتی که ذاتاً دارای صلاحیت رسیدگی به جرم است، به دولتی که معمولاً متهم یا مظنون در قلمرو آن دولت حضور دارد، صورت می‌پذیرد.

قطعنامه ۱۸۵۱ سال ۲۰۰۸، اولین قطعنامه‌ای بود که از جانب شورای امنیت، کشورها را تشویق می‌کرد که مبادرت با انعقاد موافقت‌نامه‌های با کشورهای همسایه سومالی در راستای محاکمه دزدان دریایی نمایند. در این راستا، بسیاری از کشورها اقدام به انعقاد قراردادهای دوطرفه با دولت‌های منطقه نموده، از این‌رو کشورهایمانند انگلستان، ایالات متحده آمریکا، اتحادیه اروپا، دانمارک، کانادا و چین تفاهم‌نامه‌های جداگانه‌ای با کنیا امضا کرده‌اند که بر اساس آن دزدان دریایی دستگیر شده از جانب این دولت‌ها به بازداشتگاه‌های کنیا فرستاده شدند تا توسط قضات آفریقایی محاکمه شوند. امروزه موافقت‌نامه‌های مشابهی با دیگر کشورهای همسایه، از جمله تانزانیا و جمهوری سیشل، به امضا رسیده است. منافع مستقیم و غیرمستقیم اقتصادی که از این نوع موافقت‌نامه‌ها نصیب کشور پذیرنده می‌گردد و همچنین جنبه تبلیغی و سیاسی آن، دولت‌های منطقه را تشویق به همکاری در این اقدامات کرده است.

1. Ibid, p 26.

۲. «تمامی کشورها بایستی تا حد ممکن برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد با یکدیگر همکاری کنند».

3. Joyner, christopher c. "Arresting Impunity: The Case for Universal Jurisdiction in Bringing War Criminals to Accountability", *Law and Contemporary Problems*, Vol. 59: No. 4.2017.p 159.

4. Passive cooperation

انعقاد این موافقت‌نامه‌ها به کشورها اجازه می‌دهد همت بیشتری در امر گشت‌زنی دریایی و دستگیری دزدان به خرج داده و از مشکلات قبلی، از جمله موانع حقوق بشری (در صورت محاکمه دزدان در دادگاه‌های داخلی خود) و یا حتی غرق نمودن دزدان دریایی در زمان مواجهه با ایشان (به خاطر عدم تمایل برای دستگیری)^۱ جلوگیری به عمل آید. البته علی‌رغم اینکه طی یک دهه اخیر، تقریباً دوسوم محاکمه‌های متهمان دزدی دریایی در دنیا در کشور کنیا (به‌عنوان کشور ثالث) انجام گرفته،^۲ مشکلات نظام قضایی کنیا، نواقص حقوق بشری برگزاری این محاکمه‌ها، وضعیت زندان‌های محل نگهداری دزدان و ... طی سال‌های اخیر انتقاداتی را متوجه راهکار محاکمه متهمان دزدی دریایی در کشور ثالث نموده است.^۳

۲.۵. موافقت‌نامه‌های مأموران عرشه^۴

این راهکار به دنبال افزایش حملات دزدان دریایی در شاخ آفریقا از سوی دفتر ملل متحد در امور مواد مخدر و جرم در دسامبر ۲۰۰۸ به منظور تسهیل در امر بازداشت و پیگرد قضایی دزدان دریایی به شورای امنیت پیشنهاد گردید. پیش‌تر این نوع موافقت‌نامه‌ها برای مبارزه با قاچاق مواد مخدر و ماهیگیری غیرقانونی، به‌ویژه در دریای کارائیب مورد استفاده قرار گرفته بود.^۵ موافقت‌نامه‌های راجع به حضور مأموران رسمی کشور محاکمه‌کننده دزدان دریایی در کشتی در بند ۳ قطعنامه ۱۸۵۱ مصوب سال ۲۰۰۸ شورای امنیت مورد اشاره قرار گرفته است و دولت‌ها به انعقاد چنین موافقت‌نامه‌هایی با یکدیگر تشویق شده‌اند. این افراد در واقع مأموران رسمی و قانونی کشور متقاضی محاکمه‌اند که بر روی عرشه کشتی کشور دیگری سوار می‌شوند و تشریفات راجع به بازداشت و نگهداری مجرمان دستگیرشده را بر اساس قوانین داخلی خود تا زمان آوردن آنها به کشور برای محاکمه انجام می‌دهند. به‌عنوان مثال، اگر بر اساس موافقت‌نامه بین دو کشور، قرار بر این باشد که به اتهامات دزدان دریایی دستگیرشده توسط کشور آلمان در کشور کنیا

1. Thuo Gathii, James, "Kenya's piracy prosecutions", *American Journal of International Law* 104 (3), 2010. P 423.

2. Vignos, Scott A. "Pirate Trials: An Examination of the United States' Non-Refoulement Duties Pursuant to the United Nations Convention Against Torture", *U.C. Davis Journal of International Law & Policy*, 2018.9.

3. Archibugi, Daniele and Chiarugi, Marina, Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates, Italian National Research Council, IRPPS, October. p 332.

4. Shiprider

۵. مسلمی، فرشته، «نظام بین‌المللی مقابله با دزدی دریایی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، ۱۳۹۰،

رسیدگی شود، مأموران رسمی کنیایی بر کشتی های آلمانی که در حال گشت زنی در منطقه خلیج عدن هستند، سوار می شوند و با دستگیری دزدان دریایی توسط این کشتی، از همان ابتدا کلیه اقدامات قضایی مقدماتی، صدور قرار بازداشت، انجام تحقیقات مقدماتی تا زمان آوردن آنها به ساحل و رعایت ضوابط لازم الرعایه در مدت نگهداری آنها در کشتی را بر اساس قوانین داخلی کنیا تصدی می کنند.

قطعنامه ۱۸۵۱، این امر را راهکاری برای جلوگیری از تعارض بعدی بین قوانین دادرسی دو کشور می داند و لذا شورای امنیت از کلیه دولت های فعال در زمینه مبارزه با دزدی دریایی دعوت می کند تا این نوع موافقت نامه ها را با آن دسته از دولت هایی که بیشتر مایل به اعمال صلاحیت قضایی خویش بر دزدان دریایی سومالی هستند، به امضا برسانند تا به موجب این موافقت نامه ها، مأمورین رسمی دولت های منطقه اجازه داشته باشند وارد کشتی های تحت پرچم دولت های طرف قرارداد شوند و بدین ترتیب در امر تعقیب و دستگیری دزدان دریایی سهولت بیشتری ایجاد شود.^۱ البته اعمال صلاحیت این مأمورین تنها با کسب رضایت قبلی از دولت انتقالی سومالی امکان پذیر دانسته شده است. دلیل این موضوع آن است که این مأموران در قلمرو حاکمیتی دولت سومالی، اقدام به انجام اقدامات قضایی و صدور دستورات قانونی نموده،^۲ لزوم احترام به اصل حاکمیت کشور سرزمینی باعث گردیده است که اقدامات این مقامات نیاز به اخذ مجوز قبلی از دولت سرزمینی داشته باشد. در ضمن این موافقت نامه ها، می بایست با کنوانسیون حقوق دریاها، کنوانسیون مقابله با جنایات سازمان یافته فراملی، کنوانسیون ممنوعیت اعمال غیرقانونی علیه امنیت کشتیرانی و سایر اسناد معتبری که کشورهای منطقه آنها را تصویب کرده اند، مطابقت داشته باشد.

۲.۶. پیگیری گردش مالی غیرقانونی ناشی از دزدی دریایی

کسب درآمدهای فراوان از راه دزدی دریایی در سال های اخیر باعث شده که افراد بسیاری از مردم سومالی و حتی دیگر کشورهای همسایه به عضویت در گروه های دزد دریایی روی آورند. این درآمدها که گاه تا چند صد برابر درآمد عادی این افراد است، موجب شده که بسیاری از

1. Guilfoile, Douglas "Counter-Piracy Law Enforcement And Human Rights ", *International and Comparative Law Quarterly*, vol 59, January.2016.P 165.

2. Isabirye, David M, "The Status of Treaties in Kenya ", *INDIAN J INT'L L.* 20.2012. 63. P 54.

دزدان دریایی یا کسانی که در پشت پرده این فعالیت‌ها حضور دارند، ثروت‌های کلانی را تصاحب کنند:

با توجه به حجم بالای اموال به تاراج رفته و غرامت‌های دریافت شده از سوی دزدان دریایی طی سال‌های اخیر، گزارش‌هایی از انتقال این ثروت‌ها به خارج از سومالی و سرمایه‌گذاری آنها در بازارهای بین‌المللی و دیگر کشورها وجود دارد.^۱ این اقدامات که با هدف تطهیر اموال و ثروت‌های ناشی از دزدی دریایی صورت می‌گیرد، یکی از موضوعاتی است که شورای امنیت در قطعنامه‌های متعدد، نگرانی خود را درباره آن ابراز داشته است. از جمله در قطعنامه ۱۹۵۰ مصوب سال ۲۰۱۰ به صراحت در این خصوص هشدار داده، وظایفی را طی سه بند برای دولت‌ها تعیین می‌کند: «۱۵- کلیه دولت‌ها باید اقدامات لازم را بر طبق قوانین داخلی خود و در جهت پیشگیری از تأمین مالی نامشروع دزدی دریایی و پول‌شویی منافع حاصل از این عمل، مبذول دارند؛ ۱۶- از دولت‌ها درخواست می‌نماید تا (با همکاری اینترپل و یورو پل) هرچه بیشتر در مورد شبکه‌های جنایتکار بین‌المللی درگیر در دزدی دریایی در آب‌های سومالی (از جمله گروه‌های مسئول فاینانس و تسهیل دزدی دریایی) تحقیق و بررسی نمایند؛ ۱۷- بر ضرورت حمایت از تحقیق و تعقیب کسانی که تأمین مالی، برنامه‌ریزی، سازمان‌دهی نامشروع از حملات دزدان دریایی در آب‌های سومالی را بر عهده‌دارند یا به‌طور غیرقانونی از آن منتفع می‌شوند، تأکید می‌نماید».^۲

به‌علاوه، این شورا در یکی از قطعنامه‌های خود راجع به دزدی دریایی در سال ۲۰۱۳ مجدداً در خصوص پیگیری مالی غیرقانونی ناشی از دزدی دریایی تأکید می‌کند. شورای امنیت در قطعنامه ۲۱۲۵ خود مجدداً از دولت سومالی و دیگر کشورها می‌خواهد، «تعقیب و مجازات مرتکبان دزدی دریایی را نه فقط علیه کسانی که در دریا مرتکب حمله به کشتی‌ها می‌شوند، بلکه علیه کلیه کسانی که در خشکی برای حملات در حال برنامه‌ریزی و صدور دستورات بوده و همچنین کلیه کسانی که در امر انتقال اموال به‌دست‌آمده و پول‌شویی منافع و ثروت‌های

1. Harrelson, Jill "Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions That Address Piracy And The Use of Private Security Companies to Protect The Shipping Industry", *American University International Law Review*, VOL 25, 2015. p 286.

2. S/RES/1950 (2010)

حاصل شده از دزدی دریایی فعالیت دارند، بکار گیرند.^۱ شورا در پایان از دولت‌ها می‌خواهد تا با پلیس جنایی بین‌المللی (اینترپل) در این باره همکاری‌های لازم را به عمل آورند.

۳. محدودیت‌های قطعنامه‌های شورای امنیت در مقابله با دزدی دریایی

قطعنامه‌های شورای امنیت باینکه تلاش نموده است به نحو مؤثری در مبارزه با دزدی دریایی به کمک دولت‌ها در راستای پر نمودن خلأهای سایر اسناد بین‌المللی در این زمینه برآید و البته تا حدود زیادی نیز در جلب توجه کشورها به اهمیت پدیده دزدی دریایی نوین و ارائه راهکارهای مناسب در زمینه مقابله مؤثر با این پدیده موفق بوده است، اما این قطعنامه‌ها نیز با خود محدودیت‌هایی به همراه دارند که سبب می‌گردد نتوان به آنها به‌عنوان یک راه‌حل درازمدت و مستمر نگاه نمود. محدودیت‌هایی که ضرورت تدوین یک سند بین‌المللی خاص دزدی دریایی را دوچندان می‌سازند. به عبارت دیگر، مقررات این قطعنامه‌ها اگرچه در مقابله با دزدی دریایی کارآمد و کارسازند، صرفاً و تنها به وقوع این پدیده در یک بازه زمانی و مکانی خاص می‌پردازند و نمی‌توانند در بروز موارد مشابه در مناطق دریایی دیگر یا در آینده مجدداً به کار گرفته شوند. از این نظر، اگر دزدی دریایی در مناطق دریایی دیگر جهان در آینده نزدیک وضعیتی شبیه به خلیج عدن پیدا نماید یا حتی این وضعیت دزدی دریایی در منطقه خلیج عدن و سواحل سومالی به درازا بینجامد، اکثر مقررات این قطعنامه‌ها درباره آنها قابل استفاده نخواهند بود. همچنان که شورای امنیت در قطعنامه‌های متعدد خود بارها تأکید نموده که اختیارات و صلاحیت‌هایی که در این قطعنامه‌ها برای کشورهای مبارزه‌کننده با پدیده دزدی دریایی در اطراف سومالی و خلیج عدن در نظر گرفته شده است، ایجادکننده حقوق بین‌الملل عرفی نیست و نمی‌توان آنها را به کشور یا منطقه دریایی دیگر تعمیم داد. در این قسمت، مهم‌ترین محدودیت‌هایی که این قطعنامه‌ها در مبارزه مؤثر با دزدی دریایی با آن مواجه‌اند، مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳.۱. شرط موافقت قبلی دولت سومالی

دولت انتقالی سومالی قبل از تصویب قطعنامه‌ها، موافقت قبلی خود را برای درج مجوز ورود و حضور کشتی‌های نظامی خارجی در آب‌های سرزمینی این کشور به صورت کتبی ابراز داشته و در

1. S/RES/2125 (2013)

متن تمامی قطعنامه‌های شورای امنیت با موضوع دزدی دریایی صراحتاً به این اجازه قبلی و موافقت پیشین دولت سومالی اشاره شده است. پاراگراف ۹ قطعنامه شماره ۱۸۱۶ تصریح می‌کند که مجوز بیان شده در پاراگراف ۷، «صرفاً بعد از دریافت نامه نمایندگی دائم سومالی در سازمان ملل توسط رئیس شورای امنیت در تاریخ ۲۷ فوریه سال ۲۰۰۸ که حاکی از رضایت دولت فدرال بوده، مقرر شده است». همین عبارات با سبک و سیاق مشابهی در قطعنامه‌های ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱ نیز قابل مشاهده است. به نظر می‌رسد همین رضایت قبلی دولت سومالی باعث گردید که انجام عملیات در آب‌های سرزمینی سومالی با اتفاق آرا در شورا به تصویب برسد و در صورت نبود این موافقت قبلی، دستیابی به این تصمیم با دشواری‌های زیادی در شورای امنیت همراه باشد. این شورا در قطعنامه‌های بعدی خود نیز مجدداً به این رضایت دولت انتقالی تأکید ورزیده است.^۱

اشاره به اجازه دولت ساحلی تمام یا بخش زیادی از محتوای تحول آفرین قطعنامه‌ها را از آنها سلب می‌کند.^۲ در حقیقت، اقداماتی که ظاهراً در پرتو اجازه دولت ساحلی توسط شورای امنیت «مجاز دانسته شده»، در صورت عدم وجود قطعنامه شورای امنیت که در چارچوب فصل هفتم تصویب شده باشد، نیز می‌تواند انجام گردد. بر اساس قواعد حقوق بین‌الملل، کشورها آزادند به عنوان مثال، با دادن اجازه به دیگر کشورها در انجام فعالیت‌های نظامی در آب‌های سرزمینی از حقوق خود در این آب‌ها صرف‌نظر کنند. به نظر می‌رسد، اهمیت رضایت دولت ساحلی با این واقعیت مشخص می‌شود که برخلاف قواعد حقوق بین‌الملل در خصوص دزدی دریایی در دریاها، آزاد که اجازه توقیف کشتی دزدان دریایی از سوی هر دولتی را اعطا می‌نماید، قطعنامه‌های شورای امنیت مجوزهای مقرر را به «دولت‌های همکاری‌کننده با دولت انتقالی» محدود کرده‌اند: دولت‌هایی که دولت فدرال انتقالی قبلاً نام آنها را به آگاهی دبیر کل رسانده باشد؛^۳ بنابراین، دولت ساحلی کنترل خود را در مورد دولت‌هایی که به منظور مبارزه با دزدان دریایی و سارقان مسلح، به ورود به آب‌های سرزمینی و در حقیقت سرزمین او مجازند، حفظ می‌کند.^۴

۱. قطعنامه شماره ۲۰۲۰، سال ۲۰۱۱.

۲. مهرعطا، رضا، **قطعنامه‌های بی‌خاصیت**، مجله پیام دریا، ۱۳۹۰، شماره ۲۱۱، ص ۴۲.

۳. رک به: مقدمه و پاراگراف ۷ قطعنامه ۱۸۱۶، پاراگراف ۱۰ قطعنامه ۱۸۴۶ و پاراگراف ۶ قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت.

۴. تروس، تولیو، پیشین، ص ۹۴.

به نظر می‌رسد، کسب رضایت قبلی دولت ساحلی که برای اقدام طبق فصل هفتم منشور ضروری است، به دنبال دستیابی به چند هدف است: اول، احترام به حاکمیت دولت تا با نگرانی‌ها در خصوص اینکه با این قطعنامه‌ها حقوق بین‌الملل عرفی جدیدی می‌تواند ایجاد گردد، مقابله شود. دوم، تقویت جایگاه دولت موقت که علی‌رغم ادامه حضور سومالی در سازمان ملل، قدرت مؤثری را در سومالی اعمال نمی‌کند و به‌ویژه از ظرفیت مبارزه با اقدامات دزدی دریایی در خارج از سواحلش برخوردار نیست. درنهایت اینکه دولت موقت از طریق تعیین کشورهای که کشتی‌های آنها به اقدام در دریای سرزمینی او مجازند، حضور ناوگان خارجی را در آب‌های سومالی به دولت‌هایی که بیش از همه درگیرند و همچنین دولت‌هایی که آماده همکاری با یکدیگرند، محدود کند.

اما هم پوشانی بین مجوز شورای امنیت و اجازه دولت ساحلی که توسط دولت فدرال موقت نمایندگی می‌شود، تأمین‌کننده نفع مهم دیگری نیز است و آن اینکه با احتمال بروز تعارض بین قانون داخلی و تعهد بین‌المللی مفروض در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای که حداکثر عرض دریای سرزمینی را ۱۲ مایل می‌داند،^۱ قصد شورای امنیت از تأمین رضایت دولت سومالی، اعطای مبنایی قانونی برای اقدام دیگر دولت‌ها علیه دزدان دریایی و سارقان مسلح، صرف نظر از عرض دریای سرزمینی سومالی بوده است. براین اساس، نتیجه دارای فایده اجازه سومالی نسبت به اقدامات ارتكابی برای مقابله با مرتکبان دزدی دریایی در دریای سرزمینی خود، اجتناب از ورود به بحث‌هایی پیرامون عرض دریای سرزمینی سومالی خواهد بود.

۳.۲. محدودیت‌های زمانی و مکانی قطعنامه‌های شورای امنیت

قطعنامه‌های شورای امنیت، قواعد حقوق بین‌المللی را در بسیاری از زمینه‌ها توسعه داده‌اند و تحولات نوینی را که تا به امروز کمتر جامعه بین‌المللی مشاهده کرده بود، ایجاد نموده‌اند؛ اما این قطعنامه‌ها دربردارنده ویژگی‌هایی نیز هستند که آثار بیرونی آنها را کنترل و محدود می‌کند. این

۱. لازم به توضیح است که سومالی با تصویب قانون ۱۹۷۳، محدوده ۲۰۰ مایلی را برای عرض دریای سرزمینی اتخاذ کرده، ولی باین وجود، این کشور کنوانسیون حقوق دریاهای را در سال ۱۹۸۹ به تصویب رسانیده و خود را متعهد به عرض ۱۲ مایلی دریای سرزمینی نموده است.

محدودیت‌ها در دو حوزه صلاحیت زمانی و مکانی قابل تفسیرند.^۱ به عبارت دیگر، اگرچه تأثیر اصلی قطعنامه‌های شورای امنیت گسترش صلاحیت زمانی و مکانی قلمرو قواعد حقوق بین‌الملل مربوط به دزدی دریایی است، شورای امنیت این قطعنامه‌ها را با احتیاط زیادی تدوین کرده است؛ اول اینکه مجوز اعطاشده صلاحیت زمانی را محدود کرده است. قطعنامه ۱۸۱۶ اعتبار مجوز اعطایی را به شش ماه محدود می‌کند و اگر ضرورت باشد، اجازه مقرر در این قطعنامه برای دوره‌های زمانی دیگر نیز قابل تجدید خواهد بود و در قطعنامه‌های متعاقب‌تر نیز این اجازه برای دوره‌های دوازده‌ماهه دیگر تمدید شده است.^۲ به همین ترتیب، این مجوز تقریباً تا سال ۲۰۱۸ با تصریح در قطعنامه‌های بعدی مورد تمدید قرار گرفته است. دوم اینکه قلمرو قطعنامه‌های شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی به وضوح صلاحیت مکانی را بایان اینکه مجوز «فقط در خصوص وضعیت سومالی به کار می‌رود»، محدود کرده است. این مطلب به طور خاص متضمن این نکته است که مجوز ورود به دریای سرزمینی در مورد آب‌های سرزمینی دیگر کشورها به جز سومالی به کار نمی‌رود.

شورای امنیت در قطعنامه‌های خود مکرراً این موضوع را یادآور می‌شود که مجوزهای صادره صرفاً محدود به وضعیت خاص سومالی می‌گردند و هیچ تأثیری بر حقوق و تعهدات دولت‌های عضو بر اساس حقوق بین‌الملل عرفی و معاهده‌ای نمی‌گذارند و به‌ویژه تأکید می‌کند که این قطعنامه‌ها نباید به عنوان حقوق بین‌الملل عرفی تثبیت‌شده تلقی گردند.^۳ البته باید خاطر نشان ساخت که تأکید شورای امنیت بیشتر به خاطر نگرانی‌هایی است که مؤکداً از سوی نمایندگان دولت‌های در حال توسعه که مایل به حفظ یکپارچگی کنوانسیون حقوق دریاهای بودند، مطرح می‌شود.^۴ البته با تکرار صدور چنین مجوزهایی از سوی شورای امنیت در وضعیت‌های مشابه، به

۱. موسوی، سید مهدی و انسبه جدیدی، *جرایم دریایی در حقوق بین‌الملل*، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۹۰، ص ۹۵.

۲. به عنوان مثال، شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۴۶ مجوز اجرای عملیات در خاک سومالی داده شده در قطعنامه ۱۸۱۶ را به مدت دوازده ماه دیگر تمدید می‌کند.

۳. برای نمونه، ر.ک: بند ۹ قطعنامه ۱۸۱۶، بند ۸ قطعنامه ۱۸۳۸، بند ۱۱ قطعنامه ۱۸۴۶ همگی مصوب سال ۲۰۰۸ و یا مقدمه قطعنامه ۲۰۱۵ مورخ ۲۰۱۱ و قطعنامه ۲۰۲۰ سال ۲۰۱۱.

4. Zou, K "Current Legal Developments The United Nations Security Council", *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 24,2016. p 585.

نظر می‌رسد قواعد حقوق بین‌الملل عرفی در این زمینه شکل بگیرند و تأکید شورای امنیت با توجه به موقعیتی که در نظام حقوقی بین‌المللی دارد، نمی‌تواند مانع این موضوع باشد.

۳.۳. محدودیت عدم لطمه به حقوق کشورهای دیگر

در نهایت اینکه قطعنامه‌های شورای امنیت درخواست می‌کنند، فعالیت‌هایی که متعاقب این مجوزها انجام می‌گیرد، «تأثیری عملی در رد یا لطمه وارد آوردن به حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های هیچ دولت ثالثی نگذارند». از آنجایی که عملیات نظامی و گشت‌زنی نیروهای دریایی کشورها در راستای مقابله با دزدی دریایی، ممکن است محدودیت‌ها و مشکلاتی را برای حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها در آب‌های سرزمینی سومالی یا سایر مناطق دریایی بین‌المللی ایجاد نمایند و عملاً از طریق توقیف یا جلوگیری از عبور و مرور کشتی‌های تجاری به خاطر ظن ارتکاب دزدی دریایی این حق را مورد بی‌توجهی قرار دهند،^۱ لذا شورای امنیت در قطعنامه‌های خود بر حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها اصرار ورزیده، تأکید می‌کند اقداماتی که بعد از صدور این مجوزها از سوی کشورهای ارسال‌کننده نیروی نظامی به منطقه انجام می‌گیرد، نباید تأثیر عملی مبنی بر انکار یا ایجاد خلل در حق عبور بی‌ضرر شناور دول ثالث داشته باشند.^۲ به عبارت دیگر، رضایت از پیش تحصیل‌شده دولت انتقالی سومالی، مقید به زمان، صرفاً به منظور مقابله با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و منطبق بر عملکرد مشابه در دریای آزاد و بر اساس حقوق بین‌الملل است و به حقوق دولت‌های ثالث در آب‌های سرزمینی سومالی، از قبیل حق عبور بی‌ضرر کشتی‌ها، صدمه‌ای وارد نمی‌آورد.

1. Kraska James and Wilson, Brian, "The Global Maritime Partnership and Somali Piracy", *Defense & Security Analysis*, Vol. 25, No. 3, 2016, p. 79.

۲. ر.ک به: بند ۸ قطعنامه ۱۸۱۶ و بند ۱۳ قطعنامه ۱۸۴۶ شورای امنیت.

نتیجه گیری

شورای امنیت سازمان ملل متحد به عنوان متصدی اصلی صلح و امنیت بین‌المللی، بارها در قطعنامه های خود (از جمله صدور دو قطعنامه در نوامبر ۲۰۱۶ میلادی) بر لزوم مقابله با دزدی دریایی نوین تصریح و تأکید داشته است. این شورا در قالب این قطعنامه‌ها نکات قابل توجهی از جمله احراز دزدی دریایی نوین به عنوان تهدید صلح و امنیت بین‌المللی، لزوم همکاری بین‌المللی و تجلی حقوق همکاری، پیگیری گردش مالی غیرقانونی ناشی از دزدی دریایی، تلاش برای پایان بی‌کیفرمانی مرتکبان این پدیده، استفاده از تمام اقدامات و شیوه‌های ضروری و لزوم بهره جستن از مقرره‌های مختلف را ابراز داشته، اما این قطعنامه‌ها از محدودیت‌هایی نیز در راه مقابله با دزدی دریایی نوین رنج می‌برند؛ از جمله محدودیت‌های زمانی و مکانی، شرط موافقت قبلی دولت سومالی، محدودیت عدم لطمه به حقوق کشورهای دیگر و همچنین ارائه راهکارهای کوتاه‌مدت و فوری (و نه بلندمدت) در مقابله با دزدی دریایی. جامعه بین‌المللی و در رأس آن سازمان ملل متحد ضرورت دارد که در کنار این راهکارهای کوتاه مدت، تمامی تلاش خود را برای یافتن راه‌حل‌های بلندمدت که هدف آن حذف کامل تهدید وقوع دزدی دریایی در آبراه‌های بین‌المللی باشد، مصروف دارد و در این مسیر باید به برخی موضوعات، از جمله اختصاص مرجعی بین‌المللی برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی در قالب دادگاه‌های منطقه‌ای یا حتی اختصاص شعبه ویژه برای دزدی دریایی در دادگاه کیفری بین‌المللی (ICC) و همچنین حل مشکلات سیاسی کشورهای ساحلی درگیر از جمله سومالی نیز توجه ویژه‌ای داشته باشد. به دیگر سخن، اسناد بین‌المللی موجود در زمینه مقابله با دزدی دریایی که مهم‌ترین آنها کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲ است، فقدان جامعیت کافی برای مقابله با دزدی دریایی نوین بوده است؛ زیرا دزدی دریایی نوین، چه از نظر مکان حمله و شیوه و ابزارهای به‌کارگیری شده از جانب دزدان و چه از نظر گستردگی و ابعاد حملات و تأثیری که بر کشتیرانی بین‌المللی و تجارت جهانی می‌گذارد، متفاوت از اسلاف خود است و شورای امنیت توانایی ایجاد یک چارچوب حقوقی مناسب برای تشکیل یک کارزار بلندمدت و مؤثر علیه دزدان دریایی را ندارد و از این رو، فرضیه این پژوهش مورد تأیید قرار گرفته است و به نظر می‌رسد تدوین و تنظیم یک سند بین‌المللی که اختصاصاً به موضوع دزدی دریایی پرداخته باشد و تمامی ابعاد مقابله با این پدیده، از جرم‌انگاری گرفته تا تشکیل

دادگاه‌های ویژه منطقه‌ای یا بین‌المللی ویژه دزدی دریایی را در برگیرد، یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر باشد. آنچه اهمیت توجه به این موضوع را دوچندان می‌سازد، این است که تمامی بیست‌وسه قطعنامه شورای امنیت در خصوص دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن است و اگر در آینده‌ای نه‌چندان دور (همچنان که در سال‌های اخیر در بعضی مناطق دریایی حتی در خلیج فارس و دریای عمان شاهد بوده‌ایم)، دیگر آبراه‌های بین‌المللی دچار این بحران و معضل شود، قطعنامه‌های فعلی از کارایی خاص برخوردار نیست و شورای امنیت سازمان ملل ناگزیر از صدور و تصویب قطعنامه‌های جدیدی خواهد بود.

فهرست منابع

الف) منابع فارسی

کتاب

۱. آقاعلی خانی، سعید، **بحران دزدی دریایی و گمانه‌زنی‌های مرتبط با آن، رویدادها و تحلیل‌ها**، مرکز مطالعات آفریقا و وزارت امور خارجه، ۱۳۸۸.
۲. پورنوری، منصور و محمد حبیبی، **حقوق بین‌الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها**، نشر مهد حقوق، چاپ اول، ۱۳۸۵.
۳. چشمه خاور، صلاح‌الدین، **دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل: بررسی آثار حقوقی قطعنامه‌های شورای امنیت بر حقوق بین‌الملل**، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، نشر انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹.
۴. موسوی، سید مهدی و انسبه جدیدی، **جرائم دریایی در حقوق بین‌الملل**، نشر میزان، چاپ اول، ۱۳۹۰.

مقاله

۵. بیگ زاده، ابراهیم، **تحول عملیات حفظ صلح در سازمان ملل متحد: رویکردی جدید**، سالنامه ایرانی حقوق بین‌الملل و تطبیقی، سال ۱۳۸۶، شماره ۳، صص ۴۰-۵۹.
۶. تروس، تولیو، **دزدی دریایی، حقوق دریاها و توسل به زور: تحولات خارج از سواحل سومالی**، مترجمان: کدخدایی، عباسعلی و آقاحسینی، علی، ویژه‌نامه مجله حقوقی بین‌المللی، نشریه مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری، زمستان ۱۳۸۹، صص ۷۸-۹۳.
۷. حسین‌پور، خسرو، **چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران**، فصلنامه مطالعات فقه اسلامی و مبنای حقوقی، سال نهم، ۱۳۹۴، شماره ۳۱، صص ۱۳۰-۱۵۱.
۸. سجادی‌پور، سید محمدکاظم و ارغوان عبدالحسینی، **ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی**، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۳۱، پاییز ۱۳۹۶، شماره ۳، صص ۷-۳۶.

۹. شاملو، باقر: سجادی، سید احمد، چالش‌های نظام حقوق بین‌الملل معاصر در مبارزه مؤثر با دزدی دریایی، مجله آموزه‌های حقوق کیفری، بهار و تابستان ۱۳۹۷، شماره ۱۵، صص ۹۳-۱۲۶.
۱۰. قاسمی غلامعلی و محمد ستایش پور، قطعنامه‌های شورای امنیت واکنش‌های جامعه بین‌المللی در مقابله با «دزدی دریایی نوین» با تأکید بر تحلیل عملکرد بین‌المللی جمهوری اسلامی ایران، پژوهش‌نامه ایرانی سیاست بین‌الملل، دوره ۷، ۱۳۹۷، شماره ۱، صص ۳۷-۴۶.
۱۱. کوشا، جعفر و فرهاد شایگان، نگرشی بر دزدی دریایی و تروریسم دریایی در معادات بین‌المللی، دانشنامه حقوق و سیاست، بهار و تابستان ۱۳۹۰، شماره ۱۵، صص ۹۳-۱۲۴.
۱۲. مهرعطا، رضا، قطعنامه‌های بی‌خاصیت، مجله پیام دریا، ۱۳۹۰، شماره ۲۱۱، صص ۳۵-۵۲.
- پایان‌نامه
۱۳. مسلمی، فرشته، «نظام بین‌المللی مقابله با دزدی دریایی»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه تهران، ۱۳۹۰.

ب) منابع انگلیسی

Books

14. Archibugi. Daniele and Chiarugi, Marina, *Looking for a Jurisdiction for Somali Pirates*, Italian National Research Council, IRPPS, October.
15. Chalk. Peter, Smallman. Laurence, Burger. Nicholas (2009), *Countering Piracy in the Modern Era, national defence research institute*, Published by the RAND Corporation. 2015.
16. Bueger, Christian, *What is Maritime Security?*, Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University. 2015.
17. Sterio, Milena, *Fighting piracy in Somalia: Why more Needed*, Cleveland-Marshall College of Law, 2017.

Articles

18. Fink, M.D. and Galvin, R.J. «Combating Pirates Off the Coast of Somalia: Current Legal Challenges», *Netherlands International Law Review*, LVI.2014. 67-95.
19. Guilfoile, Douglas, «Counter-Piracy Law Enforcement And Human Rights», *International and Comparative Law Quarterly*, vol 59, January.2016.P 160-174.
20. Harrelson, Jill, «Blackbeard Meets Blackwater: an Analysis of International Conventions That Address Piracy And The Use of Private Security Companies to Protect The Shipping Industry», *American University International Law Review*, VOL 25,2015. p 282-312.
21. *International Maritime Organization, legal Committee*, 96 Session, 14 October 2009, p 13-22.
22. Isabirye, David M, «The Status of Treaties in Kenya», *INDIAN J INT'L L.* 20.2012. 63,47-65.
23. Thuo Gathii, James, «Kenya's piracy prosecutions», *American Journal of International Law* 104 (3),2010. 416-436.
24. Joyner, christopher c. «Arresting Impunity: The Case for Universal Jurisdiction in Bringing War Criminals to Accountability», *Law and Contemporary Problems*, Vol. 59: No. 4.2017.152-172.
25. Kraska James and Wilson, Brian «The Global Maritime Partnership and Somali Piracy», *Defense & Security Analysis*, Vol. 25, No. 3, 2016.73-94.
26. Sezer, Ilgin, «A study on the legal aspects of piracy and armed robbery», *Constanta Maritime University Annals*, Year X, Vol.12.2011.15-32.
27. Vignos, Scott A. «Pirate Trials: An Examination of the United States' Non-Refoulement Duties Pursuant to the United Nations Convention Against Torture», *U.C. Davis Journal of International Law & Policy*, 2018..1-19.
28. Zou, K «Current Legal Developments The United Nations Security Council», *The International Journal of Marine and Coastal Law*, 24,2016. p 580-599.

