فصلنامه مطالعات حقوق
Journal of Legal Studies
شماره بیست و چهارم. تابستان ۱۳۹۷، صص۱۱۲-۱۰۱ Vol 2. No 24. 2018, p 101-112
شماره شاپا (۲۵۳۸-۶۳۹۵) ISSN: (2538-6395)

تحلیل مساله‌ی دزدان دریایی سومالی از دیدگاه حقوق بین الملل

هانیه بهجت حقیقی
گروه حقوق، واحد شیراز، دانشگاه آزاد اسلامی شیراز، ایران
falspring9@gmail.com

چکیده

هدف از نوشتن این مقاله بررسی مساله‌ی دزدان دریایی در خلیج عدن است. مساله ای که موجب ایراد خسارات متعدد مالی و اقتصادی که عموما همراه با خسارت‌های جانی است به کشتی‌های تجاری و غیر تجاری کشورهای مختلف می‌شود. این نوشته نشان می‌دهد که چگونه رسانه‌ها جمعی می‌توانند یک مناقشه را از طریق توسعه‌ی تجربی و تئوری مناقشات از نو خلق کنند. این از نوسازی مناقشات ممکن است از طریق انتقال فیزیکی درگیری باشد و یا اینکه آن را به اجتماعات خبرگزاری و رسانه ای وا می‌گذارند. با این حال بنده در این نوشته در پی یافتن راه حلی کاربردی درجهت جلوگیری از فعالیت‌های دزدان دریایی سومالی از دیگاه بین المللی هستم روشی که در این مقاله از آن استفاده شده روش کتابخانه‌ای است.

واژه‌های کلیدی: دزدی دریایی، دزدان دریایی سومالی، احراز مسولیت در کشتی رانی، پتانسیل‌ها و محدودیت‌های رسانه‌ها

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

مقدمه:

با توجه به خساراتی که همه ساله از سوی جرایم ارتکاب یافته از سوی دزدان دریایی سومالی متوجه کشتی های دول مختلف می گردد، لزوم پرداختن به این معضل امری غیر قابل انکار است. با بررسی‌هایی که انجام داده ام متوجه شدم که میزان منابع داخلی در مقایسه با منابع لاتین پیرامون این مساله انگشت شمار است و در همان منابع لاتین هم اغلب با دیدی سیاسی به این مساله پرداخته شده است اما من در این مقاله به بررسی آن از منظر حقوق بین الملل پرداخته ام. فرضیاتی که مطرح شد این بود که دزدان دریایی یک گروه از ماهیگیران نا امید و فقیر هستند که به کشتی های باربری و تجاری حمله می‌کنند. و دزدی دریایی یک شبکه ی جنایی است که ریشه‌ی اصلی آن در خود این کشور است. اما امروزه دزدان دریای سومالی تبدیل به یک تهدید بزرگ علیه امنیت بین المللی شده اندکه در این زمینه نیاز به راه حلی اساسی در جهت نابودی آنها و امنیت آب های بین المللی داریم.

روش تحقیق:

در این نوشته از روش نظری از نوع کتابخانه ای استفاده شده است.

دزدی دریایی:

مطابق عهدنامه‌ی دریای آزاد و عهدنامه‌ی حقوق دریاها، دزدی دریای شامل هر یک از اعمال زیر می‌گردد:

۱. هر عمل قهر آمیز غیر قانونی، توقیف با دستبردی که به نفع شخصی و توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا ناو هوایی خصوصی ارتکاب یافته و هدایت شده باشد (عهدنامه حقوق دریاها، ۱۹۸۲):

ـ علیه یک کشتی خصوصی یا ناو هوایی خصوصی دیگر ویا علیه اشخاص یا اموال واقع در کشتی یا ناو هوایی مذکور، در دریای آزاد.

ـ علیه یک کشتی یا ناو هوایی، اشخاص یا اموال در مکانی که در حوزه ی صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

۲. هر گونه مشارکت ارادی در بهره برداری از یک کشتی یا ناو هوایی، با علم به اینکه آن کشتی یا ناو هوایی که از این طریق مورد استفاده قرار میگیرد، کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی است.

هر عملی که موجب تحریک در انجام یکی از اعمال مشروحه در بندهای ۱ و ۲ یا به قصد تسهیل اعمال مذکور انجام پذیرد.

چنانچه دزدی دریایی توسط کشتی جنگی یا دولتی و یا ناو هوایی کشوری که خدمه ی آن شورش کرده و اختیار آن کشتی یا ناو هوایی را به دست گرفته اند، انجام گیرد، مثل آن است که آن اعمال در کشتی یا ناو هوایی خصوصی صورت گرفته باشد.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

دزدی دریایی به کشتی یا ناوهایی اطلاق می‌شود که اشخاصی که کنترل کامل آن را در دست دارند، قصد ارتکاب عملی را داشته باشند که دزدی دریایی محسوب می‌شود. تا زمانی که آن کشتی یا ناو هوایی در اختیار افرادی است که مجرم محسوب می شوند، عنوان مذبور صدق می کند (ضیایی بیگدلی، ۱۳۸۸).

اصل تجارت آزاد در حقوق بین الملل:

اصل در دنیای واقع بر تجارت آزاد است. تجارت آزاد یک حق است که نقض آن دلیل می‌خواهد. اما شهروندان برای تجارت آزاد به امنیت راه ها و بنادر و فرودگاه ها و آسمان کشورها و فضای عمومی نیاز دارند. همه ی دولت‌ها می‌توانند آزادانه در عرصه ی بین الملل به تجارت بپردازند که این فقط منحصر به مبادلات هوایی نمی شود بلکه مبادلات زمینی و دریایی هم شامل در بر می گیرد.

بر اساس قواعد حقوق ملل، فرصت بازرگانی برای همه ملل موجود است و هیچ کس را نمی‌توان از آن منع کرد. این اصل از ابتدا موجود بوده و ادامه آن پس از پیدایش مالکیت خصوصی ضروری بود و لذا ریشه‌های آن بسیار قدیمی میباشد. نقض این حق از سوی هر شخص حقوقی اعم از سازمان، گروه، و. . . یا شخص حقیقی اعم از زن و مرد، پیر و جوان موجب مجازات آنها می‌شود.

بنابراین آزادی تجارت ریشه‌در یک حق ابتدایی داشته و سبب آن طبیعی و دائم است. بدین لحاظ زوال این حق به هیچ وجه ممکن نیست و یا اینکه دست‌کم زمان آن بدون رضایت همه ملل جهان ممکن نیست. چنین امری عملاً غیرممکن است زیرا هرگاه یک ملت به حق مخالف آن باشد طبعا هر ملت دیگری هم می‌تواند با ترتیبات قراردادی و روابط دوجانبه با ملت ثالث داد و ستد داشته باشد.

احراز مسوولیت در کشتیرانی :

به جز این که قبلا موافقت مالکین کشتی جمع شده باشد نباید دستور حرکت یا ادامه حرکت کشتی را به مکانی یا به مسافرتی داد و یا آن را در خدمتی، مورد استفاده قرار داد که مستلزم ورود آن کشتی به محل و ناحیه ای شود که در اثر وقوع جنگ یا بیم وقوع جنگ و یا مخاصمات و عملیات شبه جنگ مخاطره‌آمیز شده باشد.

بر اساس ماده ۱۳ فرم بالتایم که مقرر می‌دارد، مستاجرین از جهت زیان ویا خسارت وارده به کشتی به مالکین کشتی که به علت بارگیری مغایر با مفاد قرارداد و یا صفافی ویا تخلیه نادرست کالا و یا در اثر عمل نادرست ویا غفلت آمیز خود و یا کارکنان آنان به وجود آید مسئول می‌باشند، که این شامل خدمه و فرمانده کشتی هست.

محدوده غرامتی که این ماده ارائه می‌دهد به اندازه کافی و سیع است که بتواند حل و فصل معقولانه دعوا پیمانکار بارگیری و تخلیه، علیه مالکین کشتی مبنی بر جراحات وارده در اثر بارگیری کشتی را در بر

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

بگیرد. اما مستاجرین هیچ مسئولیتی برای پرداخت غرامت به مالکین کشتی را ندارند مگر این که در اثر بارگیری توأم با بی احتیاطی و یا ناصحیح از طرف آنان صورت گرفته خساراتی وارد آماده باشد.

نکته ای که باید به آن توجه شود این است که کشتی هنگام شروع سفر دریایی باید قابلیت دریانوردی برای آن سفر معین و حمل کالای مورد نظر را داشته باشد. پس قابلیت دریانوردی بر حسب نوع کالا متفاوت است. مالک کشتی موظف است. کلیه احتیاطات لازم را به کار گیرد تا کشتی برای دریانوردی آماده شود. مسئولیت مالک کشتی از جهت قابلیت دریانوردی شامل وظیفه او برای در دسترس قرار دادن جرثقیل جهت بارگیری و تخلیه معمولی نیز می شود.

تعهد جهت تأمین قابلیت دریانوردی موضوع بسیار پیچیده و مشکلی است که نمی توان آن را جزو شروط اساسی یک قرارداد و یا صرف یک التزام دانست. این تعهد دربرگیرنده تعهدات مربوط به بدنه انبارها، سوخت، تجهیزات و موتور کشتی و کارکنان آن است. وجود هرگونه نقصی از نقص جزئی که به سادگی و فوراً قابل رفع بوده تا نقائصی که موجب از بین رفتن خود کشتی شود، ممکن است این تعهد را خدشه دار نماید. پس مسئله این تعهد را نمی توان با تلقی آن به صورت یک شرط اساسی قرارداد و یا یک التزام حل نمود. پیچیدگی و گستردگی این شرط به حدی است که ممکن است تخلف از جزئی از آن موجب شود تا مستاجر از ادامه قرارداد اجاره کشتی صرفنظر نماید و در عین حال تخلف از جزئی دیگر ممکن است موجب گردد تا فقط خسارت مادی عاید او شود.

یکی از مسائلی که همواره در حوادث دریا نوردی اتفاق می افتد مساله ی بارگیری یا تخلیه غیر محتاطانه کشتی‌ها است. مسئله اینکه آیا محل فرود کشتی مخاطره‌آمیز بوده و یا نه از مسائلی است که با در نظر گرفتن واقعیت ها در این مورد احراز می‌گردد. مثلا در پرونده "او شن ترامپ و سوفراخت " که در دوره بحرانی کانال سوئز یعنی در سال ۱۹۵۶ اتفاق افتاد، یک کشتی طبق قراردادی که ماده مربوط به جنگ در آن وجود داشت اجاره شده بود. مستاجرین به کشتی دستور دادند تا به بندر "پورت سعید" رهسپار و سپس در کانال بماند. اما سرانجام دادگاه اظهار کرد که منطقه مورد نظر خطرناک بوده و مستأجرین مرتکب تخلف از شرط شده‌اند.

مسئولیت‌های فرمانده کشتی:

در قانون ۱۹۷۱ انگلیس فهرستی از "مخاطرات دریایی مستثنا شده" وجود دارد، که در صورتی که هرگونه فقدان یا خسارتی که از مخاطرات دریایی ناشی شود بهیک کشتی وارد آید، مالک کشتی مسئولیتی ندارد. مشروط بر اینکه تکالیف خود را طبق قانون فوق انجام داده باشد. متصدی حمل و نقل مجاز است تا مسئولیت‌های خود را افزایش دهد اما به فهرست فوق چیزی نمی‌تواند اضافه نماید. اگر دعوایی علیه خدمه ویا نماینده متصدی حمل و نقل مطرح شود آن نماینده و یا خدمه در صورتی که طرف

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

قرارداد مستقلی نباشد، مجازاست تا به دفاعیاتی که آن قانون برای متصدی حمل و نقل برقرار نموده است، طبق آن قانون استناد نماید.

می‌توان گفت که فرمانده کشتی طبق قانون دوشخص (دو شخصیت در یک فرد) به حساب می آید. یعنی هم نماینده مالک کشتی است و هم نماینده صاحب یا صاحبان کالا، در هریک از این موقعیت‌ها دارای وظایف و اختیارات معین است نخستین وظیفه فرمانده کشتی در مقابل صاحبان کالا عبارت است از حمل کالا به مقصد تعیین شده با همان کشتی. او باید همه اقدامات لازم را برای حفظ و نگهداری کالا چه در حین سفر و چه در وقتی که کالا با خطر مواجه می شود به عمل آورد. در این راستا اعمال وی همیشه باید با در نظر گرفتن منافع صاحبان کالا باشد. اگر او معقولانه و با هدف فوق عمل نمایند صرف نظر از این که نتیجه چه باشد عملش قابل توجیه است. او باید وقت معقول به گیرندگان کالا جهت تحویل گرفتن آن بدهد. او باید بدون انحراف ناموجه از مسیر و با سرعت مناسب سفر را انجام دهد. او باید همه اقدامات دیگری را که برای اجرای قرارداد لازم است انجام دهد.

در زمان تخلیه ی بار درساحل، در همی انواع وسایط دریانوردی موقعیت تخلیه در بارنامه باید معین گردد. در موردی که کشتی حمل کننده از نوع کشتی عمومی(**General Ship**باشد) یعنی کشتی‌هایی که به بنادر و مکان های مختلف رفت و آمد می‌کنند)، بر خلاف کشتی هایی که منظما بین بندر های معین رفت و آمد دارند که به لاینر **(Liner)** معروف می‌باشند، بندر تخلیه در بارنامه دریایی مشخص می گردد. در هرصورت باید توجه داشت که ساحلی که برای تخلیه انتخاب می‌شود باید امنیت کامل داشته باشد. سوالی که مطرح می شود این است که بندر امن چیست؟ این بندر چه ویژگی هایی دارد؟

به طور کلی بندر تعیین شده در قرارداد باید امن باشد. بندر امن بندری است که کشتی بتواند در آن در حالیکه شناور است لنگر انداخته و تخلیه نماید. بندر امن تلقی نمی‌شود مگر اینکه در زمان های مربوطه کشتی مورد نظر بتواند به آن وارد و پس از استفاده از آن خارج شود بدون اینکه در صورت عدم بروز اتفاقات غیر عادی در معرض خساراتی قرار گیرد که قابل احتراز با دریانوردی و کشتیرانی خوب نباشد. (یعنی اینکه اگر خطرات و خساراتی که با کشتیرانی خوب قابل احتراز است اتفاق بیفتد نمی‌توان گفت که بندر ناامن بوده بلکه فرمانده کشتی می توانسته با مهارت از آنها بگذرد اما اگر این خسارت به عللی غیر از این موارد حاصل شود بندر نا امن تلقی می‌گردد.

این مورد را در پرونده" لیذ شیپینگ و سوسیته فرانسز" به خوبی قابل درک است. در این مورد خاص، کشتی بمی بایست به طرف یک بندر امن در مراکش می‌رفت . این بندر به علت نداشتن پناهگاه در معرض بادهای شدید غیر قابل پیش‌بینی بود و ممکن بود بادها موجب کشیده شدن لنگر شود. این بندر نزدیک تخته سنگهایی قرار داشت و لنگرگاه های آن بسیار محدود بودند. ودر نهایت دادگاه رای داد که بندر ناامن بوده است. دادگاه حکم کرد که بندر ناامن بوده زیرا هیچ نشانه ای از وجود سیستمی در آنجا وجود

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

ندارد که به آن وسیله بتوان اطمینان حاصل کرد که کشتی هایی که از این بندر استفاده می کنند، اگر مجبور شوند فورا آن را ترک نمایند، فضای دریایی کافی برای آنها وجود داشته باشد.

باید دانست که صحبت‌های اشخاص حقیقی در مورد ایمن بودت یا نبودن یک بندر اهمیتی ندارد. چون در حل و فصل دعاوی بین المللی دریایی، اگر در واقع، بندر ناامن باشد، اینکه افراد مطلع آن را به خطا امن اعلام کرده باشند سودی ندارد. یعنی بندر نا امن اگر واقعاً نا امن است، نمی‌توان با این توجیه آن را امن تلقی نمود. شاید بتوان این اصل را در مورد کشتی **Maersk Albama "** نافذ دانست. چرا که آشکار است که کشوری فقیر چون سومالی، محل مناسبی برای تخلیه ی بار نیست.

دیگر آنکه فرض کنیم که شرایط غیر منتظره پیش آمده است و فرمانده به طور نامعقول قبل از تصمیم گیری در مورد اینکه چه اقدامی باید انجام دهد تاخیر نماید و در اثر این تاخیر خسارت به کالا وارد شود، مالکین کشتی مسئول خسارت وارده به صاحبان کالا هستند زیرا این جزء وظایف فرمانده کشتی است که همه احتیاط های معقول را برای حفظ کالا به کار گیرد.

اصل این است که اگر مستاجر یک بندر ناامن را در قرارداد تعیین نموده باشد و کشتی با ورود به آنجا صدمه ببیند مسئول پرداخت خسارت است. البته مشروط به بررسی مسائل احتمالی و رابطه علت و معلولی و یا حدوث عوامل جدید. مثلاً اگر فرمانده کشتی با علم به ناامن بودن بندر اصرار به ورود به آن نماید و کشتی در نتیجه متحمل خساراتی شود. معیار این است که باید دید آیا فرمانده در رفتن به آنجا معقولانه رفتار نموده و اگر مشخص شود رفتار او نامعقول بوده مستاجر مسئول نیست (پورنوری، ۱۳۸۴).

لازم است که بین اختیارات فرمانده که طبق قانون در مواقع عادی وجود دارد واختیارات وی در مواقع فوق العاده، مانند روبرو شدن با خطر بزرگ دریایی قائل به تفکیک شد. یک اصل کلی وجود دارد که نباید از نظر دور داشت و آن این است که حتی در صورت نبودن دستورات صریح (که به موجب آن فرمانده مجاز به انجام هر کاری می شود) فرمانده کشتی دارای اختیارات خیلی وسیع است که شامل کلیه اعمال متعارف و لازم برای به کار گرفتن و اداره کشتی می‌باشد.

در مواقع اضطراری فرمانده می تواند به عنوان نماینده صاحبان کالا اقدامات لازم جهت حفظ کالا و یا کاهش خسارات وارد انجام دهد. این اضطرار موقعی مصداق دارد که اقدامات فوق العاده لازم باشد و تماس با رئیس خود اعم از صاحبان کالا یا مالکین کشتی غیر ممکن باشد. موازینی که قانون مقرر داشته مانند موازین سایر موارد است به عبارت دیگر یک عمل از جانب فرمانده زمانی لازم فرض می‌شود که در جهت منافع کل افراد ذینفع در آن سفر دریایی به نظر یک فرد معقول و محتاط، می بایست انجام گیرد. یعنی همان کاری که ریچارد فیلیپس ۵۴ ساله در مساله ی کشتی **"MEARSK "**انجام داد.

اختیارات فرمانده کشتی برای انجام اموری به نفع صاحبان کالا در واقع بخشی از اختیارات کلی او به عنوان مستخدم مالک کشتی است، بنابراین اگر فرمانده از اختیارات خود سوء استفاده نماید مالک کشتی مسئول است. از این رو، اگر فرمانده کشتی بی‌مورد کالا را به دریا بریزد مالک کشتی مسئول است، زیرا این عمل

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

او جزو وظایف وی به عنوان مستخدم مالک کشتی است. اگر فرمانده کشتی امکان دسترسی و ارتباط با صاحبان کالا یا نماینده آنان را داشته باشد، در این صورت هیچ اختیاری برای انجام اقدامات فوق العاده برای صاحبان کالا را ندارد. اگر امکان ارتباط وجود دارد باید با صاحبان کالا تماس گرفته و دستورات آنها را رعایت نماید. اگر مستاجر و مالک کشتی در مورد دستوراتی توافق کرده باشند که مبهم است و فرمانده کشتی بدون سوء نیت آن را سوء تفسیر نموده باشد، گفته می شود که مستاجر نمی تواند مالک کشتی را مسئول قلمداد کند.

دزدان دریای سومالی:

سومالی کشوری است واقع در شاخ آفریقا. پایتخت آن موگادیشو است. و ۹۸٪ از جمعیت آن مسلمان هستند. این کشور فاقد حاکمیت دولت مرکزی است. خشونت، فقر و بی سوادی نبود امکانات بهداشتی عواملی هستند که این کشور را تبدیل به یک کشور عقب افتاده کرده کشور سومالی همچون عراق و افغانستان، در یک جنگ داخلی چندین ساله به سر می برد به همین جهت به یکی از خطرناک ترین کشورهای جهان تبدیل شده است. سومالی جایی است که دولت از هرج و مرج ساخته شده است. در طول تاریخ این کشور همواره شاهد تغییر حکومت‌های موقت بوده است. حکومت ها ی موقتی که هر از چند گاهی بر سر کار می آمدند و ظرف مدت کوتاهی عوض می شدند و جای خود را به دیگری می دادند. جنگ های داخلی سومالی آن را تبدیل به یکی از خطرناک ترین کشورها کرده است. سومالی جایی است که دولت از هرج و مرج ساخته شده است. از سال ۱۹۷۷ جنگ ها داخلی متناوب به بخشی از واقعیت های حیات سومالی تبدیل شد. مضاف بر آن گروه های اخیر دزدان دریایی در سواحل سومالی، موجبات انهدام تانکرهای چند میلیون دلاری متعلق به شرکت های بین المللی حمل و نقل، راایجاد کرده و تبدیل به یک مشکل بزرگ در حیطه ی حقوق دریایها در دوران مدرن شده اند .سومالی که یک کشور عقب مانده به حساب می آید با انتخاب یک رییس جمهور جدید پیشرفت هایی در معرفی دموکراسی و ثبات به دست آورد. اما تاثیر این نهاد های دموکراتیک بسار کمرنگ است.

از جهت موقعیت استراتژیک به دلیل نزدیکی به خلیج عدن که به راه های ارتباطی دریای بین المللی متصل است کشور سومالی ویژگی منحصر به فردی دارد. قرن هاست که داستان دزدان دریایی تصوراتی را برای مردم جهان ایجاد کرده است. گروه های اخیر دزدان دریایی در سواحل سومالی، باعث انهدام تانکرهای چند میلیون دلاری متعلق به شرکت های بین المللی حمل و نقل، شده اند. به عنوان مثال ضبط کشتی آمریکایی **MAERSK** در آپریل ۲۰۰۹ توسط دزدان دریایی سومالی، که اولین کشتی آمریکایی در دو قرن اخیر بوده است که روبوده شده است باعث شد که دزدان دریایی سومالی را در سر خط اخبار روز دنیا ببینیم. سپس با کشتار وحشتناک چهار آمریکایی که دو نفر از آنها قایق بادبانی رویای خود را ساخته بودند تا در سراسر جهان قایقرانی کنند، نیروهای دریایی ایالات متحده، نیروهای ویژه عملیاتی، اف بی آی، اداره

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

عدلیه و نیروهای نظامی ایالات متحده آمریکا متوجه شدند دریای سومالی اکنون در جهان به خطر افتاده است.

دزدی دریایی سومالی که ابتدا پیوندهای قبیله ای گسترده ای داشت، در حال حاضر ارتباطات گسترده ای با سازمان های تروریستی در داخل کشور سومالی دارد.

هشتم آوریل ۲۰۰۹ فقط یک روز عادی برای ریچارد فیلیپس ۵۳ ساله بود، کاپیتان کشتی ای از کشتی های ثبت شده ایالات متحده، با نام " **Maersk Albama** "که به سمت بندر مامباسارهسپار بود. "**MABASA**" یک بندر معمولی است که در سواحل شرقی این کشور قرار دارد. در این حادثه دزدان دریایی انتظار نداشتند که خدمه بتواند به عقب برودو انتظار نداشتند که کاپیتان فیلیپس خودش را به عنوان یک گروگان در ازای ایمنی خدمه اش به آنها ارائه دهد. یک حرکات شجاعانه که باعث شد او در زندان کوچکی زندانی شود. و به همین ترتیب، با یک مقاومت ۵ روزه سرانجام توسط نیروی دریایی ایالات متحده نجات داده شدند. ریچارد فیلیپس، کاپیتان این کشتی در این حادثه شخصیتی فوق العاده از خود را به نمایش گذاشت. او می‌گوید :"آنچه را که به عنوان وظیفه خود میدیدم انجام دادم . " این یک داستان واقعی هیجان انگیز از گروگانگیری در دریاها است.

سیاستمداران و سرمایه داران ایالات متحده و کشورهای اروپایی به خیال اینکه دزدان دریایی سومالی که تحت عنوان تروریستهای دریایی شناخته می‌شوند، در واقع گروه هایی هستند مرتبط با الشباب و اقاعده، عملیات نظامی و مبارزه علیه دزدان دریایی را انجام دادند. در حالی که دزدی دریایی سومالی از سال ۲۰۱۳ تا کنون ناپدید شده است. و با این فکر تاکتیکی علیه دزدان دریایی و تروریسم جنگی ایجاد کردند اما در جواب این کار دزدان دریایی جسورتر و خطرناک تر شدند.

امروزه دزدان دریای سومالی تبدیل به یک شبکه بندی بزگ اجتماعی شده اند که از یک طرف به سرمایه داران جهانی متصل هستند و از سوی دیگر به افراط گرایان که کنترل جنوب سومالی را در دست دارند و نفوذ آنان در سراسر خلیج عدن گسترش یافته و به یمن رسیده و در نهایت به افراط گرایان در پاکستان و افغانستان متصل می‌شود. دزدان دریایی سومالی مردان بی رحم و خطرناکی هستند که هرکاری را برای پول انجام می دهند.

با افزایش پیچیدگی مساله‌ی دزدان دریایی سومالی نهاد های بین المللی به فکر سرکوب آنها از طریق اقدامات قانونی و نظامی، افتادند. تا بتوانند موجبات حمل و نقل دریایی ایمن بین المللی را پدید آورند. سازمان ملل متحد و سازمان های مختلف بین المللی در حال حاضر در تلاش برای مقابله با بحران دزدان دریایی هستند.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

پتانسیل‌ها و محدودیت‌های رسانه‌ها :

بعد از چند حادثه که در دریای سرخ و خلیج عدن رخ داد من جمله ضبط کشتی آمریکایی **Maersk** در آوریل ۲۰۰۹، که از معدود کشتی‌های ربوده شده ایالات متحده در دو قرن اخیر بود، توجه جامعه ی جهانی به سوی دزدان دریایی سومالی معطوف شد. بر اساس گزارشی که اداره‌ی بین المللی دریایی **IMB** ارائه داده است، میزان حملات دزدان دریایی به طور قابل توجهی افزایش یافته است و از سال ۲۰۰۴بیش از ۲۶۰۰ حادثه ی دریایی رخ داده است. پیش بینی می‌شود ضعف دولت‌های آفریقایی به خصوص سومالی در دستگیری مجرمان، کاهش ارزش اقتصادی شیلات بر روی عملکرد دزدان دریایی تاثیر گذار باشد.

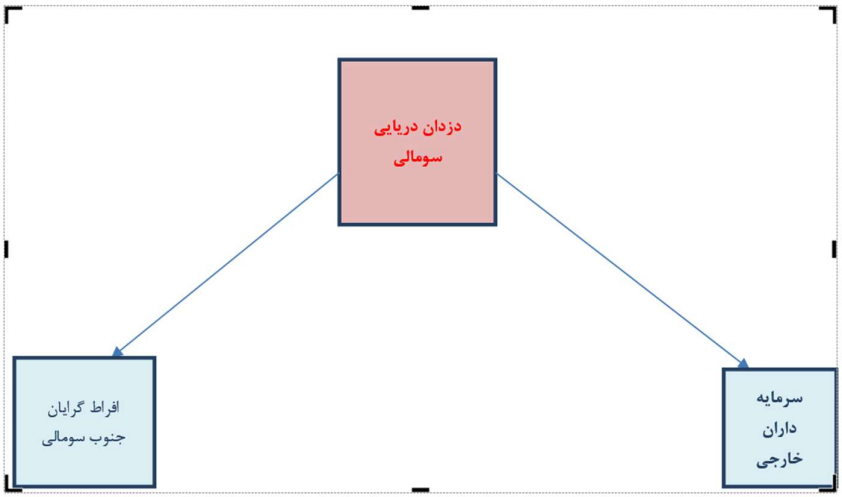
با دقت به حوادث کنونی اتفاق افتاده در خلیج عدن، و با عنایت به اینکه جهان امروز تبدیل به یک دهکده‌ی جهانی شده است، میتوان به نقش پر رنگ رسانه ها ی جمعی اعم از : تلوزیون، ماهواره، اینترنت، رادیو، . . . . پی برد. نقشی که هم می‌تواند جنبه‌ی مثبت داشته باشد و هم جنبه ی منفی. جنبه‌ی مثبت آن این است که با اطلاع رسانی به موقع و درست و گزارش صحیح از واقعیت‌ها و حوادث اتفاق افتاده در جهان پیرامون، پرده جهل را از افکار عمومی بر بیافکند. یا میتواند جنبه ی منفی داشته باشد چراکه همین رسانه‌ها این پتانسیل را دارند تا اخباری خلاف واقع را منتشر نمایند و اذهان عمومی را به شکلی که در راستای منفعت های خودشان است بی هیچ محدودیتی شکل دهند.

با مطالعه ی موردی مساله ی مناقشات سومالی متوجه می‌شویم که یک رسانه چقدر می‌تواند نقش مهمی در ایجاد یک مناقشه و منازعات ضد حقوق بین المللی نقش داشته باشد. پراکندگی رسانه‌ها نشان دهنده‌ی این است که درطولانی مدت، تا چه اندازه مناقشات اجتماعی و سیاسی می‌توانند منجر به یک جنگ داخلی شود. این مساله تا آنجا ادامه پیدا می کند که مناقشات اخیر در سومالی را شکل می‌دهد.

با مرور روایت‌های آشنا در ارتباط با رسانه‌های و با استفاده از ترکیبی از وب سایت‌های اینترنتی و تلوزیون، و مصاحبه با خبرنگاران و تهیه کنندگان متوجه می‌شویم که در مناقشات اخیر دزدان دریای سومالی رسانه ها نقش بسیار پر رنگی داشته اند.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

یافته‌ها:



شکل نشان‌دهنده ی شبکه بندی دزدان دریایی سومالی

بحث و نتیجه‌گیری:

هم اکنون مشکل دزدان دریا یی در خلیج عدن همچنان ادامه دارد و حتی به اقیانوس هند نیز گسترش یافته است. با بررسی‌هایی که انجام دادم به این نتیجه رسیدم که دزدی دریایی در خلیج عدن توسط گروهی از مردم فقیر و بی‌سواد سومالیایی صورت می گیرد که ریشه‌ی اصلی آن‌ها را می‌توان در خود این کشور پیدا کرد. اقدامات مجرمانه ای که این افراد انجام می‌دهند همه ساله موجب ورود خسارات متعدد مالی و جانی به کشتی‌های در حال عبور از این شاه راه بین المللی می‌گردد. معضلی که بسیاری از اندیشمندان خارجی نیز به آن اشاره کرده اند.

دزدی دریایی نتیجه‌ی محیط های سازمانی، فقدان قانونگذاری مناسب، و استخدام افراد مزدور است. اگر چه ماموریت‌های مختلفی در جهت نابودی دزدان دریایی و سرقت مسلحانه انجام شده است اما همچنان تعداد زیادی از دزدان دریایی در خلیج عدن باقی مانده اند. به نظر می‌رسد استقرار نیروهای دریایی سازمان ملل در خلیج عدن باعث کاهش حملات دزدان دریایی در یک منطقه ی عملیاتی خاص بوده است. اما راه حل نهایی در واقع مکانیزمی است برای حمل و نقل دریایی ایمن و سالم در خلیج عدن و در عین حال عملیات مقابله با دزدان دریایی و سرقت مسلحانه باید روندی پایدار و بلند مدت را طی کند. با استفاده از

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

این مکانیزم که باید توسط همه‌ی ذینفعان اصلیبه خصوص کشورهای آسیب دیده مورد حمایت قرار گیرد، شاید بتوان از افزایش وحشیگری های دزدان دریایی در عرصه‌ی دریا ها و اقیانوس‌های بین المللی کاست.

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]

فهرست منابع و مآخذ

ـ ضیایی بیگدلی، محمد رضا، ۱۳۸۸، حقوق بین الملل عمومی، گنج دانش

ـ عهدنامه ی حقوق دریا ها، ۱۹۸۲

ـ پور نوری، منصور، ۱۳۸۴، حقوق دریایی، انتشارات مهد حقوق

ـ پیران، حسین، ۱۳۹۰، دریای آزاد، شهر دانش

ـ احمد زاده، محمد، پیشگیری از حوادث روی کشتی در دریا و بندر، انتشارات جنگل

ـ حبیبی مجنده، محمد، ۱۳۸۹، حقوق بین الملل دریاها، انتشارات جنگل

ـ طلایی، فرهاد، ۱۳۸۵، حقوق دریاها، انتشارات جنگل

ـ صدیق، حسین، ۱۳۹۲، اصول کلی حقوق دریاها، انتشارات جنگل

ـ خدادادی، اشرف، ۱۳۹۵، حقوق بین الملل دریا ها، انتشارات جنگل

__ Caugh Berry Borros Chart,2012,The War against the pirates, martinus nijhof publishers

__ Hollwood C Miceli T ,2015, Martime Piracy and its control , oxford

__ Joy Bahador ,2013,The Pirates of Somalia, oxford

__ Osman Idil,2010, Media Dispora and the somali conflict , oxford

__ Raymond E First ,1992, The Kings Buccaneer , BL publication

__ Reitano,2009, Militarised Responses to transnational organized crime, oxford

__ Robbin Giss and Anna Pertig ,2015,Piracy and armed robbery at sea ,oxfor

[Downloaded from jlawst.ir on 2026-11-19]