

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت
فروشگاهی آسمان مراجعه کنید .

موضوع :

دزدی دریایی و جایگاه آن در حقوق جزای بین الملل

www.asebankafinet.ir

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت
فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

فهرست مطالب

۳	سابقه ی تاریخی دزدی دریایی
۱۳	دموکراسی دزدان دریایی
۱۷	دزدی دریایی با مجوز دولت (privateer or corsair)
۱۸	عصر جدید (پیشرفته)
۲۱	مسائل و مشکلات سیاسی
۲۲	تلاش های موفقیت آمیز در برابر دزدی دریایی
۲۲	مشهور ترین کشتی های دزدان دریایی
۲۵	دوران طلایی دزدی دریایی
۲۵	تعریف دزدی دریایی
۳۰	تفاوت دزدی دریایی (piracy) و دزدی دریایی دولتی (privateering)
۳۰	انواع دزدان دریایی
۳۰	عناصر مختلف جرم دزدی دریایی
۳۴	ماهیت و هدف ارتکاب دزدی دریایی
۳۷	مناطق که دزدی دریایی انجام می شود
۳۷	نحوه سرقت ها
۳۸	حوزه های استراتژیک و مهم برای کشتی های ایرانی
۳۸	آغاز بحران
۳۹	خلیج عدن گذرگاه دزدان دریایی
۴۰	حمله دزدان دریایی
۴۰	موقعیت جغرافیایی سومالی و خلیج عدن
۴۱	علل شیوع پدیده دزدی دریایی در سومالی
۴۲	فعالیت دزدان دریایی سومالی و نگرانی جامعه بین المللی
۴۳	اقدامات شورای امنیت و جامعه بین المللی
۴۴	راه کارهای مبارزه با دزدی دریایی
۴۴	مناطق نا امن و پرخطر
۴۵	مرکز بین الملل دریایی
۴۶	پرچم کشتی
۴۷	مناطق خطرناک و ناامن دریایی
۴۷	روش های مقابله با دزدان دریایی
۴۸	نحوه عملکرد دزدان دریایی
۴۸	اقدامات سازمان های بین المللی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

۴۸	مفادقطننامه ۱۸۵۱
۴۹	محل استقرار کشتی های دزدیده شده
۴۹	اقدامات انجام شده توسط یگان های اعزامی به سواحل خلیج عدن
۵۰	اهداف دزدان دریایی
۵۱	معروف ترین دزدان دریایی جهان
۵۳	مراجع قانونی
۵۴	اقدامات مربوط به حفاظت و افزایش گشت زنی
۵۵	تفاوت دزدی دریایی و مهاجمان تجاری (Commerce raiders)
۵۵	قانون بین المللی
۵۷	اعمال صلاحیت بین المللی برای محاکمه ی دزدان دریایی سومالی
۵۷	برخی از مراجع بین المللی برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی
۵۸	رویه قضایی کشورها در محاکمه ی دزدان دریایی
۵۸	رویه قضایی ایالات متحده آمریکا در محاکمه ی دزدان دریایی
۵۸	رویه قضایی سایر کشورها در محاکمه ی دزدان دریایی
۵۹	ملاحظات حقوق بشری در اعمال صلاحیت بر دزدان دریایی
۵۹	تضمینات دادرسی منصفانه
۶۰	منع شکنجه و رفتار غیر انسانی توهین آمیز
۶۰	راه کارهای پیش گیری و مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن
۶۰	راه کارهای تقویت امنیت دریانوردی
۶۱	راه کارهای تکنولوژی ایمنی دریایی
۶۱	تنظیم چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله با دزدی دریایی
۶۱	نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران و دزدی دریایی
۶۲	پا نوشت
۶۳	منابع

سابقه ی تاریخی دزدی دریایی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت
فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

پیشینه

منطقی است که فرض کنیم دزدی دریایی از وقتی که مردم از اقیانوس ها به عنوان مسیرهای تجاری استفاده می نمودند وجود داشته است، اما قدیمی ترین نمونه های مستند دزدی های دریایی مربوط به ساحل نشینانی است که در قرن سیزدهم پیش از میلاد، دریای اژه و شرق مدیترانه و مصر را مورد تهدید قرار داده بودند. در عصر باستان ایلیریان ها و تری هینان ها به علاوه یونانیان و رمیان به عنوان دزدان دریایی شناخته می شدند. جزیره لمون (Lemnos) مدت طولانی در برابر سلطه یونانیها پایداری کرد و به عنوان لنگرگاه امنی برای Thracian ها شد به نظر فینیقیان نیز گاهی در طول سفرهایشان مبادرت به دزدی دریایی کرده و دختران و پسران را برای فروش به عنوان برده می ربودند.

در قرن سوم پیش از میلاد، دزدان دریایی به الیمپوس (شهری در آناتولیا) حمله کردند و منجر به فقر و بدبختی شدند. در میان مردم باستان که مبادرت به دزدی دریایی می کردند، بومیان ایلیریا (Illyrian) ساکن در غرب شبه جزیره بالکان مشهور بودند. تهاجمات دائمی ایلیریها به دریای آدریاتیک منجر به جنگ های زیادی با دولت رم شد. این کشمکش ها پایان نیافت تا اینکه در سال ۱۶۸ قبل از میلاد، رم سرانجام ایلیریا را تصرف کرده و با الحاق آن به عنوان یکی از ایالت های خود به این مسئله خاتمه داد.

در طول قرن یکم پیش از میلاد دزدان دریایی مستقر در امتداد سواحل آناتولی تجارت امپراتوری رم را در مدیترانه شرقی مورد تهدید قرار می دادند. در سفر دریایی از میان دریای اژه در ۷۵ سال قبل از میلاد، ژولیوس سزار (Julius Caesar) توسط دزدان دریایی سیلیسی (Cilician) ربوده شد و آن ها او را در جزیره دور افتاده فارماکوسا زندانی کردند. او در زندان ماند تا زمانی که دزدان دریایی در ازای آزادی او درخواست طلا کردند و با پرداخت شدن آن او را آزاد کردند. سزار بلافاصله ناوگانی تشکیل داد و آنها را تعقیب کرد و معدوم ساخت.

سرانجام مجلس سنا در ۶۷ قبل از میلاد تصمیم گرفت بطور جدی با دزدی دریایی برخورد و سردار رمی پمپی بعد از سه ماه جنگ و ستیز، خطر و تهدید مزبور را فرونشاند. در اوایل سال ۲۵۸ بعد از میلاد ناوگان Gothic-Herulic شهرهای ساحلی دریای سیاه و دریای مارمارا مورد غارت و چپاول قرار داد. سواحل دریای اژه نیز چند سال بعد به همین شکل خسارت دید. در سال ۲۶۴ میلادی، گت ها به Galatia و کاپادوسیا رسیدند و دزدان دریایی گتی (Gothic) در قبرس و جزیره کرت مستقر شدند. در این حملات گت ها غنائم جنگی هنگفتی بدست آوردند و هزاران نفر را به اسارت گرفتند .

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

در ۲۸۶ بعد از میلاد، کراسوس یا کارازيوس سردار رمی، فرماندار نظامی منطقه گال جهت فرماندهی بریتانیا منصوب شد و مسئولیت یافت تا دزدان دریایی ساکسون (Saxon) و فرانکیش (Frankish) را که به سواحل گل بلژیک و آرموریکا (Armorica & Belgic Gaul) حمله کرده بودند، نابود سازد .

در ایالت رمی بریتانیا، سنت پاتریک (Saint Patrik) توسط دزدان دریایی ایرلندی دستگیر و به بردگی و اسارت برده شد.

بزودی جنگجویان جزایر پلینزی (Polynesian) به دهکده ها و دهستان های کنار دریا و حاشیه رودخانه هجوم بردند. آنها از دریا برای تاکتیک های جنگ و گریز خودشان استفاده می نمودند(در صورتیکه جنگ مطابق میل آنها پیش نمی رفت مکان ایمنی برای عقب نشینی بود).

قرون وسطی تا قرن نوزدهم

شناخته شده ترین و گسترده ترین دزدان دریایی در اروپای قرون وسطایی، وایکینگ ها، جنگجویان و غارتگران اهل اسکاندیناوی بودند که در عصر وایکینگ ها و در ابتدای قرون وسطی طی سال های ۷۸۳ تا ۱۰۶۶ میلادی دزدی می کردند. آنها به سواحل، رودخانه ها و شهرهای درون مرزی همه اروپای غربی تا مرز سویل(بندری در جنوب غربی اسپانیا) در سال ۸۴۴ میلادی حمله می کردند آنها حتی به سواحل آفریقا و ایتالیا و همچنین به کلیه سواحل دریای بالیتک و سواحل بالادست رودخانه های اروپای شرقی تا دریای سیاه و پارس(ایران) حمله می کردند. عدم وجود قدرت مرکزی در سراسر اروپا در طول قرون وسطی منجر به افزایش دزدی دریایی در قاره اروپا شد.

در خلال این سالها دزدان دریایی عرب نیز در مدیترانه حضور یافتند. در اواخر قرن ۹ میلادی مناطق امنی برای دزدان دریایی عرب در طول سواحل جنوبی فرانسه و شمالی ایتالیا ایجاد شد. در سال ۸۴۶ این دزدان به رم حمله کرده و خساراتی را به واتیکان وارد ساختند. در سال ۹۱۱ اسقف شهر نارباون قادر نبود از رم به فرانسه بازگردد زیرا این دزدان از فرکسینت کلیه مسیرها را در کوههای آلپ کنترل می کردند. دزدان دریایی عرب در قرن دهم میلادی از جزایر بلیریک (گروه کوچکی از جزایر مدیترانه که در سواحل شرقی اسپانیا واقع است) اداره می کردند از سال ۸۲۴ تا ۹۶۱ دزدان دریایی عرب مستقر در جزیره کرت کل مدیترانه را محل تاخت و تاز خود کرده بودند. در قرن ۱۴ هجوم دزدان دریایی ، دوک ونیزی جزیره کرت را مجبور ساخت از ونیز بخواهد ناوگانش را به منظور حفاظت مداوم در آنجا نگاه دارد.

بعد از یورش و هجوم اسلاوی های شبه جزیره بالکان در قرن های پنجم و ششم، یک طایفه از اسلاوی در سرزمین پاگانیا بین دالمایتا و زاپلومیا در نیمه اول قرن هفتم ساکن شدند. این اسلاوها عادات دزدان دریایی ایلیریایی قدیم را دوباره زنده کردند و اغلب به دریایی آدریاتیک یورش می بردند. حدود سال ۶۴۲

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

میلادی، آن‌ها به جنوب ایتالیا حمله کردند و به سیپانتو واقع در بندر ونتو یورش بردند. حملات آن‌ها در آدریاتیک سریعاً افزایش یافت، تا جائیکه که سرتاسر دریا برای مسافرت نا امن شد.

نارنتینه‌ها (Narentines)، با استفاده از حضور نیروی دریایی ونیزی در خارج از کشور، آزادی بیشتری در تهاجمات خود بدست آورد، تا جایی که در سالهای ۸۲۷-۸۸۲ در آب‌های سیسیل (Sicily) اقدام به عملیات‌های جنگی می‌کردند. به محض بازگشت ناوگان ونیز به آدریاتیک، نارنتینه‌ها بطور موقت عادات خود را دوباره ترک کردند و حتی عهد نامه‌ای را در ونیز امضا کردند و رهبر غیر مسیحی اسلاوایی خود را طبق دین مسیح غسل تعمید دادند. در سال‌های ۸۳۴ و ۸۳۵ میلادی دزدان دریایی نرت و عهد نامه را نقض کردند و مجدداً به بازرگانان ونیزی که از بنونتو برگشته بودند حمله کردند. همه تلاش‌های نیروی دریایی ونیز برای مجازات Marians در سال‌های ۸۳۹ و ۸۴۰ با شکست مواجه شد. بعدها آنها همراه با اعراب حملات بیشتری به ونیز کردند. در سال ۸۴۶ میلادی، نارنتینه‌ها از ونیز شکست خوردند و به شهر خود گریخته و در غارت‌ها و اموال آنجا را به غارت بردند. در اواسط مارس سال ۸۷۰ میلادی آنها ماموران مخفی رمی را که از انجمن کلیسا در استانبول (قسطنطنیه) بازمی‌گشتند، ربودند. این کار باعث شد ارتش رم شرقی (بیزانتیوم) با آنها بجنگد که در نهایت باعث پذیرش دین مسیحیت از طرف آنها شد.

بعد از حمله اعراب به ساحل آدریاتیک در سال ۸۷۲ میلادی و عقب نشینی ناوگان امپراتوری، نارنتینه‌ها، حمله به آبهای ونیز را آغاز کردند و باعث تعارضات و جنگ‌وستیزهایی با ایتالیایی‌ها در سال‌های ۸۸۷ و ۸۸۸ میلادی شد. ونیزی‌های در طول قرن‌های ۱۰ و ۱۱ بطور بیهوده‌ایی با آنها به جنگ پرداختند.

در سال ۹۳۷، دزدان دریایی ایرلندی در کنار اسکاتلندی‌ها، وایکینگ‌ها، ولزی‌ها و پیکت‌ها (مردمان غیر سلتی انگلیس) به انگلستان حمله کردند. پادشاه انگلستان Athelstan آنها را واردار به عقب نشینی نمود.

دزدی اسلاوی‌ها در دریای سیاه با غلبه دانمارکی‌ها بر دژ آنها، آرکونا در سال ۱۱۶۸ خاتمه یافت. در قرن دوازدهم، سواحل غربی اسکاندیناوی توسط Curonians و Oeselians از طرف سواحل شرقی دریای بالتیک مورد حمله و غارت قرار گرفت. در قرون ۱۳ و ۱۴ دزدان دریایی مسیره‌های هانساتیک (اتحادیه‌ای از چند شهر در شما آلمان و کشورهای همسایه در قرون وسطی) را مورد تهدید قرار داده و نزدیک بود تجارت را بطور کلی نابود سازند. برادران ویکچوال اهل گوئلند که با دزدان دریایی دولتی همکاری داشتند بعدها رو به دزدی دریایی آوردند. تا سال ۱۴۴۰ تجارت در دریای شمال و دریای سیاه به علت وجود دزدان دریایی بسیار خطرناک بود.

اچ . توماس میلهورن به مردی انگلیسی به نام ویلیام موریس اشاره دارد که در سال ۱۲۴۱ محکوم به دزدی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

در دریا شد و اولین شخصی است که به دار مجازات آویخته شده یا مثله شده است و این امر حاکی از آن است که در زمان حکمرانی شاه هنری سوم به این جرم از منظر سختگیرانه ایی نگاه شده است.

یوشکونیک ها روسی دزدان دریایی بودند که شهرهای حاشیه رودخانه های کاما و ولگا را در قرن ۱۴ میلادی مورد غارت و چپاول قرار می دادند.

در زمان رم شرقی (بیزانتیوم)، ماینوت ها (از خشن ترین مردم یونان) دزدان دریایی مشهوری به شمار می رفتند. ماینوت ها با این توجیه که سرزمین آن ها فقیر است دزدی دریایی را به عنوان یک عمل قانونی در نظر گرفتند و این کار منبع در آمد اصلی آن ها به شمار می رفت. قربانیان اصلی ماینوت ها ترکان عثمانی بودند، اما آنها به کشتی های کشورهای اروپایی نیز حمله می کردند.

قبایل هاید و کلینجت ها که در امتداد سواحل جنوبی آلاسکا و در جزایر شمال غربی British Columbia (ایالاتی در بخش غربی کانادا، پیش از میلاد) زندگی می کردند، از قدیم معروف به دزدان دریایی خشن و برده فروشی بودند که تا کالیفرنیا به غارت و چپاول می پرداختند.

سواحل هندوستان

نمونه هایی از دزدی دریایی در وداها ذکر شده است. با این وجود جالب ترین نمونه آن مربوط به زمانی است که به بهانه جنگ این عمل صورت می گرفته است. سلسله پادشاهی نوظهور در حجاز در ساحلی هند غربی قرار گرفت. یکی از آنها تیموجی بود که از مقرر فرماندهی خود جزیره آنجادیپ هم اقدام به دزدی دولتی (دستگیر نمودن تاجران اسب که برای راجای هاناور اسب تهیه می کردند) و هم اقدام به دزدی دریایی با حمله به ناوگان تجاری کرالا که به تجارت فلفل با گجرات می پرداختند، می نمود.

طی قرون شانزدهم و هفدهم میلادی دزدان دریایی اروپایی بطور مکرر بر ضد کشتی های مغولستان، مخصوصاً آنهایی که برای سفر حج در مسیر مکه حرکت می کردند، اقدام به حمله نمودند. اوج این حملات با تصرف کشتی بنام رحیمی توسط پرتغالی ها که متعلق به مریم زمانی ملکه مغولستان بود بروز کرد و این کار منجر به اشغال شهر دامان (از مستعمرات پرتغال در غرب هندوستان) توسط مغول ها شد. در قرن هجدهم، دزد دولتی اهل بمبئی بنام کانهوچی انگره بر دریاها بین مومبایی و گوا حکمرانی می کرد. او به ناوگان کشتیرانی بریتانیا حمله کرد و براین اصرار داشت که کشتی های شرکت هند شرقی در صورت کشتیرانی در آب های آن ها باید مالیات بپردازند. در دوره ایی تعداد دزدان دریایی ماداگاسکار نزدیک به هزار نفر می شد. ایلی سنت ماری به محل مورد علاقه دزدان در قرن هفدهم و هجدهم تبدیل شد. معروف ترین دزد دریایی ناخدا میسون و افراد او هستند

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

که ظاهراً سرزمین‌ها و مستعمرات آزاد واقع در شمال ماداگاسکار را در قرن ۱۷ کشف نمودند. در سال ۱۶۹۴ در حمله غافلگیر کننده ای توسط بومیان جزیره نابود شد. سواحل جنوبی خلیج فارس به سواحل دزدان دریایی شهرت یافت که غارتگران در آنجا پیاپی به ناوگان کشتیرانی خارجی حمله می کردند و آنها را به ستوه آورده بودند.

لشکرکشی‌های نخستین بریتانیا برای محافظت از تجارت اقیانوس هند در Ras al-Khaimah منجر به جنگ‌ها و نبردهایی بر ضد آن قرارگاه‌ها و دیگر بندرگاهها در امتداد ساحل در سال ۱۸۱۹ شد.

توجه: باید توجه کرد که خلیج فارس دارای سواحل شمالی (سواحل ایرانی) و سواحل جنوبی (سواحل که متعلق به کشورهای عربی چون عربستان سعودی، قطر، امارات است) است و نباید فکر کرد که ایرانیان مبادرت به دزدی دریایی می نمودند تاکنون هیچ مدرک مستندی در این رابطه وجود ندارد و اگر در جایی از دزدی ساحل نشینان خلیج فارس و عمان سخن گفته شده است منظور همان سواحل جنوبی این دریا است.

شرق آسیا

از قرن سیزدهم میلادی به مدت ۳۰۰ سال، وکو که در ژاپن مستقر بود کار خود را به عنوان دزد دریایی در شرق آسیا شروع کرد. دزدی دریایی در جنوب شرق آسیا با عقب نشینی ناوگان مغول در چین، بعد از خیانت متحدین جاوه ایی آنها شروع شد (کسانی که امپراتوری ماجاپاهیت را بعد از سقوط مغول‌ها بنیان نهادند). آن‌ها قایق‌های جانک (قایق‌ته‌پهن چینی) را به کشتی بزرگ بادبانی ترحیح می دادند. افسران نیروی دریایی جزیره دورافتاده، بیشتر از اهالی کانتن (در چین) و قبیله هوکین بودند و گروه‌های خود را نزدیک دهانه‌ی رودخانه‌ها، اساساً برای محافظت از خودشان مستقر می کردند. آن‌ها معمولاً سربازان پیاده نظام خود را که معروف به (لنگ یا لئون) بودند جهت تقویت استحکامات نظامی خود از بین مردم بومی به کار می گرفتند آنها با تکیه بر آموزش‌های عالی جنگجویی و مهارت‌های دریانوردی و کشتیرانی که بیشتر در امتداد دهانه‌های جاوه و سوماترا صورت می گرفت خود را از مرگ نجات می دادند.

وحشیگری و قدرت یافتن آن‌ها همزمان با رشد قریب الوقوع تجارت ابریشم و ادویه از مسیرهای دریایی شد.

با این وجود، قدرتمندترین ناوگان‌های دزدان دریایی در شرق آسیا، متعلق به دزدان دریایی چینی در طول سلسله‌ی mid-Qing بود. ناوگان دزدهای دریایی بطور فزاینده‌ای در اوایل قرن نوزدهم قدرت یافت. تأثیرات دزدی‌های دریایی وسیع و گسترده برای اقتصاد چین بسیار زیان‌آور بود. آن‌ها به طرز حریصانه

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

ایی تجارت چین را که در فوجیان و گوانگ دونگ رونق یافت بود و رشته حیاتی تجارت چین قلمداد می شد، مورد هدف قرار داده بودند.

به مرور ناوگان دزدان دریایی شروع به استیلا یافتن بر روستاهای ساحلی نمودند و بزور از آنها باج گرفته و به آنها ظلم و ستم می کردند در سال ۱۸۰۲ میلادی، زنگ ایی (Zheng Yi) ناوگان پسر عموی خود، کاپیتان زنگ کی (Zheng Qi) را به ارث برد. کسی که هنگام مرگش، برای ژنگ ایی بطور قابل توجهی نفوذ در دنیای دزدی دریایی فراهم آورد. زنگ ایی و همسرش، زنگ ایی سائو (کسی که سرانجام فرماندهی اتحادیه دزدان دریایی را به ارث برد)، در سال ۱۸۰۴ ائتلاف دزدان دریایی تشکیل دادند که بالغ بر ۱۰ هزار نفر را در خود داشت. ناوگان نظامی آنها شاید به تنهایی برای جنگیدن با نیروی دریایی پادشاه کافی می بود. با این وجود، مسائلی چون قحطی و خشکسالی، جنگ با نیروی دریایی دولت و مشکلات داخلی، دزدان دریایی را در چین در دهه ۱۸۲۰ فلج کرد و آن ها هرگز نتوانستند به وضعیت ثابتی دست پیدا کنند.

ملوانان بوگینی سولوس جنوبی (جزیره کوهستانی در اندونزی)، دزدان دریایی مشهوری نبودند و کسانی بودند که تا غرب سنگاپور و شمال فلیپین در جستجوی غنائم می رفتند. دزدان دریایی اورانگ لات کشتیرانی را در تنگه مالاگا و آب های اطراف سنگاپور کنترل می کردند، و دزدان دریایی مالایا و دریای دایاک از قرارگاه خود در بورنو به کشتی های عبوری از آب های بین سنگاپور و هنگ کنگ حمله می کردند.

در سال ۱۸۵۵ نیروی دریایی ایالات متحده و نیروی دریایی سلطنتی با دزدان دریایی چین در جنگ موسوم به کولان (Kuhlan) مصاف کردند. ناوچه های جنگی ایالات متحده بنام های USS Powhatan و HMS Rattler، هجده کشتی جانک چینی را نابود کردند و چهار نفر بازرگان اسیر را نجات دادند. جانک های دزدان دریایی برای چند سالی به فعالیت های دزدی خود ادامه دادند تا در جنگ موسوم به افیون (Opium War) نیروی دریایی بریتانیا دوباره تعداد زیادی از آنها را نابود ساخت.

اروپای شرقی

نمونه ای از حکومت دزدان دریایی در اروپا از قرن شانزدهم تا قرن هجدهم، زاپوریزین سیچ (Zaporizhian Sich) بود، که در جلگه ی دور دستی واقع شده بود و از دهقانان اکرایی گریخته از دست اربابان فئودال خود، یاغیان، مردمان بیچاره، و بردگان فراری از کشتی های پارویی ترکیه ای و... تشکیل شده بود. دوردستی این مکان و جریان تند آب رودخانه دنیپر (دنیپر) بطور موثری از آن جا در برابر حملات و هجوم های نیروهای دشمن محافظت می کرد. هدف اصلی و عمده ساکنان این محل که خود را قزاق می نامیده اند، استقرار دولتی ثروتمند در سواحل دریای سیاه متعلق به امپراطوری عثمانی و خان

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

نشین جزیره کریمه بود. قزاق‌ها به ریاست استنکا رازین (Stenka Razin) حتی به سواحل ایران هم تعرض می کردند .

شمال آفریقا

دزدان دریایی بربری (به معنای وحشی)، دزدان دریایی و دزدان دولتی بودند که از سمت آفریقای شمالی (سواحل بربری)، بنادر تونس، تریپولی، الجزایر، Salé و بنادری در مراکش به کشتی‌های عبوری در غرب مدیترانه در زمان جنگ‌های صلیبی و همچنین کشتی‌هایی که در مسیرشان بسوی آسیا از اطراف آفریقا می گذشتند، تا اوایل قرن نوزدهم حمله می کردند. روستاها و شهرهای ساحلی ایتالیا، اسپانیا و جزایر مدیترانه غالباً از سوی آن‌ها مورد یورش و حمله قرار می گرفت. سواحل طولانی اسپانیا و ایتالیا بخاطر حملات آنها تقریباً بطور کامل خالی از سکنه شد، بعد از سال ۱۶۰۰ میلادی دزدان دریایی بربری گاهی وارد آتلانتیک (اقیانوس اطلس) می شدند و نقاط دوردست شمالی مانند ایسلند را هم مورد غارت قرار می دادند.

طبق گفته‌های رابرت دیویس، بین یک تا ۱,۲۵ میلیون اروپایی توسط دزدان دریایی بربری به اسارت و بردگی درآمده‌اند و به عنوان برده در آفریقای شمالی و امپراطوری عثمانی، بین قرن‌های ۱۶ و ۱۹ میلادی فروخته شدند. مشهورترین کشتی دزدان دریایی بربری، کشتی‌های خیرالدین عثمان (Ottoman Hayreddin) و برادر بزرگتر او رئیس آرک یا ریش قرمز (Oruc Reis یا Redbeard) ، رئیس تورگت (معروف به دراگت در غرب)، کورت اقلو (در غرب معروف به کورتاگلی)، رئیس کمال، رئیس صالح و رئیس کاکا مراد (Murat Reis Koca) بودند. تعداد کمی از دزدان دریایی بربری، از جمله جان جانسون هلندی و جان وارد انگلیسی (رئیس یوسف) از دزدان دریایی دولتی بودند که از دین مسیحیت به اسلام رو آورده بودند. طبق بررسی که اخیراً از سوی دادگاه عالی ایالت متحده آمریکا به انجام رسید، ایالات متحده آمریکا در رابطه با دستگیری و تصرف کشتی‌های دزدان دریایی بربری در مقام اسیران جنگ عنوان نموده است که این بررسی حاکی از آن است که این دزدان به عنوان دزدان دریایی دولتی حداقل زیر نظر بعضی از مخالفان دولت آن‌ها و یا کشورهای خودشان مشغول به غارتگری بوده‌اند.

در دریای کارائیب

در سال ۱۵۲۳، گرس مک نایت (Gareth McKnight) دو کشتی که خزانه و جواهرات از تک (امپراطوری مکزیک) را از مکزیک به سمت اسپانیا حمل می کرد، تصرف کرد. دوره کلاسیک یا بزرگ دزدی دریایی در دریای کارائیب حدوداً از زمان ۱۵۶۰ میلادی تا اواسط سال ۱۷۲۰ ادامه داشته است. دوره‌ایی که در آن دزدان دریایی بسیار موفق بودند بین سال‌های ۱۷۰۰ تا ۱۷۳۰ میلادی می قرن هفتم به منظور گسترش

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

قلمرو اعراب، حمله به هند و خصوصا سند را دنبال می کرد. به همین منظور خلیفه بغداد در پی بهانه ای برای حمله به هند بود. بهانه ای که آورده شد این بود که کشتی که از سری لانکا بسوی بغداد در حرکت بوده است در میان کالاهای گرانبهای خود اقدام به حمل تعدادی برده زن که از دبال ربوده شده بودند نموده است. خلیفه درخواست فدیة نمود و پادشاه سند شاه داهیر مدعی شد که دزدان دریایی در کنترل او نیستند. این بهانه دلیل جنگ بین اعراب و سند شد. از قرن چهاردهم میلادی، دکان (ناحیه جنوبی شبه جزیره هند) به دو ناحیه مستقل تقسیم شد: از یک طرف شاه علاء الدین بهمن حکومت می کرد و از طرفی دیگر پادشاهان هند در اطراف محل امپراتوری ویجایاناکارا حکومت می کردند. لازمه جنگ های پیوسته و بدون وقفه، تجدید امکانات و سواره نظام های آماده و تازه نفس می بود که این اسب ها از مسیر های دریایی از ایران و آفریقا وارد می شدند. در نتیجه این تجارت در معرض حملات و چپاول های مکرر از سوی باندهای رونق یافته دزدان دریایی مستقر در شهرهای باشد. بسیاری از دزدان دریایی بعد از پایان یافتن جنگ های مربوط به جانشینی و کسب تاج و تخت سلطنت اسپانیا به دریای کارائیب وارد شدند. آنها در دریای کارائیب ماندند و بعد از مدت کوتاهی تبدیل به دزد دریایی شدند. دیگران از جمله بوکانییرها در نیمه دوم قرن هفدهم وارد شدند و تلاش کردند از طریق کشاورزی و شکار در جزایر هیسپانیولا و جزایر مجاور آن زندگی خود را تامین کنند اما بواسطه حملات اسپانیایی ها تحت فشار قرار گرفتند و احتمالا در تامین زندگی دچار مشکل شدند و بسوی شغل و حرفه پرمفعت تری روی آوردند. دزدی در دریای کارائیب برخاسته از تعارضات بین تجارت و مستعمره سازی قدرت های رقیب در اروپای آن زمان شامل امپراطوری بریتانیا، اسپانیا، هلند، پرتغال و فرانسه است. بیشتر این دزدان انگلیسی، هلندی و فرانسوی بودند. به این دلیل که اسپانیا بیشتر قسمت های دریای کارائیب را تحت سلطه و کنترل خود داشت، بسیاری از شهر ها و کشتی های مورد حمله وابسته به امپراطور اسپانیا در طول سواحل شرقی آمریکا و سواحل غربی آفریقا بودند. کشتی های هلندی در سال های ۱۶۲۳ تا ۱۶۳۸ حدود ۵۰۰ کشتی پرتغالی و اسپانیایی را تسخیر کردند.

از معروف ترین و مشهورترین پایگاه های دزدان دریایی نیو پراویدنس در کشور باهاما بین سال های ۱۷۱۵ تا ۱۷۲۵ میلادی، Tortuga که در سال ۱۶۴۰ ایجاد شده بود و Royal Port بعد از سال های ۱۶۵۵، بودند. در میان مشهورترین دزدان دریایی کارائیب ادوارد تیچ ملقب به بلک برد، کالیکو جک راشام، گرس مک نایت و از همه موفق تر بارسالوم رابرتز بود. بسیاری از آنها توسط نیروی دریایی سلطنتی مورد پیگرد قرار گرفته، کشته یا اسیر شدند و چندین جنگ بین دزدان و حاکمان مستعمره ها در زمین و دریا رخ داد.

دزدی برای چندین دهه از ۱۷۳۰ به بعد کاهش یافت اما دوباره در سال های ۱۸۱۰ از آبهای آمریکا سربرآورد، اگرچه نتوانستند موفقیت و جسارتی چون گذشتگان از خود نشان دهند. در ۲۵ سال اول قرن

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

۱۹، نیروی دریایی ایالات متحده بطور مداوم با دزدان دریایی در کارائیب، خلیج مکزیک و مدیترانه درگیر بود. حتی چندین کشتی جنگی مخصوص تنها برای این کار ساخته شد. موفق ترین دزدان دریایی این عصر جین لافیت و روبرتو کوفریسی بودند. کشتی های لافیت ابتدا در خلیج مکزیک فعالیت می کردند اما پایگاه کوفریسی، پورتو ریکو بود و در آنجا نقش رابین هود را در بین مردم پورتو ریکویی داشت. سرانجام او نیز در سال ۱۸۲۵ توسط کشتی نیروی دریایی بنام USS Grampus شکست خورده و دستگیر شد. ایالات متحده برای تعقیب و دستگیر کردن جزایر نیرو پیاده کرد. کوبا یکی از پایگاه های اصلی بشمار می رفت اما در سال ۱۸۳۰ دزدی دریایی دوباره رو به افول گذاشت و نیروی های نظامی منطقه توجه خود را بر روی تجارت برده متمرکز کردند.

در سال ۱۸۲۷ بریتانیا اعلام کرد که مشارکت در تجارت برده، دزدی دریایی به حساب می آید و جرمی است که مجازات آن مرگ است در پی آن از قدرت نیروی دریایی سلطنتی علیه تجارت برده استفاده شد و در حالیکه این تجارت بیشتر توسط برزیل و کوبا ادامه می یافت در آتلانتیک در اواسط قرن ۱۹ میلادی ریشه کن شد.

بویسی سین یکی از دزدان دریایی بود که در قسمت شمالی آمریکای جنوبی فعالیت می کرد. او و افرادی بین سالهای ۱۹۴۷ تا ۱۹۵۶ کشتی های زیادی را غارت کرده و خدمه آنها را کشتند.

آمریکای شمالی

دزدی دریایی در سواحل آمریکای شمالی تا اواخر ۱۸۷۰ ادامه یافت. دزدان که قلمرو آنها دریای کارائیب بود اغلب جهت حمله به کرانه های شرقی ایالات متحده امروزی به سوی شمال حرکت می کردند. بطور حتم معروفترین آنها بلک برد است که در جنوب آمریکا فعالیت کرده و به کشتی ها حمله می نمود و حتی یکبار اقدام به محاصره چارلستون در جنوب کارولینا کرد . سپس در قرن نوزدهم و بعد از عصر طلایی دزدی دریایی، جین لافیت که توسط بسیاری، به علت ارتش و ناوگان نظامی کشتی های دزدان دریایی که متعلق به او بود، به عنوان آخرین دزد دریایی بوکانییر شناخته می شود و عمدتاً در خلیج مکزیک فعالیت می کرد، قدرت را بدست گرفت. جین لافیت دارای چندین پایگاه جهت دزدی دریایی بود و تنها در ایالات متحده پایگاه های او لویزیانا و تگزاس بود. لافیت و افرادی در جنگ ۱۸۱۲ بنام جنگ نیوآرلئان شرکت داشتند و بعد از آن با کشتی های نیروی دریایی ایالات متحده و سرویس های مبارزه با قاچاق و اجرای قانون مالیاتی جنگیدند سرانجام لافیت بعد از چندین جنگ و ستیز با نیروهای دریایی ایالات متحده از آن منطقه بیرون رانده شد. در سال ۱۸۳۰ دزدی دریایی در خلیج مکزیک به استثناء تجارت برده که دزدی دریایی به حساب می آمد، بسیار کم شد.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

در سال های ۱۸۶۰ و در طول جنگ اصلاحات نیروی دریایی ایالات متحده در نبرد آنتون لیزاردو با شورشیانی که به شکل دزد دریایی و با حمایت دولت مکزیک فعالیت می کردند جنگید در سال ۱۸۷۰ دوباره ایالات متحده با دزدان دریایی مکزیکی در نبرد بوکا تیپاکان جنگید. دزدان دریایی به شهر گویمس مکزیک حمله کرده و آنجا را تسخیر نمودند و دارائی های افراد خارجی مقیم آنجا را غارت کردند و کنسولگری ایالات متحده در گویمس را مجبور ساختند زغال سنگ مورد نیاز کشتی های بخار آنها را فراهم کند و بعد بسوی بوکا تیپاکان در سینالوا حرکت کردند. نیروی اعزامی از طرف ایالات متحده به فرماندهی ویلارد اچ. برانسون جهت نابودی کشتی های دزدان دریایی شکل گرفت.

تصورات عموم

در تصورات مدرن عامه، دزدان دریایی عصر کلاسیک بعنوان تیمی از افراد سرکش و باهوش می باشند که خارج از قانون و محدودیت های بروکراسی زندگی مدرن، عمل می کنند. همچنین ای نگونه نشان داده می شود که دزدان دریایی در هنگام حمله به یک کشتی جهت غارت و تسخیر آن همیشه پرچم دزدان دریایی یا جولی راجرز (پرچمی سیاه با نشان اسکلت سر انسان) را به اهتزاز درمی آورند. جولی راجرز نامی سنتی برای پرچم دزدان دریایی اروپا و آمریکا است که بعنوان سمبل دزد دریایی توسط فیلم سازان و اسباب بازی سازان بکار گرفته شده است.

دموکراسی دزدان دریایی

برخلاف جوامع سنتی غرب در آن زمان، بسیاری از دزدان دریایی نوع محدودی از دموکراسی را به اجرا می گذاشتند. جوامع دزد دریایی مشابه بسیاری از نظام های امروزی چون ایالات متحده از یک سیستم حزبی استفاده می کردند. اولین سند موجود از شکل گیری جوامع اینچنینی روی کشتی دزدان دریایی مربوط به سال ۱۶۰۰ میلادی است.

کاپیتان و سرسکانی هر دو توسط رای گیری خدمه انتخاب می شدند و آنها نیز به نوبه خود دیگر افسران کشتی را به پست های مختلف منصوب می کردند. کاپیتان دزدان دریایی اغلب جنگجوی نترس و خشنی بود که افراد می توانستند به او اعتماد کنند و کمی بیشتر از یک مظهر قدرت سنتی بود که بواسطه درایت حائز این شرط است . با این وجود هنگامی که جنگی در کار نبود بطور حقیقی سر سکانی اختیارات امور را در دست داشت. بسیاری از گروههای دزدان دریایی در هرآنچه بدست می آورند سهمیم بودند و اگر دزدی در جنگ صدمه می دید ممکن بود کمک هایی نظیر بیمه از کارافتادگی یا پزشکی به او تعلق بگیرد.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

مدارکی امروز وجود دارد که نشان می دهد دزدان مقداری از پول بدست آورده را در صندوق مشترکی قرار می دادند که مورد استفاده آسیب دیدگان قرار می گرفت. فهرست های موجود نشان دهند استاندارد پرداخت ۶۰۰ دلار اسپانیایی قدیم (معادل ۱۵۶ هزار به نرخ ارز امروزی) غرامت برای از دست دادن یک پا و ۱۰۰ دلار اسپانیایی قدیم (۲۶۸۰۰ به نرخ امروز) برای از دست دادن یک چشم است. اغلب همه این شرایط توسط دزدان دریایی مورد توافق قرار گرفته و بصورت مکتوب نوشته می شد، اما این نوشته ها می توانست بعنوان سندی جهت اثبات اعمال غیر قانونی آنها نیز باشد. این دزدان به آسانی طرد شدن از جوامع سنتی را قبول می کردند، شاید بخاطر اینکه براحتی منافع مشترک خودشان را تشخیص می دادند و می دانستند با شرایطی که دارند تنها در این گروهها از آنها استقبال می شود. بطور مثال ۴۰ درصد از خدمه کشتی های دزدان دریایی از بین بردگان اسیری که توسط دزدان آزاد شده بودند، تشکیل می شد. چنین حرکاتی در بین دزدان دریایی خیلی لطیف بود و شاید زندگی وحشیانه ی دزدان دریایی را کمی تلطیف می کرد

گنج

با اینکه دزدان دریایی کشتی های زیادی را غارت می کردند اما بندرت گنج های خود را زیر خاک دفن می کردند. اغلب گنج هایی که دزدیده می شد عبارت بودند از غذا، آب، مشروبات الکلی، سلاح یا لباس. چیزهای دیگری که آنها می دزدیدند شامل وسایل خانه مانند قالب های صابون یا گاهی که می توانستند کشتی تصرف شده را نگاه دارند لوازمی مانند طناب ها و لنگرها بود (فرقی نداشت که وسایل مزبور را بفروشند یا برای خودشان نگاه دارند زیرا این لوازم بهتر از خود کشتی بود). اقلام این چینینی احتمالا بیش از اینکه برای فروش در آینده انبار شوند بطور ضروری مورد نیاز بودند. بنابراین دلیلی برای اینکه این لوازم را دفن کنند وجود نداشته است. دزدان تمایل کمی به کشتن افرادی که در کشتی های تصرف شده بودند، داشتند و اغلب مواقع اگر کشتی خود تسلیم می شد کسی را نمی کشتند زیرا اگر شهرت می یافت که دزدان دریایی زندانی نمی گیرند و همه را می کشند، کشتی های مورد حمله بسختی مقاومت می کردند و در نتیجه موفقیت برای هر دو طرف بسیار سخت و با تلفات زیاد همراه بود. برعکس اگر می دانستند که در صورت مقاومت نکردند آزاد خواهند شد، کشتی ها براحتی تسلیم می شدند. در سند مکتوبی که این سیاست را بخوبی نشان می دهد ۳۰۰ سرباز کاملا مسلح درون یک کشتی که مورد حمله توماس تو قرار گرفته بودند بعد از جنگ مختصری تسلیم شدند، و هیچکدام توسط افراد تو آسیب ندیدند.

پاداش ها

دزدان دریایی سیستم سلسله مراتبی را داشتند که مشخص کننده این بود که پول های بدست آمده چگونه باید بین آنها تقسیم شود. با این وجود دزدان دریایی نسبت به افراد استخدامی در دیگر حوزه ها دارای

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

تساوی طلبی بیشتری بودند. در واقع سر سکانی دارای سهم برابر با کاپیتان بود و حتی قدرت و تو کردن(رد کردن) دستورات او را داشت. بیشتر غنائم بصورت کالا و تجهیزات کشتی و داروهای بالارزش و گرانقیمت بود. قفسه پزشکی کشتی در هرکجا قیمتی بین ۳۰۰ تا ۴۰۰ پوند یا به قیمت امروز ارزشی معادل ۴۷۰ هزار دلار داشت. جواهرات از جمله غنائمی بودند که زیاد بدست می آمد اما بعلت اینکه فروش آنها سخت بود و اینکه دزدان برخلاف عموم مردم در دنیای امروزی، اطلاع کمی از ارزش آنها داشتند، زیاد مورد علاقه آنها نبود. نمونه ای از این بی اطلاعی وجود دارد که در آن رئیس دزدان الماس بزرگ با ارزشی را که ارزشش بیشتر از یک مشت الماس ریز بود بعنوان سهم به یکی از خدمه خود داد. فرد مزبور با این فکر که فریب خورده است آن الماس را شکست تا با مقایسه آن(با یک مشت الماس ریز) بفهمد سهم او درست بوده یا نه! پول اسپانیایی که در ضرابخانه های مکزیکی و سویل ضرب می شد بعنوان ارز مورد قبول در تجارت در مستعمرات آمریکا کاربرد داشت. با این وجود هنوز در هر مستعمره ای از واحدهای پولی دیگر مانند پوند، شلینگ و پنی جهت دفاتر حسابداری استفاده می شد، در حالیکه پول همه کشورهای فرانسه، اسپانیا، آلمان و پرتغال بعنوان واسطه مبادله استاندارد استفاده می شد، در صورتیکه صادرات سکه نقره بریتانیا طبق قانون آن کشور ممنوع بود. از اواخر ۱۷۳۰ که نرخ مبادله بصورت استاندارد درآمد هر مستعمره، قانونی برای نرخ مبادله خود وضع نمود. یک دلار اسپانیولی در انگلستان ارزشی برابر ۴,۳ شیلینگ، در نیویورک ۸ شیلینگ، در پنسیلوانیا ۷,۶ شیلینگ و در ویرجینیا ۶,۸ شیلینگ ارزش داشت. در قرن ۱۸ میلادی یک شلینگ انگلستان ارزش امروزی برابر ۵۸ دلار داشت، بنابراین یک دلار اسپانیا در هر جایی ارزشی برابر ۲۴۶ تا ۴۶۵ دلار ارزش داشت. به همین شکل ارزش غنائم بدست آمده توسط دزدان دریایی بطور قابل توجهی وابسته به این بود که چه کسی و در کجا آنها را ثبت می کرد.

یک ملوان ساده در پایین ترین رتبه به صلاحدید کاپیتان بخشی از غنائم را بدست می آورد اما معمولاً یک سهم دریافت می کرد. بطور متوسط یک دزد انتظار دریافت سهمی برابر دستمزد سالیانه خودش از یک کشتی به غنیمت گرفته شده را داشت در حالیکه خدمه بیشتر دزدان موفق اغلب حداقل سهمی به ارزش ۱۰۰۰ پوند(۱,۱۷ میلیون دلار) در حرفه خود دریافت می کردند. موردی که در آن بیشتر از این مبلغ نصیب کسی شد مربوط به تصرف کشتی از یک بازرگان هندی بدست کاپیتان توماس تو، در سال ۱۶۹۲ بود. هر ملوان ساده روی کشتی او سهمی معادل ۳۰۰۰ پوند (۳,۵ میلیون دلار) رسید و مسلماً به افسران سهمی بیشتر رسید و طبق توافق قبلی به کاپیتان ۲,۵ سهم می رسید. معلوم است که اگر بجای یک کشتی دو کشتی را تصرف می کردند گاهی این سهم تا دو برابر افزایش می یافت. در مقابل دستمزد یک ملوان ساده نیروی دریایی سلطنتی ۱۹ شیلینگ در هر ماه بود که بطور یکجا در پایان سفر و پس از انجام وظیفه پرداخت می شد و تقریباً نصف این مقدار در ناوگان تجاری پرداخت می

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

شد. با این وجود افسران فاسد با بستن مالیات به دستمزد خدمه اضافه مبلغی برای درآمد خود کسب می کردند و نیروی دریایی سلطنتی در آن زمان از نظر توجه به پرداخت دستمزد خوشنام نبود. از این مقدار ماهیانه ۶ شیلینگ بخاطر نگهداری بیمارستان گرینویچ و همین مقدار جهت کشتی، جراح و Chatham Chest کسر می شد. پرداخت دستمزد ۶ ماه بصورت یکجا مانع از دلسردی و ترک خدمت می شد و این همان دلیل بی انگیزگی است که دریاسالار نیروی دریایی سلطنتی نلسون در سال ۱۸۰۳ نوشته است و پیشنهادهای جهت ایجاد تغییر در آن داده است. او عنوان می کند که از سال ۱۷۹۳ بیش از ۴۲ هزار دریانورد ترک خدمت کرده اند. تقریباً نیمی از خدمه نیروی دریایی سلطنتی را سربازان وظیفه (خدمت اجاری) تشکیل داده اند و این عده نه تنها دستمزدی کمتر از نیروهای داوطلب دریافت می کنند بلکه آنها تاز مانیکه از خدمت سربازی مرخص نشوند باید در کشتی بمانند و حتی در هنگام پهلوگرفتن کشتی در اسکله اجازه ترک کشتی و رفتن به ساحل را ندارند.

مجازات

در طول قرون هفدهم و هجدهم میلادی، هنگامی که دزدان دریایی دستگیر می شدند، دادگاه ساده ایی تشکیل می شد و به زندگی بسیاری از آنها از طریق چوبه دار یا رقص مرگ (قفسه فلزی) خاتمه می دادند. اجرای حکم در انظار عموم یکی از تفریحات آن زمان بود و مردم از همه جا برای دیدن آن می آمدند، همانند امروز که برای دیدن مسابقات ورزشی می آیند. روزنامه ها تمایل زیادی به نوشتن جزئیات اجرای حکم مانند کلمات آخری که مجرم بر زبان می آورد و طلب آموزش کشتی برای روح او و عذابی که در لحظات آخر حلق آویز شدن می کشید، داشتند. در انگلستان بیشتر این اجرای احکام در انظار عموم روی سکوی اعدام ساخته شده در River Thames در لندن برگزار می شد. در مورد زندانی های مهمتر مانند فرمانده دزدان دریایی مجازات به چیزی فراتر از مرگ تبدیل می شد. بدن آنها درون قفس فلزی قرار داده می شد (از قبل متناسب با اندازه فرد مزبور تهیه می شد) و سپس آنرا در هوا معلق می گذاشتند تا به مرور زمان جسم فرد فاسد و متلاشی شود (این عمل زمان طولانی حدود دو سال طول می کشید). افرادی چون کاپیتان ویلیام کید، چارلز وین، ویلیام فلاوی و جک راشام به این شکل مُردند.

دزدی دریایی با مجوز دولت (privateer or corsair)

شیوه کار آنها نیز مشابه دزدی دریایی معمولی است با این تفاوت که تحت نظر دولت یا بصورت حق الزحمه یا با استناد به پروانه دستگیر کردن کشتی های بازرگانی دشمن و غارت کردن آنها (letter of marque) که از طرف دولت یا حکومت سلطنتی وقت صادر شده است، اقدام به تصرف و غارت کشتی های تجاری متعلق به دشمن می کنند. بطور مثال قانون اساسی ایالات متحد در سال ۱۷۸۷ مجلس این کشور را مجاز

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

به صدور مجوز دستگیری و غارت کشتی های تجاری دشمن و اقدامات تلافی جویانه نمود. این مجوز (letter of marque) توسط کنوانسیون بین المللی به رسمیت شناخته شده است و به این معناست که به لحاظ فنی نمی توان اینگونه دزدها را مادامیکه به اهداف نامبرده شده در ماموریتشان حمله می کنند، بعنوان دزدی دریایی متهم کرد. این احتیاط قانونی همیشه افراد مربوط را نجات نمی دهد، و اینکه فرد مزبور در مقام یک دزد دریایی در نظر گرفته شود یا یک مجری ماموریت دزدی دریایی قانونی، بستگی زیادی به این دارد که افراد مورد حمله، تحت حفاظت کشور صادرکننده مجوز این ماموریت یا تحت حفاظت هدف مورد حمله قرار گرفته، باشند. مقامات اسپانیایی اینگونه دزدان دریایی خارجی را در حالیکه مجوز غارت کشتی های تجاری را به دور گردنشان می انداختند اعدام می کردند تا به این ترتیب بر مردود بودن این عمل از نظر خودشان تاکید کرده باشند. بعلاوه بسیاری از کورسرها پا را فراتر از محدوده مجوز صادره گذاشته و به ناوگان کشتی های بازرگانی کشورهای دیگری که در صلح بودند نیز حمله می کردند (توماس تو و ویلیام کید از این نمونه دزدان بودند) و در نتیجه خود را در شمول کنوانسیون مبارزه با دزدی دریایی قرار می دادند. با این وجود چنین مجوزهایی پوششی را برای دزدی های دریایی آنها فراهم می کرد، به این شکل که اموال غارت شده از کشتی های بی طرف یا دوست بعد از غارت کشتی های تجاری دشمن به آنها پرداخت خواهد شد.

مشهورترین کشتی های دزدان دریایی بربری در مدیترانه کورسره های مالتی به فرماندهی اس تی جان تحت نظر امپراطوری عثمانی و دانکیکرها تحت خدمت امپراطوری اسپانیا بودند. تنها در سال های ۱۶۲۶ تا ۱۶۳۴ دزدان دریایی دولتی ۱۴۹۹ کشتی را غارت و ۳۳۶ کشتی دیگر را غرق کردند. از ۱۶۰۹ تا ۱۶۱۶ انگلستان ۴۶۶ کشتی تجاری خود را در اثر اینگونه دزدی ها از دست داد و ۱۶۰ کشتی بریتانیایی بین سالهای ۱۶۷۷ تا ۱۶۸۰ توسط الجزایری ها تصرف شد. یکی از معروفترین دزدان دریایی دولتی سر فرانسیس دریک بود. حامی او ملکه الیزابت اول بود که اثبات شده است رابطه آنها منافع زیادی برای انگلستان داشته است.

دزدان دریایی دولتی در قرون هفدهم و هجدهم درصد بالایی از کل نیروی های نظامی در دریا را تشکیل می دادند. در طول جنگ ۹ ساله، فرانسوی ها سیاستی را در جهت تقویت دزدی دریایی دولتی اتخاذ کردند که حملات جین بارت مشهور، به کشتی های هلندی و انگلیسی معلول آن بود. انگلستان حدود ۴۰۰۰ کشتی تجاری خود را در طول جنگ از دست داد. در ادامه جنگ های مربوط به کسب تاج و تخت و جانشینی اسپانیا، حملات دزدان دریایی دولتی ادامه یافت و بریتانیا ۳۲۵۰ کشتی تجاری خود را از دست داد. در طول جنگ های مربوط به جانشینی در اتریش، بریتانیا ۳۲۳۸ کشتی تجاری و فرانسه ۳۴۳۴ کشتی تجاری را در مسیر حرکت بسوی بریتانیا از دست دادند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

در طول جنگ شاه جرج (شاخه ای از جنگ های صورت گرفته در شمال آمریکا جهت جانشینی اطیش)، تقریباً ۳۶۰۰۰ آمریکایی از قبل یا بعد از آن بعنوان دزد دریایی دولتی روی کشتی ها خدمت می کردند. در زمان انقلاب آمریکا ۵۵ هزار دریانورد آمریکایی بعنوان دزدان دریایی دولتی روی کشتی ها خدمت می کردند. دزدان دریایی دولتی آمریکایی حدود ۱۷۰۰ کشتی داشتند و ۲۲۸۳ کشتی دشمن را تصرف کردند. در بین سال های پایانی جنگ انقلاب و سال ۱۸۱۲، کمتر از ۳۰ سال، بریتانیا، فرانسه، نیپل (نپولی، بندری در جنوب غربی ایتالیا) و کشورهای بربری (کشوران اسلامی شمال افریقا)، اسپانیا و هلند حدود ۲۵۰۰ کشتی آمریکایی را تصرف کردند. باج و غرامت های پرداختی به کشورهای بربری حدود ۲۰ درصد درآمد سالیانه دولت ایالات متحده را در سال ۱۸۰۰ دربرمی گرفت. در طول جنگ ها داخلی آمریکا، اتحادیه دزدان دریایی دولتی بطور موفقیت آمیزی یکپارچگی ناوگان بازرگانی را مختل کرد

دزدی دریایی دولتی (Privateering) با تصویب قانون بین المللی سال ۱۸۵۶ در پاریس از بین رفت

عصر جدید (پیشرفته)

دزدی دریایی و دریازنی کشتی ها هنوز به شکل موضوع قابل توجه ایی باقی مانده است (با خسارات جهانی تخمین زده شده بین ۱۳ الی ۱۶ میلیارد دلار امریکا در هر سال)، بویژه در آب های بین اقیانوس های هند و دریای سرخ، خارج از سواحل سومالی و همچنین در تنگه مالاگا و سنگاپور که این مکانها مورد استفاده بیش از ۵۰ هزار کشتی در سال می باشند. اخیراً جریان رشد سریع دزدی دریایی خارج از سواحل سومالی تلاش های بین المللی را به رهبری ایالات متحده بر آن داشته است تا اقدام به گشت زنی و محافظت از آبهای اطراف شاخ آفریقا نمایند.

دزدان دریایی جدید به استفاده از قایق های کوچک علاقه دارند و از مزیت های تعداد کم خدمه در کشتی های تجاری سوء استفاده می کنند. آن ها همچنین از کشتی های بزرگ برای تامین قایق های کوچکتر مورد استفاده در دزدی و تصرف کشتی ها استفاده می نمایند. دزدان دریایی امروزی می توانند موفق باشند، زیرا درصد زیادی از تجارت بین المللی از طریق کشتی رانی و حمل و نقل دریایی صورت می گیرد. بسیاری از مسیرهای کشتیرانی اصلی از بخش های کم وسعت دریا (مثل خلیج عدن و تنگه مالاگا) می گذرد، که این امر کشتی ها را مستعد تصرف شدن با قایق های موتوری کوچک می کند. از دیگر مناطق فعال می توان جنوب دریای چین و رود نیجر (Niger Delta) را نام برد. با توجه به افزایش استفاده از این مسیرها، بسیاری از این کشتی ها باید سرعت خود را برای کنترل ترافیک و ناوبری کاهش دهند و همین مسئله باعث می شود به اهداف اصلی دزدان دریایی تبدیل شوند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

همچنین، دزدان دریایی اغلب در محدوده آبهای کشورهای در حال توسعه با ناوگان نظامی کوچک و مناطق دچار جنگ و کشمکش های داخلی که دارای مسیرهای تجاری بزرگ هستند، عملیات خود را اجرا می کنند. دزدان دریایی گاهی اوقات با کشتیرانی در آب های تحت کنترل از سوی دشمنان تعقیب کننده ی خود، از دست دشمنان فرار می کنند.

با پایان جنگ سرد، نیروهای دریایی اقدام به کوچک کردن خود و کاهش گشت زنی کردند و تجارت افزایش یافت و دزدی دریایی سازماندهی شده را به مراتب آسانتر کرد. دزدان دریایی جدید گاهی اوقات با اتحادیه های جرائم سازمان یافته مربوط می شوند، ولی غالباً بخش هایی از گروه های کوچک فردی به شمار می روند.

کمیتته بین المللی دریایی (IMB) آمار مربوط به حملات دزدان دریایی مربوط به قبل از ۱۹۹۵ را ثبت کرده است. مستندات آنها نشان دهنده گروگان گیری بسیار زیاد است که به عنوان نوعی خشونت غالب بر ضد دریانوردان است. به عنوان مثال در سال ۲۰۰۶ ، ۲۳۹ حمله رخ داد ، ۷۷ عضو خدمه دزدیده شدند و ۱۸۸ نفر به گروگان گرفته شدند ولی تنها ۱۵ حمله دزدهای دریایی منجر به قتل شد. در سال ۲۰۰۷ حملات با ۱۰ درصد افزایش به ۲۶۳ مورد رسید. در حملات گزارش شده ۳۵٪ افزایش در استفاده از اسلحه بوده است. تعداد خدمه ایی که مجروح و زخمی شده اند ۶۴ نفر بوده است در حالیکه در سال ۲۰۰۶ تنها ۱۷ نفر بود. این تعداد شامل گروگان گیری و دزدیدن که در آن مجروح شدن در کار نبوده، نیست.

در سال ۲۰۰۹ این رقم با توجه به رشد حملات در خلیج عدن و سواحل سومالی افزایش یافت. بین ژانویه و سپتامبر تعداد حملات از ۲۹۳ حمله به ۳۰۶ مورد افزایش یافت. دزدان در ۱۱۴ مورد به کشتی وارد شدند و ۳۴ کشتی را ربودند. استفاده از سلاح گرم از ۷۶ مورد در سال قبل به ۱۷۶ مورد در سال ۲۰۰۹ رسید.

در بعضی موارد، دزدان دریایی امروزی علاقه ایی به محموله و بارهای کشتی ندارند و اساساً علاقه به گرفتن متعلقات شخصی خدمه و محتویات گاو صندوق کشتی دارند، که ممکن است شامل مقدار زیادی پول نقد مورد نیاز برای دستمزد و هزینه های بندری باشد. در موارد دیگر، دزدان دریایی خدمه و کارکنان کشتی را مجبور به پیاده شدن می کنند و سپس کشتی را به بندری جهت رنگ کردن و ساخت هویت جدید با استفاده از اسناد و مدارک جعلی که اغلب از سازمان های تبهکار و فاسد خریداری شده است، هدایت می کنند.

همچنین دزدی های دریایی پیشرفته می تواند در نواحی که دارای ثبات سیاسی نسبت رخ بدهد. به عنوان مثال، بدنبال عقب نشینی آمریکا از ویتنام به دزدی دریایی تایلند از طرف ویتنامی هایی که برای فرار به قایق رو آورده بودند، بسیار کمک شد.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

مضاف بر این در ادامه فروپاتشی دولت سومالی، رهبران نظامی منطقه در آن ناحیه به کشتی‌هایی که از طرف سازمان ملل کمک‌های غذایی می‌آوردند، حمله کردند.

گروه‌های فعال محیطی از جمله محافظان دریا، هنگامیکه اقدام به کوبیدن یا پرتاب کردن اسید بوتیریک بر روی عرشه کشتی‌های صید ماهی، شکار غیرقانونی کوسه، نهنگ، فوک و .. می‌کنند، متهم به همدستی در دزدی دریایی و تروسیم می‌شوند. در دو مورد آنها وارد کشتی شکار نهنگ ژاپنی شدند. اگر چه آن‌ها از سلاح‌های گرم‌کشنده استفاده نمی‌کنند اما شیوه و اسلوب آنها از بعضی جهات مانند دزدان دریایی است. حمله و یورش بر ضد کشتی عبوری ایالت متحده آمریکا بنام **Seabourn Spirit** دور از ساحل سومالی در نوامبر سال ۲۰۰۵ میلادی نمونه‌ای از بعد پیچیده دریانوردی دزدان دریایی به شمار می‌رود. دزدان دریایی حمله خودشان را بیشتر از ۱۰۰ مایل (۱۶۰ کیلومتر) دورتر از ساحل با قایق‌های سرعتی که از یک کشتی بزرگتر به آب انداخته شده بود اجرا کردند. حمله‌کنندگان مجهز به سلاح‌های گرم اتوماتیک و یک آرپی‌جی (سلاح ضد زره) بودند. بسیاری از کشورها، ورود کشتی‌ها به آب‌های ساحلی یا بنادرشان را در صورتیکه خدمه کشتی جهت مقاومت و جلوگیری از دزدی دریایی مسلح شده باشند، ممنوع کرده‌اند. شرکت‌های کشتیرانی گاهی اوقات نیروهای امنیتی خصوصی را استخدام می‌کنند.

تعاریف جدید دزدی دریایی شامل فعالیت‌های ذیل است:

- حمله به کشتی و ورود به آن

- اخاذی و غصب اموال

- گروگانگیری اموال

- ربودن افراد جهت گرفتن غرامت و پول برای آزادی

- آدمکشی

- دزدی

- عملیات‌های تخریبی که در اثر آن کشتی غرق شود

- توقیف اموال کشتی یا خود کشتی

- غرق ساختن کشتی با هدف قبلی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت
فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

مسائل و مشکلات سیاسی

امروزه، هواپیماها و کشتی ها به خاطر مسائل و مشکلات سیاسی نیز ربوده می شوند. مباشران و مرتکبان این فعالیت ها می توانند در مقام دزد دریایی توصیف شوند (به عنوان مثال، لغت فرانسوی برای « هواپیما ربا "Pirate de lair" می باشد بطور تحت الفظی یعنی «دزد دریایی هواپیما ربا» اما در انگلستان معمولاً از لغت (hijacker) هواپیما ربا استفاده می شود. بعنوان یک نمونه، ربودن کشتی مسافربری غیر نظامی ایتالیایی به نام Achille lauro است که بطور کلی به عنوان یک فعالیت دزدی دریایی در نظر گرفته شده است.

همچنین دزدان دریایی امروزه از تکنولوژی های مدرن زیادی استفاده می کنند. گزارش شده است که جرائم دزدی دریایی شامل استفاده از تلفن های همراه، تلفن های ماهواره ای، GPS، سیستم های سونار(ردیاب صوتی)، قایقهای تندرو پیشرفته، تفنگ های نیمه خودکار، تفنگ های ساچمه ای، هفت تیر، سلاح های سواره و حتی آرپی.جی و پرتاب کننده های نارنجک می باشد .

تلاش های موفقیت آمیز در برابر دزدی دریایی

کشتی های بین المللی به بالگرد مجهز شده اند که در محدوده آبهایی که دزدی دریایی گزارش شده است اقدام به گشت زنی می نمایند، اما این مناطق بسیار وسیع هستند. بعضی از کشتی ها به تجهیزات مخصوص مقابله با دزدان دریایی مجهز شده اند، نظیر وسیله صوتی که با ارسال امواج صوتی بسوی هدف مورد نظر، صدای بسیار قوی را تولید می کند که منجر به پارگی پرده گوش و وارد کردن شوک به دزدان دریایی می شود و بقدری دزدان را دچار ناراحتی می کند که مجبور می شوند سلاح خود را زمین بگذارند یا فرار کنند. همچنین در صورتیکه کشتی تحت تعقیب دزدان قرار می گیرد با افزایش سرعت و اقدام به فرار و ایجاد موج می کنند.

مشهورترین کشتی های دزدان دریایی

مشهورترین کشتی های دزدان دریایی بربری در مدیترانه کورسهای مالتی به فرماندهی اس تی جان تحت نظر امپراطوری عثمانی و دانکیکرها تحت خدمت امپراطوری اسپانیا بودند. تنها در سال های ۱۶۲۶ تا ۱۶۳۴ دزدان دریایی دولتی ۱۴۹۹ کشتی را غارت و ۳۳۶ کشتی دیگر را غرق کردند. از ۱۶۰۹ تا ۱۶۱۶ انگلستان ۴۶۶ کشتی تجاری خود را در اثر اینگونه دزدی ها از دست داد و ۱۶۰ کشتی بریتانیایی بین سالهای ۱۶۷۷ تا ۱۶۸۰ توسط الجزایری ها تصرف شد

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

دزدی دریایی یکی از استثنائات وارد بر اصل آزادی دریانوردی و از جمله جرایمی است که سابقه ی آن به دوران باستان و بیش از سه هزار سال پیش برمی گردد.

از زمان ساخت نخستین کشتی ، دزدی دریایی ، یکی از اصلی ترین عامل بر هم زدن امنیت دریایی در آبهای جهان بوده است اما امروز روشهای دزدان دریایی به ربودن کشتی و گروگان گیری خدمه آنها ارتقاء یافته است البته عوامل زیادی از جمله استفاده از فناوری‌های مدرن در کشتیها و در پی آن کاهش تعداد خدمه بر روی عرشه و بزرگتر شدن اندازه کشتی نیز در افزایش تعداد حملات دزدان دریایی تأثیر بسزایی داشته است. این در حالی است که فقدان منابع مالی، بسیاری از گروه‌های جدایی طلب را به تأمین منابع مالی مورد نیاز خود برای اقدامات سیاسی از طریق ربودن کشتیها، قایقهای باری و گروگان گیری خدمه شناورها ترغیب کرده است. علاوه بر این عوامل برخی مناطق و خطوط مرزی دریایی نیز زمینه را برای رشد و پیشرفت فعالیتهای دزدان دریایی فراهم کرده که بهترین مثال در این مورد منطقه جنوب شرق آسیا با مجمع الجزایر فیلیپین و اندونزی با ۲۰ هزار جزیره است. به طوری که این تعداد جزیره ، خطوط مرزی بسیار پیچیده‌ای را بین این دو کشور بوجود آورده که این امر خود اصلی ترین دلیل نا امنی های موجود در تنگه مالاکا که سالانه شاهد عبور ۶۰ هزار فروند کشتی است، عنوان شده است . به هر حال به اعتقاد بسیاری از تحلیل گران امنیتی شرکت های اپراتوری کننده کشتی های تانکری که از آبهای آسیایی عبور می کنند باید با بسیاری از شرکت ها و سیستم های امنیتی تبادل اطلاعات داشته باشند و همواره اطلاعات تکنولوژیکی خود را به روزرسانی کنند.

درلوح حمورابی، بخشی که به کیفرتصرف غیرقانونی و توام با زور توسط شناورها اختصاص یافته، از آن یاد شده است.

اولین تعریف از دزدی دریایی در ایلیداد وادیسه ی هومر بیان شده و در اسطوره شناسی یونانی، به منزله یک حرفه ی مشهور بوده است. اسناد و مدارک قدیمی که درلوح های گلی حک شده نشان می دهد که قدیمی ترین دزدی های معروف دریایی در دوره ی فراغنه ی مصر اتفاق افتاده و مربوط به حمله ی دزدان دریایی به کشتی های باری در دریای مدیترانه و شمال قاره ی آفریقا بوده است.

قبل از میلاد مسیح، دزدی دریایی به منزله ی یک عمل مشروع و قانونی در دریای مدیترانه تلقی می شد. این رویه ادامه یافت تا زمانی که دزدان دریایی به انهدام مسیر حیاتی تجارت به مشرق و آفریقا اقدام نودند، در این زمان پیمان هایی میان دولت ها برای سرکوب دزدان دریایی شکل گرفت.

امپراتوری روم از مبارزات علیه دزدی دریایی استقبال نمود و در سال ۶۷ قبل از میلاد، نهایتاً یک فرمانده ی رومی موسوم به پمپی کبیر دستور یافت که دریای مدیترانه را لوث وجود دزدان دریایی پاک گرداند. در حالی که

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

به تدریج و براساس مفهیم دران روم باستان، دزدی دریایی به منزله ی یک جرم بین المللی و واجد صلاحیت جهانی تلقی گردید، نگرش به دزدان دریایی با گذر زمان تغییر یافت دزدی دریایی طی قرون ۱۶ و ۱۷ و در عهد الیزابت به عصر موسوم به دوران طلایی خود رسید.

در این راستا بسیاری از حملات دریایی توسط کشتی های تجاری مسلح و براساس دستورالعمل های دریافتی علیه کشتی هایی که از سوی دولت مربوطه، دشم تلقی می شدند، انجام شد. بدین ترتیب دزدی دریایی به عامل ایجاد ترر و خشونت تحت لوای حمایت دولت مبدل گردید. در همین ارتباط، کشتی های انگلیسی، فرانسوی و هلندی حملات خود را نسبت به کشتی هایی سازماندهی می کردند که دولت های صاحب پرچم آنها باج و خراج سالیانه ی خود را نپرداخته بودند. در چنین مواقعی حملات انجام شه میان یک اقدام نظامی رسمی یا تاکتیکی از سوی یک دولت و اقدات دزدی دریایی در نوسان بود. دزدان دریایی در این دوره، در یک وضعیت بی قانونی عمل نمی کرد، بلکه مجموعه ای از مقررات مرسوم به (مواد قانونی مربوط به دزدان دریایی) به منزله ی قواعد رفتاری برای سازمان دهی کشتی های دزد دریایی به مثابه واحد مستقل تلقی می گردید.

مقارن با اواخر قرن هفدهم میلادی، هم زمان با خاتمه ی جنگ های بسیار میان دولت های قدرتمند دریایی، دزدی دریایی از حالت یک ابزار حامی دولت، در صدد ضدیت با آن ها برآمد و قوانین دولت های دریایی نیز به مبارزه با دزدان دریایی همت گماشت. لذا در قرون هجده و نوزده شاهد رجعت به حقوق روم باستان و نگرش منفی به مقوله ی دزدی دریایی هستیم، به گونه ای که قوانین دولت ها هرچه بیشتر به سمت تعریف دزدی دریایی به منزله ی جنایت علیه بشریت سوق داده شد.

در قرون نوزدهم و بیستم میلادی به واسطه ی عوامل متعددی، با کاهش حملات دزدان دریایی مواجهیم اما علی رغم تلاش جامعه ی بین المللی در قبال مبارزه با این پدیده، در اواسط دهه ی ۱۹۹۰ میلادی، دزدی دریایی مجدداً به منزله ی یک چالش دریایی مهم و بحران زام طرح گردید، به ویژه تنگه ی مالاکا در آسیای جنوبی در سراسر دهه ی ۱۹۹۰ و اوایل دهه ی ۲۰۰۰، شاهد افزایش حملات دزدان دریایی بود. در طول قرن گذشته، دولت های آسیای جنوب شرقی و به ویژه اندونزی، مالزی و سنگاپور تلاش های موثری را در جهت مبارزه و کاهش دزدی دریایی در سواحل خود اعمال نموده اند. این تلاش ها منجر گردیده که کماکان در بخش هایی از جهان نظیر دریای چین جنوب، خلیج بنگال، خلیج عدن، آب های سرزمینی سومالی، سواحل نیجریه، دریایی عمان، خلیج گینه، دریای کارائیب، تنگه ی مالاکا، سنگاپور و آب های پیوند دهنده ی اقیانوس آرم و هند باشد و تضعف فراوان تداوم داشته به ویژه اخیراً اقدامات دزدان دریایی سومالی در خلیج عدن و سواحل این کشور با تهدید امنیت دریانوردی و تجارت بین الملل، موجب جلب توجه جامعه ی بین المللی به رهیافت

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

جامعی برای فیصله ی معضل دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی هادرمنطقه ی شاخ آفریقا و اقیانوس هند گردیده است.

دوران طلایی دزدی دریایی

دوران طلایی دزدی دریایی (Golden Age of Piracy)، یک اصطلاح رایج برای اشاره به یک یا چند طغیان دزدی دریایی در تاریخ دریانوردی است. در مقبول‌ترین تعریف، دوران طلایی دزدی دریایی از دهه‌ی ۱۶۵۰ شروع و تا ۱۷۳۰ خاتمه می‌یابد.

تعریف دزدی دریایی

۱- چشم انداز تاریخی

دزدی دریایی پیشینه ای بس طولانی و قدمتی به اندازه ی تاریخ تسلط بشر بر دریاهای دارد و در کنار تجارت برده به عنوان اولین مصادیق جنایات بین المللی، اعمال صلاحیت جهانی در ارتباط با مرتکبین آن از دیرباز فراهم بوده است. حقوق حاکم بر دزدی دریایی به فراخور گذار ادوار تاریخی در حال تکامل بوده است. اولین تعریف از دزدی دریایی به عنوان یک ((حرفه ی مشروع)) در ایلیاد و هومر به چشم می خورد. در پیش نویس قوانین روم باستان که توسط مجلس روم تنظیم و تدوین گردید، از دزدی دریایی به منزله ی جرمی علیه اشخاص و جامعه ی بشری به طور کلی یاد شده است.

این قوانین تا به امروز پایه و اساس حقوق کیفری بین المللی راجع به دزدی دریایی را تشکیل می دهند و بر مفهوم صلاحیت جهانی در مقابله با دزدی دریایی صحنه می گذارند. پس از یک دوره رکود در مقابله با دزدی دریایی، در قرن هفدهم با خاتمه ی جنگ های اسپانیا یی ها، قوانین ضد دزدی دریایی به طور مختصر احیا گردید، علی رغم این که دزدان دریایی در این دوران از مجموعه ای از قواعد رفتاری برای سازماندهی شناورهای دزد دریایی و یکپارچه سازی آن ها بهره مند بودند.

به تدریج قوانین دولت ها هرچه بیشتر به سمت وسوی تعریف دزدی دریایی به عنوان جنایت علیه بشریت سوق داده می شد. در سال ۱۸۵۶ اعلامیه ی پاریس که تقریباً به امضای تمام قدرت های بزرگ وقت رسید، تمام اشکال دزدی دریایی را منسوخ اعلام نمود و تاکید نمود بر این که دزدان دریایی می بایست دستگیر شوند و مورد محاکمه قرار گیرند. اعلامیه ی پاریس و مصوبات بعدی برای اولین بار یک موجودیت مستقل حقوقی، مجازا از اشخاص و دولت ها برای دزدان دریایی در نظر گرفت. بدین ترتیب دزدی دریایی به منزله یک بزار سیاسی بی بهره از حمایت دولت و حمایت های اتباع تلقی شد.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

دراواخر قرن نوزدهم کشورهای بسیاری از جمله ایالات متحده آمریکا به استناد کنوانسیون های ۱۸۹۹ و ۱۹۰۷ لاهه، دزدی دریایی را منسوخ اعلام نمودند و بدین ترتیب بر ضرورت امحای دزدی دریایی صحه گذاشته شد

جامعه ی ملل نیز در بوتانسیس، به عنوان یکی از اولین جرایم اقدام به جرم انگاری دزدی دریایی نمود. کمیته متخصصین جامعه ی ملل برای تدوین تدریجی حقوق بین الملل، در سال ۱۹۲۶ (پیش نویس مقررات مربوط به سرکوبی دزدی دریایی) را در هشت ماده منتشر نمود. این مقررات، دزدی دریایی را به اعمال ارتكابی با مقاصد شخصی و واقع در دریا های آزاد محدود می نمود و به کشورهای اجازه می داد تصمیمات خاصی را در خصوص وضعیت شورش‌ها (متخاصمین) اتخاذ نمایند.

از ملاحظات مربوط به چشم انداز تاریخی به این نتیجه رهنمون می شویم که حقوق حاکم بر دزدی دریایی همواره و از بدو پیدایش و علی رغم نشیب و فرازهایی که از حیث تعریف و تبیین دامنه ی جرم، صلاحیت دستگیری و محاکمه مجرمین و صلاحیت جهانی به خود دیده است، از مجرای حقوقی بین المللی و همگام با مقتضیات تاریخی در مسیر رشد و تکامل بوده و به ارتقا خود ادامه می دهد.

اما در زمینه ی ارائه ی تعاریف مختلف از جرم دزدی دریایی در اسناد و معاهدات بین المللی نباید از نظر دور داشت که دخالت های مجاری بن المللی و عملکرد قانون گذاری دولت ها منجر به توسعه یا تضییق مفهوم دزدی دریایی در تعاریف ارائه شده گردیده است، امری که موجب شده تعریف دزدی دریایی به طرز چشمگیری نتایج منفی و انگیزه های خاص مرجع ارائه کننده ی تعریف، دچار تشتت معنایی و تغییرات دامنه ی محاسبات نهایی آماري ارتكاب جرم مذکور گردد. به عنوان مثال بنا بر تعریف دفتر دریانوردی بین المللی دزدی دریایی عبارت است از: عملیات حمله به هر نوع کشتی با هدف ارتكاب دزدی یا هر نوع جرم دیگری و با هدف یا احتمال توسل به زور در جهت پیش برد آن عمل بدیهی است که هدف این توسعه ی مفهومی چیزی جز افزایش شمول احصای اعمال مشمول دزدی دریایی در جهت (ابزاری برای توجیه ساختار نرخ بیمه و درآمدهای بیمه ای ویژه ی آن ها در مناطق تحت تسلط دزدان دریایی) نیست.

این در حالی است که سازمان هایی از قبیل اتاق های محلی بازرگانی و بنادرشان برای متقاعد ساختن مشتریان به استفاده از تسهیلات و امکانات بنادر به تضییق مفهومی در تعریف دزدی دریایی اکتفا نمایند.

دزدی دریایی یا دریازنی به هر گونه عمل دزدی، قتل، جنایت یا اعمال خشونت که توسط افرادی مستقل از هر کشور یا دولت در دریا صورت می گیرد گویند. این تعریف همچنین اعمال مشابه صورت گرفته در دیگر مسیرهای آبی و سواحل را نیز شامل می شود، اما اعمالی که توسط افراد نسبت به یکدیگر در یک کشتی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

صورت می گیرد شامل آن نیست (مثلا دزدی صورت گرفته توسط یک فرد از مسافران همان کشتی). این اصطلاح جهت حمله، غارت و چپاول صورت گرفته د مرزهای زمینی توسط نیرویهای غیر دولتی اطلاق می شود.

۲-تعریف دزدی دریایی از منظر معاهدات حقوق دریاها

اولین تلاش موفقیت آمیز در عصر حاضر برای تدوین حقوق حاکم بر دزدی دریایی در سال ۱۹۵۸ به پیشنهاد موسسه ی حقوق بین الملل در قالب کنوانسیون های دریای آزاد معروف به کنوانسیون ژنو گنجانده شده متعاقبا در سال ۱۹۸۲ در مجموعه ی مقررات کنوانسیون ملل متحد برای حقوق دریاها به عنوان تدوین (بهترین قاعده ی حقوق بین المللی مرتبط با رژیم دریانوردی و الزام اوربرای تمامی دولت ها) مورد تصویب قرار گرفت.

دزدی دریایی، طبق تعریف کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها عبارت است از: هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت آمیز نسبت به تصرف عدوانی، بازداشت، غارت و اتلاف اموال کشتی ها که توسط خدمه یا مسافران کشتی خصوصی و یا یک هواپیمای خصوصی و در راستای اهداف شخصی صورت گیرد، مشروط بر اینکه در دریای آزاد، علیه کشتی یا هواپیمای اشخاص و اموال موجود در آن و یا علیه یک کشتی یا هواپیما و اشخاص یا اموال آن در مکانی خارج از صلاحیت دولت ها صورت پذیرد. (۱)

بدین ترتیب به موجب کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، چهار ضابطه برای تحقق جرم دزدی دریایی مدنظر قرار قرار گرفته است:

ضابطه اول - اعمال مذکور می بایست در دریای آزاد ارتکاب یابد.

ضابطه دوم - اعمال مذکور باید واجد ماهیت خشونت آمیز بوده و با اعمال خشونت، توقیف یا غارت صورت پذیرد.

ضابطه سوم - حداقل مشتمل بر دو کشتی باشد.

ضابطه چهارم - صرفا به خاطر اهداف خصوصی ارتکاب یابد.

الف- هرگونه عمل خشونت آمیز یا بازداشت غیر قانونی یا هر عمل خسارت بار که به وسیله ی خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف شخصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

در دریای آزاد بر علیه کشتی یا هواپیمای دیگر ، یا بر علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما بر علیه کشتی ، هواپیما ، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور .

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

ب- هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به حقایقی که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می سازد.

ج- هر عمل تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای الف و ب را تسهیل کند.

۳- ازدیدگاه عرف

هرگونه عمل خشونت آمیز غیرقانونی است که به وسیله ی یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می گیرد.

۴- تعریف مؤثر دیگری نیز از سوی سازمان دریایی بین المللی (IMO) ارائه شده است:

عمل سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر، و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل

۵- تعریف IMB

کمپته بین المللی دریایی، دزدی دریایی را به شکل زیر تعریف می کند:

هرگونه عمل وارد شدن به کشتی با هدف دزدی یا انجام دیگر جرائم، و با داشتن هدف یا قدرت اعمال زور در جهت پیشبرد هدف مزبور.

تفاوت دزدی دریایی (piracy) و دزدی دریایی دولتی (privateering)

باید تفاوتی بین دزدی دریایی (piracy) و دزدی دریایی دولتی (privateering) یا به فرانسوی کورسری قائل شد زیرا در نوع دوم یا همان دزدی دولتی این عمل شکلی از جنگ است که توسط دولت یا کشور

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

مزبور برای نیروهای غیرنظامی بصورت قانونی درآمده است. این شکل از دزدی از قرن ۱۹ میلادی غیرقانونی شده است.

انواع دزدان دریایی

۱- اولین گروه دزدان دریایی عموماً در سواحل امریکای لاتین بویژه سواحل و بنادر برزیل فعالیت دارند این دزدان تا زمانی که کسی مزاحشان نشود و کاری به کارشان نداشته باشند، مزاحمتی برای پرسنل ایجاد نمی کنند و با تجهیزات همراه خود کانتینرهای را که با structure super فاصله زیاد داشتند باز می کنند و قایق های نه چندان بزرگشان را پر از جنس می کردند .

۲- گروه هایی که در خاور دور فعالیت می کنند با تجربه ترین ، مدرن ترین و مجهز ترین و پر محرک ترین دزدانی هستند که تقریباً هیچ کسی جلودارشان نیست ساحل فیلیپین و جنوب غرب جزیره (برنئو) تنگه مالاکا، که بین جزیره سوماترا و شبه جزیره مالزی قرار گرفته است می باشد .

عناصر مختلف جرم دزدی دریایی

عنصر قانونی

تاکیدضابطه مند به عهدنامه های تکمیلی و حائز اهمیت از قبیل:

۱- کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو

۲- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

۳- عهدنامه ی بین المللی ایمنی جان اشخاص در دریا مصوب ۱۹۷۴

۴- عهدنامه ی مبارزه با اعمال با غیر قانونی علیه امنیت ناوگان دریانوردی مصوب ۱۹۸۸

۵- عهدنامه ی مبارزه با گروگان گیری مصوب ۱۹۷۹

۶- عهدنامه ی ملل متحد در مبارزه با جرایم سازمان یافته ی فراملی مصوب ۲۰۰۳

۷- عهدنامه ی مبارزه با فساد مصوب ۲۰۰۳

عنصر مادی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

عهد نامه های حقوق دریاها، مواردی رابه عنوان عناصرمادی تشکیل دهنده جرم دزدی دریایی مطرح نموده اند:

اولین عنصرمادی

درخصوص اولین عنصرمادی، در حالی که به زعم کمیته ی حقوقدانان جامعه ی ملل، محرومیت از مال و اعمال خشونت آمیز علیه افراد به عنوان شاکله عنصرمادی جرم دزدی دریایی تلقی می گردید، کنوانسیون های حقوق دریاها در راستای تعیین یک پارچوب حقوقی مدون برای تعریف حقوق بین الملل عرفی دزدی دریایی، هرگونه اقدام غیرقانونی خشونت آمیز، بازداشت وغارت و اتلاف اموال هرکشتی یا هواپیما یا علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیما را در خارج از صلاحیت دیگر کشتی ها مشمول دزدی دریایی عنوان نمود.

دومین عنصرمادی

دومین عنصرمادی جرم دزدی دریایی طبق تعریف کنوانسیون های بین المللی حقوق دریاها، محدودیت حوزه ی جغرافیایی اعمال موارد مشمول جرم دزدی دریایی و صلاحیت جهانی اجرایی مرتبط با آن هابه دریاهای آزاد و آب های بین المللی است.

به عبارت دیگر، اعمالی که در قلمرو آب های سرزمینی هر دولت ارتکاب می یابد، در دامنه ی شمول دزدی دریایی قرار نخواهند گرفت، حتی اگر این اعمال به شکل توقیف غیر قانونی کشتی هدف توسط کشتی مهاجم و صرفا به جهت اهداف شخصی، از قبیل اخذ پول یا گروگان گیری صورت پذیرد.

این مقرر دو نتیجه در بر دارد:

نتیجه اول- چنین حملاتی علیه کشتی ها در آب های سرزمینی حتی شامل منطقه ی انحصاری اقتصادی یا بندر ساحلی، دزدی دریایی محسوب نمی شوند.

نتیجه دوم- با تضییق دامنه ی شمول موارد دزدی دریایی به دریاهای آزاد و آب های بین المللی، صلاحیت جهانی اجرایی که به تمام کشورها در آب های بین المللی اعطاشده است، به تعقیب کشتی دزدی دریایی در آب های سرزمینی تحت صلاحیت دولت ساحلی تسری نمی یابد.

سومین عنصرمادی

طبق کنوانسیون حقوق دریاها، اعمال دزدی دریایی می بایست مشتمل بر دو شناور باشد؛ شناور قربانی حملات و شناور متجاوز.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

به عبارت دیگر، اگر دزدان دریایی در ساحل سوار کشتی هدف شوند و در طول سفر دریایی شناور مذکور در دریای آزاد اقدام به دزدی دریایی نمایند، چنین عملی به علت عدم صدق عنوان شناور مهاجم واجد شرایط قانونی دزدی دریایی نخواهد بود بدین ترتیب این ویژگی، اشکال خشونت بدون درگیری لزوماً دو کشتی از قبیل توقیف خشونت آمیز یک کشتی توسط خدمه یا مسافران آن حتی به منظور غارت و چپاول کشتی رادر گستره‌ی خود نمی‌گیرد. لزوم وجود دو کشتی دزد دریایی و کشتی بزه دیده ازان برای تحقق عنوان دزدی دریایی چنین حالتی را از کشتی ربایی متمایز می‌کند. همچنین طبق تفسیر کمیسیون حقوق بین الملل در تفسیر کنوانسیون ۱۹۵۲ حقوق دریاها، اعمال صورت گرفته بر عرصه‌ی یک کشتی توسط خدمه‌ی خود آن کشتی یا مسافران آن، مشمول دزدی دریایی تلقی نمی‌شود. در طرح نهایی کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها مقرر گردید که اعمال خشونت بار توسط کشتی یا هواپیمای متجاوز علیه اشخاص و اموال موجود در کشتی یا هواپیمای بزه دیده در دریاها یا آزاد اماکن خارج از صلاحیت دولت‌ها مشمول عنوان دزدی دریایی تلقی گردد. بر اساس کنوانسیون‌های حقوق دریاها، مشارکت و معاونت در ارتکاب دزدی دریایی معادل مباشرت در ارتکاب این جرم تلقی گردیده است.

عنصر معنوی

کنوانسیون ملل متحد در خصوص حقوق دریاها مصوب ۱۹۸۲، دزدی دریایی را به عنوان یک عمل غیر قانونی خشونت بار یا توقیف غیر قانونی می‌داند که بر اساس مقاصد شخصی ارتکاب می‌یابد. این ویژگی موجب تمایز دزدی دریایی از تروریسم دریایی است که با اهداف سیاسی قرین می‌باشد. در خصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه‌ی معاهدات و طرح‌های مربوط به تدوین حقوق بین الملل حاکم بر مبارزه با دزدی دریایی نیز بر شخصی بودن اهداف دزدان در توسل به اعمال مشمول جرم دزدی دریایی اتفاق نظر وجود دارد. چنانچه دزدی دریایی توسط ناوهای جنگی یا دولتی و هواپیماهایی که کارکنان آن‌ها در حال شورش هستند و اختیار کشتی یا هواپیما را به دست گرفته‌اند صورت گیرد، همان جنبه را خواهد داشت که این اعمال در یک کشتی خصوصی به وقوع بپیوندد. در غیر این صورت، ماهیت رسمیت اقدامات کشتی‌های مذکور و نیز اینکه اقدامات به مقاصد شخصی انجام نگرفته، مانع از شمول دزدی دریایی بر این موارد می‌شود.

مؤلفه‌ی شخصی بودن اهداف در طرح کمیته‌ی حقوقدانان جامعه‌ی ملل برای تدوین تدریجی حقوق بین الملل در سال ۱۹۲۶ به عنوان عاملی متمایز کننده میان اعمال دولتی و غیر آن دانسته شده است. به اعتقاد کمیسیون حقوق بین الملل در جریان تدوین کنفرانس ۱۹۵۸ ژنو، قصد دزدی برای ارتکاب دزدی دریایی لازم نیست. بر این اساس اعمال دزدی دریایی ممکن است با احساسات تنفرآمیز و انتقام، نه صرفاً انگیزه‌ی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

کسب مال همراه باشد لذا توجه بیش از حد معمول به انگیزه های مادی دزدی دریایی موجب احراف از توجه ضابطه مند به عناصر اصلی شاکله ی دزدی دریایی است ، ضمن آن که قبول ارتکاب دزدی دریایی در راستای یک هدف شخصی می تواند خود در بر گیرنده ی تمام انگیزه های مطرح در ارتکاب این جرم باشد.

ماهیت و هدف ارتکاب دزدی دریایی

الف-ماهیت دزدی دریایی

پرسشی که در حوزه ی ماهیت جرم دزدی دریایی مطرح است ، عبارت از این است که آیا جرم مزبور باید در زمره ی جرایم بین الملل مذکور در اساسنامه ی دیوان بین المللی کیفری قرارگیرد(۲) یا اینکه اساسا می توان استدلال نمود که دزدی دریایی یک جرم بین المللی مستقل و دارای ارکان ویژه است؟ از سوی دیگر نقاط اشتراک و افتراق دزدی دریایی با جرم راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در دریا کدام است؟ برای روشن شدن بحث نخست به تشریح ارکان جرایم بین المللی مذکور پرداخته خواهد شد و سپس انطباق یا عدم انطباق آن با اعمال مجرمانه ی کنونی در سواحل سومالی و خلیج عدن مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

اول- جنایت نسل کشی و دزدی دریایی

منظور از جنایت نسل کشی در اساسنامه ی دیوان کیفری بین المللی که از تعریف ماده ی ۲ کنوانسیون ۱۹۴۸ نسل کشی تبعیت می نماید، اعمالی است که به قصد نابود کردن تتم یا قسمتی از یک گروه ملی ، قومی ، نژادی یا مذهبی انجام می پذیرند و این اعمال به طور مشخص در ماده ی ۶ اساسنامه مندرج می باشد.

این گروه از جرایم که سابقا از مصادیق بارز جنایت علیه بشریت تلقی می گردید ف توسط مقامات دولتی و افراد غیر دولتی، در زمان صلح و نیز در زمان یک مخاصمه ی مسلحانه ی بین المللی یا غیر بین المللی ارتکاب می یابند. شرط اساسی این جرم همان قصد مندرج در ماده ۶ یعنی به قصد نابود کردن می باشد که در واقع عنصر معوی جرم را تشکیل می دهد و در صورت فقدان این شرط ایم عمل ممکن است جزء جرایم علیه بشریت یا جرایم جنگی قلمداد شوند. بر این اساس ،اعمال دزدی دریایی ارتکابی در سواحل سومالی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

نمی تواند به منزله ی جنایت نسل کشی و از زمره ی آن تلقی گردد، زیرا فاقد عنصر معنوی به قصد نابود سازی و عنصر مادی نابودی تمام یا قسمتی از یک گروه قومی ، ملی و... است.

دوم- جنایت علیه بشریت و دزدی دریایی

جنایات علیه بشریت، هریک از اعمال مشخص شده در بند ۱ ماده ی ۷ اساسنامه ی رم است که در قالب حمله ای گسترده یا سازمان یافته علیه یک جمعیت غیر نظامی و با علم به آن حمله ارتکاب می یابند. حمله ی گسترده و سازمان یافته شامل رفتاری می شود که علیه هر جمعیت غیر نظامی در تعقیب یا پیشبرد سیاست یک دولت یا یک سازمان انجام می گیرد. سه عامل وقوع حمله علیه جمعیت غیر نظامی ف گستردگی یا سازمان یافتگی حمله و علم به حمله برای تحقق جنایات علیه بشریت ضروری می باشند.

جنایات علیه بشریت از زمان عهد نامه ی صلح ورسای شناخته شده اند، اما زمان تبلور مشخص آن در اساسنامه ی دادگاه نورنبرگ بود.

سوم- جنایات جنگی و دزدی دریایی

مسئولیت بین المللی ناشی از جنایات جنگی نخستین بار در معاهده ی ورسای ۱۹۱۹ مطرح گردید. برخلاف سایر جنایات، جنایات جنگی در حقوق بین الملل شناخته شده اند و رویه های بین المللی و ملی فراوانی در خصوص آن ها وجود دارد.

به طور کلی مواردی از جنایات جنگی در ماده ی ۸ اساسنامه ی رم ذکر شده است که برخی از آن ها دارای ریشه ی عرفی بوده و برخی مبتنی بر اصول قراردادی می باشند. اساسنامه جنایات جنگی رادر قالب مخاطمه ی مسلحانه ی بین المللی و غیر بین المللی عنوان نموده است. در اساسنامه سعی شده است آن دسته از جنایاتی به عنوان جنایات جنگی گنجانیده شوند که در مورد عرفی بودن آن ها شک و تردیدی وجود ندارد. (۳)

دزدی دریایی و جرایم همراه آن در ساحل سومالی در شرایط جنگی و به شکل نقض مقررات عرفی آن صورت نگرفته و علی رغم شمول تعدادی از مصادیق جرایم جنگی بر جرایم ارتکاب حاضر در سواحل کشور سومالی، در بر دارنده ی ارکان مقرر برای تحقق جنایات جنگی نیست.

چهارم - جنایت علیه صلح و دزدی دریایی

یکی از مصادیق جنایات علیه صلح، جنگ تهاجمی تجاوز کارانه است که برای اولین بار در سال ۱۹۲۷ توسط مجمع عمومی جامعه ی ملل، به منظره ی یک جنایت بین المللی شناخته شد.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

با تدقیق در ارکان جنایت علیه صلح در می یابیم که اعمال مجرمه ی ارتكابی در سواحل سومالی و خلیج عدن که به نحو بارزی صلح و امنیت بین المللی رابه مخاطر می افکند، از یک منظر می تواند به منزله ی جنایت علیه صلح تلقی گردد.

پنجم- دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در دریا

در قطعنامه های شورای امنیت به جهت توسعه ی دامنه ی قواعدحقوق بین الملل، از دو اصطلاح دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در آب های سرزمینی سومالی و دریا‌های آزاد نزدیک سواحل سومالی توامان ، استفاده شده است.

اصطلاح مذکور معمولا در ساختار سازمان بین المللی دریانوردی به کار می رود و می تواند در بردارنده ی اعمال خشونت آمیزی تلقی شود که اهداف آن ها با اهداف دزدی دریایی یکسان یا مشابه است، ولی تحت پوشش تعریف قراردادی دزدی دریایی قرار نمی گیرد، به ویژه به این خاطر که ممکن است بدون استفاده از کشتی متجاوز علیه کشتی هدف ارتکاب یابند.

ششم- دزدی دریایی به منزله ی یک جرم بین المللی مستقل

بر مبنای تحلیل ارکان تعیین شده برای جرایم و جنایات بین المللی به نظر می رسد باید قائل به این شد که دزدی دریایی به منزله ی یک جرم بین المللی مستقل واجد ارکان ویژه و اختصاصی است.

در گذشته و به موجب حقوق عرفی ملت هاف دزدی دریایی از نخستین جرایم بین المللی و دزد دریایی همواره به منزله ی یک قانون شکن و دشمن بشریت به شمار می رفته است. به واسطه ی ارتکاب این جرم، دزد دریایی و شناور او به خودی خود (۴) حمایت دولت متبوع و دولت صاحب پرچم کشتی را از دست می دهد.

۲-اهداف ارتکاب دزدی دریایی

اول- اهداف سنتی

هدف دزدی دریایی سنتی ، تصاحب هر شناور شخصی یا دولتی و یا اشخاص و کالاهای موجود در آن در دریای آزاد بوده است. معمولا هدف این تصاحب، غارت محموله ی شناور مورد حمله است که در این قبیل موارد دزدان دریایی پس از توقیف و ضبط محموله ، خدمه و مسافرین و شناور را رها نموده و یا کشتی را ضبط و خدمه را به قتل می رسانند.

دوم-اهداف جدید در سومالی و سایر مناطق

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

در شیوه ی نوین دزدی دریایی، شامل آدم ربایی به قصد باج گیری که از اوایل سال ۲۰۰۱ در سواحل سومالی و خلیج عدن تسری یافت، هدف دزدان دریایی، ربایش خدمه و مسافرین و سپس مذاکره در راستای اخذ باج های هنگفت در قبال آزادی آن هاست. در این حالت، دزدان دریایی نیاز چندانی به مقادیر گران بهای محموله ها و اموال موجود در شناوری که مورد حمله قرار می دهند ندارند بلکه پس از عملیات گروگانگیری با دریافت باج های گزاف در ازای استرداد شناور و خدمه و مسافرین به اهداف خو نائل می شوند.

مناطقى که دزدى دریایی انجام می‌شود

دزدی دریایی از جمله مباحثی است که تاکنون به صورت جدی به آن پرداخته نشده و مغفول مانده است، به همین علت است که ذهنیت‌ها از این پدیده در سطحی‌ترین نوع خود باقیمانده است. واقع موضوع این است که دزدی دریایی کم و بیش در آب‌های دنیا وجود دارد و برخی افراد با اهدافی خاص و باتوجه به نیازهای خود کشتی‌های تجاری را غارت می‌کنند که تروریسم خاصی است که نسبت به کشتی‌های تجاری اعمال می‌شود. در همه مناطقی که امکان سرقت کشتی‌ها وجود داشته این پدیده رخ داده است.

بیشتر دزدی‌ها در ورودی آب‌های دریایی صورت می‌گیرد چون کشتی‌ها مجبورند برای رسیدن به مقاصد خود از آنجا عبور کنند، اما کمتر اتفاق افتاده که این دزدی‌ها در دریاهاى آزاد که فاصله‌های بسیار زیادی با سواحل دارند اتفاق بیفتد که البته این نوع دزدی هم با بهره‌گیری از راهکارهای جالبی در برخی نقاط انجام می‌شود. این دزدی‌ها در فاصله بیش از هزار کیلومتر از ساحل هم انجام شده که نمونه آن هم چندین بار دیده شده است.

نحوه سرقت‌ها

نوع دزدی‌ها به این صورت بوده که قایق‌هایی از سطح ساحل جدا شده و به سمت کشتی‌های تجاری حمله می‌بردند و با دریافت پول یا مواد غذایی کشتی را آزاد می‌کردند و از این راه منافع نامشروعی را برای خود ایجاد می‌کردند. اما امروز این شیوه تغییر کرده است.

در قدیم به این شکل بود که کشتی را غارت می‌کردند و می‌رفتند، اما امروز کشتی‌ها را تصرف کرده و آن را با خود می‌برند و طی تماسی با دولت مرکزی خواهان دریافت مبالغی هنگفت می‌شوند تا کشتی را آزاد کنند.

حوزه‌های استراتژیک و مهم برای کشتی‌های ایرانی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

محموله‌ای که از بنادر ایران صادر می‌شود باید از تنگه هرمز خارج شده و پس از عبور از اقیانوس هند به سوی کشورهای اروپایی، آسیای جنوب و جنوب شرقی، قاره آمریکا و آفریقا حرکت کند. طبق بررسی‌های صورت گرفته دامنطقه باب‌المندب در خلیج عدن و مالاگا در جنوب شرق آسیا دو حوزه استراتژیک برای تجارت کشور است، چرا که نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دوتنگه بستگی دارد.

آغاز بحران

با این همه وجود دزدان دریایی و حملات آنها به کشتی‌ها، برای تمام شرکت‌های کشتیرانی و موسسات وابسته امری طبیعی تلقی می‌شد اما بحران هنگامی آغاز شد که هجوم‌های مسلحانه در یکی از پرترددترین مسیرهای کشتیرانی اوج گرفت و سرقت محموله تبدیل به کشتی ربایی و گروگانگیری شد. خلیج عدن متصل کننده دریای سرخ و کانال سوئز به اقیانوس هند است. تمام کشتی‌هایی که بین آسیا و اروپا و حتی آمریکا در حرکت هستند به جای طی مسیر طولانی و دور زدن آفریقا از آب‌های کشور آفریقای جنوبی از طریق خلیج عدن وارد دریای سرخ شده و با طی کانال سوئز به آب‌های اروپا راه پیدا می‌کنند. خلیج عدن از شمال به یمن، از جنوب به کشور سومالی و از غرب به کشور کوچک جیبوتی متصل است.

امتیاز کوتاه کردن مسیر باعث شده هر روز تعداد زیادی کشتی از این خلیج بگذرد و به آب‌های اروپا یا آسیا ادامه مسیر دهند. این مساله باعث شد در سال گذشته و امسال دزدان دریایی سومالی دست به سرقت‌های متعدد از کشتی‌های عبوری بزنند. سومالی که از سال ۱۹۹۱ فاقد یک دولت قدرتمند و باثبات است محل مناسبی برای دزدان دریایی به شمار می‌رود. از آنجایی که سومالی فاقد نیروی دریایی است هرگز توان برقراری امنیت در آب‌های کشورش را نداشته است. رئیس‌جمهور سومالی عبدالله یوسف نیز چندی پیش با اذعان به حملات متعدد دزدان سومالیایی به کشتی‌ها به طور رسمی اعلام کرد کشورش توانایی مقابله با دزدان را ندارد و از دیگر کشورها خواست تا خود برای تامین امنیت کشتی‌هایشان اقدام کنند. آمار حمله به کشتی‌های عبوری که در سال ۲۰۰۴ در این منطقه هشت مرتبه ثبت شده بود در سال ۲۰۰۷ به ۱۳ رسید. جالب اینکه در ۹ ماهی که از سال ۲۰۰۸ سپری شده دزدان سومالیایی به ۵۴ کشتی حمله ور شده‌اند و بیش از نیمی از آنها را ربوده‌اند.

اما سرآغاز بحران ۲۱ آگوست سال جاری بود. دزدان سومالیایی که پیش از آن یک کشتی اسپانیایی و یک یخ شکن انگلیسی را به همراه خدمه آن ربوده و در ازای آزادی آن تقاضای پول کرده بودند، سپیده دم یک کشتی ایرانی، سپس یک کشتی ژاپنی و پس از آن یک کشتی آلمانی را در این خلیج ربودند و به آب‌های سومالی منتقل کردند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

ربودن سه کشتی در یک روز سر و صدای زیادی به پا کرد و این باعث شد همه نگاه‌ها به سوی این منطقه معطوف شود.

خلیج عدن گذرگاه دزدان دریایی

نزدیک دو سال است در شمال کشور سومالی در خلیج عدن که باب‌المندب در آن واقع است آمارهای دزدی دریایی افزایش یافته است. کشور سومالی مدت‌هاست دولت مرکزی قدرتمندی ندارد و مردم این کشور به علت این ضعف و فقر حاکم در وضعیتی قرار گرفته‌اند که باید مایحتاج خود را تأمین کنند. از دیگر سو در بحث ماهیگیری از دریا نیز به دلیل وجود سیستم استعماری در آنجا برای مردم دارای جذابیت خاصی نیست. این‌ها برای تأمین نیازهای خود دست به هرکاری می‌زنند که وقتی به نحوه حمله آنها نگاه می‌کنیم متوجه می‌شویم که درچنان فقری فرو رفته‌اند که برای رسیدن به یک کشتی و تأمین نیازهای خود از جان خود می‌گذرند. در بین اینها از نظامیان سابق ارتش سومالی هم بهره برده می‌شود که تاکتیک‌های حمله و سرقت را به خوبی آموزش می‌دهند. در تمامی سومالی به طرف جنوب قاره آفریقا دزدی انجام می‌شود، اما خلیج عدن دارای بیشترین تعداد دزدی است.

سازمان جهانی دریانوردی دو سال پیش طی قطعنامه‌ای از سازمان ملل درخواست کرد تا به کشورهایی که منافع اقتصادی‌شان در این منطقه است اعلام کند که با اعزام نیروهای نظامی به این منطقه امنیت را برقرار کنند. جمهوری اسلامی ایران جزو نخستین کشورهایی بود که آمادگی خود را برای مبارزه با تروریسم دریایی اعلام کرد. بنابراین این خود حرکت بزرگی بود که ایران انجام دهد که اینک در عمل به خوبی این موضوع را ثابت کردیم. نیروهای خود را دو سال پیش عازم خلیج عدن کردیم. منطقه‌ای به طول ۱۲۰۰ کیلومتر آبراه را مشخص کرده بود که نیروی دریایی ارتش آن را پوشش می‌دهد.

حمله دزدان دریایی

به طور عام به وسیله قایق‌های تندرو از ساحل جدا شده و با تعقیب کشتی‌ها و تیراندازی به سویشان با بهره‌گیری از سلاح‌هایی همچون آرپی جی و تیربارها آنها را وادار به تسلیم می‌کنند. این نوع اول و مرسوم سرقت‌هاست اما نوع جدیدی که پایه‌گذاری شده به این شکل است که کشتی مادری در دریا استقرار پیدا می‌کند که قایق‌های تندرو درونش منتظر فرمان حمله هستند. جالب اینجاست که کشتی مادر به نحوی طراحی شده که می‌توان روی دریایی خراب هم بایستد و دچار حوادث دریایی نشود. البته تعداد این کشتی‌ها کم است و بیشتر در قسمت شرق آب‌های سومالی از این حربه استفاده می‌شود. گستردگی دریا بسیار زیاد است و اگر قرار باشد برای تأمین امنیت آن، از همه نیروهای نظامی استفاده کرد باز هم امکان

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

پذیر نیست. جز ما حدود ۳۰ کشور دیگر دنیا هم در خلیج عدن مستقر هستند که همگی امنیت منطقه را برقرار کردند.

چه ساعاتی در شبانه روز حملات انجام می شود؟

تفاوتی نمی کند هم شب حمله می کنند و هم صبح، بلافاصله با شناسایی کشتی به طرفش حرکت کرده و حمله می کنند. دزدان دریایی چندان در قید و بند شب و روز نیستند. با نردبام های متحرک و چنگک به عرشه می رسند و با سلاح های گرم، کشتی را به تصرف خود در می آورند.

موقعیت جغرافیایی سومالی و خلیج عدن

سومالی پس از افغانستان، چهل و دومین کشور جهان از نظر مساحت است. سومالی در شرق قاره افریقا، جنوب خلیج عدن، شاخ افریقا است. از غرب با اتیوپی، از شمال غربی با جیبوتی و از جنوب غربی با کنیا همسایه است. شهر موگادیشو در ساحل اقیانوس هند، پایتخت سومالی است. سومالی به لحاظ عوامل جغرافیایی و قرار داشتن در شاخ افریقا از اهمیت استراتژیکی برخوردار است، ولی این کشور از حیث منابع طبیعی بسیار فقیر است و عواملی مانند خشکسالی، کمبود سرمایه تاسیسات زیربنایی و نبودن کارگر ماهر و بازارهای مطمئن مانع از هرگونه تحرک اقتصادی موثر در کشور بوده است. سومالی لند در غرب و پانت لند در شمال شرق اعلام خودمختاری نموده اند و به طور دفاکتو کنترل اوضاع را در دست گرفته اند. اما هم چنان دولت فدرال انتقالی است که از سوی جامعه بین المللی به رسمیت شناخته می شود و این دولت از حمایت امریکا برخوردار است.

اوضاع داخلی سومالی هم اکنون بسیار آشفته و پر هرج و مرج است. اریتره و اتیوپی هر یک از گروه های شورشی سومالی حمایت مالی و نظامی به عمل می آورند. چند صد هزار نفر تاکنون بخاطر خشونت های موگادیشو آواره شده و فرار کرده اند. بیش از سه میلیون غیر نظامی در معرض قحطی و گرسنگی قرار دارند و حدود ۹۰٪ مواد غذایی آن ها با کشتی های متعلق به برنامه جهانی غذا تامین می شود که به علت گسترش دزدی دریایی با اخلال مواجه شده است. سومالی از سال ۱۹۹۱ و به دنبال سرنگونی رئیس جمهور زیادباره دوران بی دولتی را تجربه می کند. سومالی طبق گزارش اقتصادی سازمان ملل متحد فاسدترین کشور جهان به شمار می رود.

هم اکنون هم موگادیشو پایتخت سومالی غرق در اسلحه و شورشیانی است که این شهر را تبدیل به صحنه نبردی تمام عیار با نیروهای دولتی و دیگر شورشیان نموده اند. بنابراین چندان جای تعجب نیست که این بی قانون ترین نقطه جهان بستر پرورش دزدان دریایی باشد

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

اما خلیج عدن خلیجی است در جنوب یمن که از جنوب با کشور سومالی و از غرب با جیبوتی همسایه است. از سمت غرب توسط تنگه باب المندب با دریای سرخ و از سمت شرق به اقیانوس هند متصل می شود. خلیجی با اهمیت کشتیرانی بین المللی بالاست که سالیانه ۲۲۰۰۰ کشتی از آن عبور می کنند (یعنی ۸٪ تجارت جهان و ۱۲٪ نفتی که از راه دریاها رد و بدل می شود و نیز مواد خام و کالاهای دیگر).

علل شیوع پدیده دزدی دریایی در سومالی

همچنان که اشاره شد سومالی از سال ۱۹۹۱ تاکنون فاقد دولت مرکزی کارآمد بوده و در گوشه و کنار این کشور شورشیان کنترل اوضاع را بدست گرفته اند که نتیجه آن هرج و مرج و دسترسی کوچک و بزرگ به اسلحه است. پس مهم ترین عامل گسترش دزدی دریایی در سومالی فقدان دولت مرکزی و بی قانونی است.

بحث دوم مربوط به قبیله گرایی و درگیری این قبایل در سومالی است. به طوریکه هیچیک از این قبایل حاضر به اطاعت از قبیله دیگر نبوده و خواستار به دست گرفتن قدرت هستند. از اینرو دائما در کشمکش و درگیری های خونین به سر می برند.

عامل مهم دیگر، ساحل طولانی سومالی است. ۳۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی این کشور، طولانی ترین خط ساحلی در قاره سیاه بوده و فضای خوبی برای عملیات راهزنان فراهم نموده و این منطقه را به بهشتی برای دزدان دریایی تبدیل نموده است. همچنین اوضاع بحرانی اقتصاد سومالی هم مزید بر علت شده و تنها به ذکر این مطلب اکتفا می شود که سومالی جزء فقیرترین کشورهای جهان بوده و از لحاظ شاخص توسعه انسانی هم جزء چند کشور آخر جهان است.

لازم به ذکر است که بیشتر دزدان دریایی هم به ادعای خودشان ماهیگیری بوده اند که با آمدن کشتی های ماهیگیری غول پیکر به منطقه و یا تخلیه پس ماند های سمی در آبهای این کشور کارشان را از دست داده اند و تاکنون به برکت دزدی دریایی شهرهای ساحلی این کشور را آباد و ثروتمند نموده اند

فعالیت دزدان دریایی سومالی و نگرانی جامعه بین المللی

آن گونه که آمارها نشان می دهند در سال ۲۰۰۶ در هر ۳۱ ساعت یک مورد، در سال ۲۰۰۷ در هر ۳۱ ساعت یک مورد و در سال ۲۰۰۸ ۱۳۵ حمله و ربودن ۴۴ کشتی و به گروگان گرفتن ۶۰۰ خدمه را شاهدیم. این کشتی ها معمولا با بارهایشان به فروش می رسند یا به همراه خدمه در انتظار دریافت باج به اسارت گرفته می شوند. از سرقت های بزرگ دزدان دریایی هم ربایش نفتکش عربستانی حامل ۲ میلیون بشکه نفت بود که نگرانی شدید شورای امنیت را به دنبال داشت. همچنین ربایش کشتی اوکراینی حامل

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

تانک و درخواست باج ۲۰ میلیون دلاری و موارد عدیده ی دیگر که در این بین کشتی ایرانی هم ربوده شد و ۲ میلیون دلار درخواست شد.

مرکز دریانوردی بین المللی (IMB) هم خسارت دزدی دریایی را سالانه و تنها میان آبهای اقیانوس آرام و هند ۱۳ تا ۱۵ میلیارد دلار برآورد نموده است. خسارت های وارده فقط به ارزش کشتی ربوده شده محدود نیست بلکه باید تاخیر ورود به بندر مقصد و افزایش شدید نرخ بیمه های دریایی از مسیر خلیج عدن را هم بدان افزود. قابل توجه است که دزدان دریایی از تجهیزات مدرن و سلاح های نیمه سنگین، سامانه های دفاع هوایی حامل خمپاره های موشکی و سیستم تعیین موضع و تلفن های متصل به ماهواره هم بهره می برند.

البته نباید از این نکته نیز غافل بود که وضعیت نا امنی جدید، فرصت خوبی برای شرکت های امنیتی خصوصی فراهم نموده تا به صاحبان کشتی ها خدمات مبارزه با دزدان دریایی ارائه دهند. چند کشور عضو ناتو هم با کمک کشتی های مستقر در جیبوتی، کشتی های برنامه جهان غذا و دیگر کشتی ها را تا مقصد اسکورت می کنند.

اقدامات شورای امنیت و جامعه بین المللی

در محور اقدامات مقابله ای، شورای امنیت به عنوان مسئول اولیه حفظ صلح و امنیت بین المللی قطعنامه های متعددی در مورد وضعیت سومالی صادر نموده، از جمله قطعنامه های ۱۸۴۶، ۱۸۴۴، ۱۸۳۸، ۱۸۱۶، ۱۸۱۴. یعنی در واقع در سال ۲۰۰۸ بیشترین قطعنامه شورا به این موضوع اختصاص داشت که اهمیت بالای موضوع را نشان می دهد. اخیرا هم شورا بر اساس فصل هفتم منشور و پیرو درخواست رئیس جمهور سومالی مبنی بر کمک جامعه بین المللی برای مبارزه با دزدی دریایی قطعنامه ۱۸۵۱ را تصویب نمود. این قطعنامه که به اتفاق آراء توسط تمامی ۱۵ کشور شورا به تصویب رسید کشورها را مجاز می دارد که جهت سرکوب دزدی دریایی و مسلحانه در دریا، تمامی اقدامات لازم را به عمل آورند. همچنین در این قطعنامه از تمام کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی هستند خواسته شده مشارکت فعالانه داشته و ناو یا هواپیما به منطقه اعزام کنند.

شایان ذکر است که تمهیدات مندرج در این قطعنامه مختص سومالی بوده و هیچگونه عرفی را ایجاد نمی کند. در ادامه تمامی کشورها و سازمان های بین المللی تشویق شده اند که به منظور هماهنگی فعالیت هایشان در مبارزه با دزدی دریایی هرچه سریعتر یک مکانیسم همکاری بین المللی راه اندازی نمایند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

در واقع شیوع بی سابقه دزدی دریایی سومالی زمینه همکاری های بین المللی بی سابقه ای را در عرصه دریاها فراهم نموده است. ائتلافی که در راس آن ایالات متحده، فرانسه، بریتانیای کبیر و هندوستان در حال گشت زنی در خلیج عدن می باشند و البته چین که اخیرا نقش فعالی ایفا می نماید. این حضور نظامی توانسته تا حدودی در پیشگیری یا حداقل اخلاص در کار دزدان دریایی موثر باشد اما این فعالیت ها عمدتاً به شکل دفع دزدان دریایی بوده تا تعقیب و توقیف آنها، که این به تنهایی برای ممانعت از دزدانی که محرک آنها انگیزه های کلان مادی می باشد کافی نیست. بعلاوه باید هزینه های گزاف اعزام نیرو به منطقه را نیز بدان افزود که شاید در مقابل پرداخت باج برای گروگان های احتمالی کمتر باشد. اما در ارتباط با محاکمه و مجازات دزدان دریایی هنوز مکانیسم جامع و کارآمدی تهیه نشده و کشورهای دستگیر کننده دزدان دریایی معملاً به جهت هزینه های بالا از انتقال دادن دزدان به کشورشان صرفنظر می کنند و این وظیفه را به کشورهای همسایه سپرده اند.

مثلاً بریتانیا توافقنامه ای با کنیا به امضا رسانده تا دزدان دریایی دستگیر شده توسط نیروی دریایی سلطنتی برای محاکمه به کنیا منتقل شوند، که البته گفته می شود این مجرمین در کنیا حداکثر به ۷ سال زندان محکوم می شوند. هلند هم در این راستا خواهان تشکیل دادگاهی بین المللی شده است. البته رویکرد غالب نیروهای ائتلاف آزاد نمودن دزدان دریایی پس از دستگیری و خلع سلاح آن ها بوده است. ضمناً خاطر نشان می شود که انتقال دزدان دریایی به کشور ثالث یعنی کنیا، خلاف ماده ۱۰۵ کنوانسیون ۱۹۸۲ است که می گوید: ... تعقیب باید توسط دادگاه های کشوری انجام شود که توقیف را انجام داده است.

راه کارهای مبارزه با دزدی دریایی

مهمترین عاملی که در پیشگیری یا دست کم کاهش پدیده دزدی دریایی در سومالی نقش دارد حفظ صلح و ثبات در خاک سومالی است که این امر محقق نمی شود مگر با روی کار آمدن دولتی مرکزی و قدرتمند. البته معادلات قدرت در سومالی بسیار پیچیده است و حداقل سه ناحیه در سومالی چنان که گفته شد جدایی طلب هستند و از هم اکنون به طور عملی خود مختاری خود را هم اعمال می نمایند. مورد دوم، همکاری های منطقه ای است، چنان که HMO هم بر آن تاکید دارد نقش بسیار مهمی دارد، چنان که عملیات ضد دزدی دریایی در تنگه مالاکا و سنگاپور موفقیت آمیز بوده و امضای موافقت نامه مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی دریایی در آسیا را میان ۱۶ کشور و تحت توجهات IMO در پی داشته است و اکنون نیز IMO تعمیم چنین ساز و کار منطقه ای را به منطقه بحران زده سومالی توصیه می کند. و بالاخره باید به تقویت تحریم وضع شده در مورد فروش اسلحه به سومالی اشاره کرد که البته رویه موجود عکس این قضیه را به اثبات می رساند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

مناطق ناامن و پرخطر

نقاط خاصی در میان آب های جهان هستند که با توجه به وضعیت جغرافیایی و خشکی های اطراف یا حتی نوع سیستم حکومتی کشورهای اطراف، مناطق محبوب دزدان دریایی به شمار می آیند.

تنگه مالاکا، منطقه یی بین سه کشور اندونزی، مالزی و سنگاپور که دارای جزایر متعدد و فراوان است در سال های اخیر بهترین منطقه برای دزدان دریایی و ناامن ترین منطقه برای حرکت کشتی ها محسوب می شود.

آب های کشور مالزی نیز همیشه آمار بالایی از کشتی ربایی و حمله به کشتی ها را داشته است. غیر از این مناطق می توان آب های نیجریه در آفریقا و مناطقی در امریکای مرکزی و حوزه دریای کارائیب را هم نام برد.

برای کاهش آمار سرقت های مسلحانه به کشتی ها و محموله های آنها، تدابیر امنیتی خاصی اندیشیده شده و ناوهای جنگی به این مناطق خطرناک هدایت شده اند. ولی از آنجا که طبق قوانین بین المللی کشتی های تجاری، باربری و مسافربری حق حمل هیچ گونه سلاح گرم حتی برای حفظ امنیت را هم ندارند موفقیت چندانی در جلوگیری از دستبردها در دریا حاصل نشده است.

مرکز بین الملل دریایی

مرکز بین الملل دریایی در سال ۱۹۸۱ زیر نظر اتاق بازرگانی بین المللی تشکیل شد.

این مرکز بدون انجام هیچ فعالیت تجاری، روی مسیرهای حرکت در دریاها، تبادل اطلاعات دریایی و ثبت اطلاعات مربوط به دریاها فعالیت می کند. دفتر ثبت دزدی های دریایی و مسلحانه علیه کشتی ها که در این مرکز فعال است نه تنها اطلاعات مربوط به حمله های دریایی و کشتی ربایی را ثبت می کند بلکه با استفاده از خطوط تلفن، امواج رادیویی و بی سیم به کمک کشتی هایی می رود که مورد حمله قرار گرفته اند. این دفتر با دریافت پیام های کشتی مورد حمله، موقعیت کشتی را به نزدیک ترین کشتی نظامی در آن منطقه اطلاع می دهد و از آن برای کمک به کشتی مورد هجوم کمک می گیرد.

دزدی های دریایی سال ۲۰۰۷ میلادی

مرکز بین الملل دریایی اخیراً گزارش کاملی با استفاده از آمار و ارقام مستند درباره کشتی ربایی و سرقت های مسلحانه در دریاها تهیه کرده و ارائه داده است. بر پایه این گزارش سرقت های دریایی از سال ۲۰۰۳ که ۴۴۵ فقره بوده است تا سال ۲۰۰۶ روند نزولی داشته و به ۲۳۹ فقره رسیده است. اما در سال ۲۰۰۷ با

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

افزایش بیش از ۱۰ درصد به ۲۶۳ فقره رسیده است. در سال ۲۰۰۷ بیشترین تعداد حمله به کشتی ها ۴۳ فقره و در آب های اندونزی گزارش شده است که البته نسبت به سال ۲۰۰۶ که این رقم معادل ۵۰ فقره بوده، کاهش داشته است. افزایش ۱۰ درصدی کل دزدی های دریایی در سال ۲۰۰۷ متوجه قاره آفریقا و به طور خاص نیجریه و سومالی است. در سال ۲۰۰۷ در نیجریه دزدان دریایی ۴۲ بار به کشتی های عبوری حمله ور شده اند در حالی که در سال ۲۰۰۶ فقط ۱۲ بار مرتکب این عمل شده بودند. سومالی نیز در سال ۲۰۰۷ سه برابر سال ۲۰۰۶ شاهد دزدی های مسلحانه بوده است. این رقم از ۱۰ به ۳۱ فقره در سال ۲۰۰۷ افزایش یافت.

در میان دزدی های سال ۲۰۰۷ طبق گزارش های واصله در ۷۲ مورد دزدان مسلح به تفنگ بودند، ۶۷ مورد دزدان چاقو و سلاح سرد داشتند و در ۱۴ مورد از سایر سلاح ها استفاده کرده اند. در ۱۱۰ مورد باقی مانده نیز اشاره یی به سلاح هایی که دزدان در اختیار داشتند، نشده است.

پرچم کشتی

تمامی کشتی هایی که در آب های آزاد دنیا به حمل و نقل کالا یا مسافر مشغول هستند، از پرچم کشور مالک کشتی استفاده می کنند؛ حتی اگر مالک کشتی یک بانک خارجی باشد، کشتی ملزم به استفاده از آن پرچم است. به همین دلیل ۵۰ درصد کشتی های ایرانی با پرچم کشورهای خارجی حرکت می کنند.

براساس پرچم های برافراشته بر فراز کشتی ها، در سال ۲۰۰۷ تعداد ۴۲ فروند کشتی مورد حمله پرچم کشور پاناما را با خود داشته اند. پس از پاناما، ۲۸ کشتی با پرچم لیبی و ۲۳ کشتی با پرچم سنگاپور در حرکت بوده اند که مورد هجوم قرار گرفتند. با این همه در سال گذشته کشتی های آلمانی بیش از سایر کشتی ها در دنیا مورد حمله دزدان دریایی قرار گرفته اند. پس از آلمان کشتی های سنگاپوری هدف دزدان دریایی قرار گرفته اند. کشتی های سنگاپوری سال گذشته ۴۲ بار طعم مواجهه با دزدان و سارقان در دریا را چشیده اند.

کشتی های مهد تمدن اروپا، یونان نیز که سال گذشته ۲۴ بار توسط دزدان دریایی تخلیه شده اند، در جدول رتبه بندی کشورهایی که کشتی هایشان قبل از رسیدن به مقصد توسط دزدان تخلیه بار شده، در رتبه سوم قرار گرفته اند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

مناطق خطرناک و ناامن دریایی

در حوزه آفریقا و دریای سرخ، نیجریه، سومالی و خلیج عدن جزء ناامن ترین مناطق محسوب می شوند. با توجه به افزایش تعداد کشتی ربایی ها و سرقت های مسلحانه در منطقه در سال ۲۰۰۷ و ۹ ماهه گذشته سال جاری این مناطق هم اکنون خطرناک ترین و ناامن ترین مناطق جهت کشتیرانی محسوب می شوند.

با اینکه ناوها و کشتی های جنگی امریکا و اتحادیه اروپا در مسیر خلیج عدن و سومالی با تجمع و تمرکز در نقاط مختلف سعی در ایجاد دالانی امن برای عبور کشتی ها داشته اند هنوز موفقیت چندانی کسب نکرده اند و کشتی ربایی ها در منطقه کماکان ادامه دارد. طبق گزارش های منتشر شده، دزدان این منطقه مجهزترین دزدان دریایی هستند.

این دزدان که برای حمله به کشتی ها از قایق های تندرو مجهز به سلاح های گرم و اتوماتیک استفاده می کنند، توسط یک «کشتی مادر» نیز پشتیبانی می شوند. داشتن این تجهیزات به دزدان این امکان را داده تا به کشتی های غول پیکر در حال حرکت نیز حمله کنند. سواحل شرقی و شمال شرقی سومالی که به آب های خلیج عدن می پیوندند ناامن ترین مناطق شناخته شده اند. طبق دستورات جدید صادر شده، ناوهای حاضر در منطقه باید حضور هر نوع کشتی و قایق در آب های منطقه را به اطلاع برسانند. در آب های امریکای جنوبی، مرکزی و حوزه دریای کارائیب؛ برزیل و پرو جزء مناطق ناامن به شمار می آیند. در سایر آب های آزاد نیز از دریای عرب نام برده می شود که اکثر حملات در آن به کشتی ها و قایق های کوچک صورت گرفته است.

روش های مقابله با دزدان دریایی

کشتی ها برای مقابله با دزدان دریایی در دریا متکی به خود و پرسنل خود می باشند آنها با انداختن نورافکن های قوی بر چشم حمله کنندگان و با استفاده از شیلنگ های آتش نشانی و فشارقوی آب از تلمبه های پر قدرت با پاشیدن آب بر سر و صورت و جاهای حساس بدن دزدان دریایی سعی می کنند از نزدیک شدن قایق ها به کشتی و بالا آمدنشان به عرشه ممانعت می نمایند و یا با تبر سعی می کنند طناب قلابها و چنگک هایشان را قطع کنند در بعضی از کشتی ها ملوانان و افسران مایوسانه با فرود آوردن چماق یا میله های آهنی بر دست و یا برق، از ورود دزدان دریایی که در حال ورود به کشتی ، سعی می کنند از حمله مهاجمین جلوگیری کرده و مجروحین را به دریا می ریزند .

نحوه عملکرد دزدان دریایی

۱- اگر کشتی ساکن باشد در (لنگرگاه، اسکله) مشکلی برای ورود به کشتی ندارند

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

۲- اگر کشتی در حال حرکت باشد :

الف : دزدان با قایق های تندرو همانطور که در بالا شرح داده شده خود را به کشتی رسانیده و با قلاب و چنگ که به طنابی وصل است بر کشتی سوار می شوند .

ب: دو قایق به وسیله طنابی محکم و یا بوسیله کابل به هم وصل شده و در تاریکی شب یکی در طرف راست و دیگری سمت چپ با کابل برخورد می کنند چون کشتی ها اکثرا دارای دماغه هستند کابل روی دماغه می افتد و سرعت حرکت کشتی باعث می شود دو قایق به سمت بدنه به هم نزدیکتر شوند و سرنشینان می توانند با چنگک به کشتی وارد شوند .

اقدامات سازمانهای بین المللی

الف : برگزاری نشست قاهره بمنظور تشکیل یگان دریایی برای مقابله با دزدان دریایی .

ب: موافقت وزیران دفاع ناتو در مجارستان مبنی بر اعزام نیرو بر آبهای سومالی.

ج : تصویب قطعنامه جهت مبارزه با دزدان دریایی بر اساس فصل هفتم منشور سازمان ملل متحد، مسئولیت صلح و امنیت بین المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح به عهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است . شورا اخیرا بر اساس فصل هفتم منشور و طبق نامه درخواست رئیس جمهور سومالی مبنی بر کمک جامعه بین المللی به این کشور برابر مبارزه با دزدی دریایی قطعنامه ۱۸۵۱ در رابطه با دزدان دریایی سومالی به تصویب رساند. پیش از این شورا پنج قطعنامه دیگر در این زمینه تصویب کرد. ۱۸۴۶-۱۸۴۴-۱۸۳۸-۱۸۱۶-۱۸۱۴.

مفادقطعنامه ۱۸۵۱

الف-کشورها مجاز هستند که جهت سرکوب دزدی دریایی و نیروی مسلحانه در دریا و تمامی اقدامات لازم را در خاک سومالی بکار برند، بر اساس این قطعنامه شورا ، تمامی کشورهایی که قادر به مبارزه با دزدان دریایی سومالی هستند و برای این منطقه ناوها و هواپیماهای خود را اعزام نمایند.

ب- کشورهایی که تمایل به همکاری در خصوص بازداشت دزدان دریایی دارند بر اساس مقررات و موافقتنامه هایی که بین آنها و کشورهای اخیر منعقد خواهد شد افسران نظامی آنها را به منظور تسریع در امر بازپرسی و محاکمه افراد بازداشت شده در کشتی های خود مستقر نمایند.

محل استقرار کشتی های دزدیده شده

دزدان دریایی کشتی های ربوده شده را جابه جا نموده و سپس تقاضای پول می نمایند، برخی معتقدند که این دزدان دریایی با گروه های مسلح در کشور های شاخ آفریقا مرتبط هستند و پولهایی که بعنوان باج دریافت می کنند، صرف درگیری های نظامی در این منطقه می شود و در حال حاضر دولت انتقالی سومالی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

فاقد نیروی دریایی و قادر به مقابله با دزدان دریایی نیست. مبلغ درخواستی دزدان دریایی از ۳۰۰ هزار دلار تا ۱/۵ میلیون دلاری باشد .

البته شهر ایل مرکز دزدان دریایی دارای چند رستوران ویژه برای تهیه غذای ملوانان به اسارت گرفته شده است .

اقدامات انجام شده توسط یگان های اعزامی به سواحل خلیج عدن

الف- تشکیل ناو رزمی CTF۱۵۱ توسط نیروهای ائتلاف و اعزام آن به خلیج عدن که در حال حاضر حدود ۷۰ واحد شناور رزمی در این منطقه مستقر شده و توسط ناو گروه اعزامی کشورمان ره گیری شده اند .

ب- پیش بینی گریدوری با طول ۴۹۳ مایل در دریا و عرض ۵ مایل و گشت و نظارت واحدهای مستقر در منطقه بر این کوریدور. نجات کشتی ایران هادی که حامل ۲۳۰ هزار تن نفت خام در قالب دو میلیون و یکصد هزار بشکه نفت خام که مورد تهاجم دزدان دریایی قرار گرفته بود برگ زرین دیگری به افتخارات این نیرو افزوده و این مساله مورد تقدیر مجامع بین المللی دریایی از جمله دریافت لوح تقدیر از IMO شده است.

لازم به ذکر می باشد که کشورهایمانند روسیه، هند ، چین و جمهوری اسلامی ایران و... بصورت مستقل عمل می کنند و دیگر کشورهای مطرح دنیا در قالب CTF۱۵۱ اقدام می نمایند .

ج- نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران به منظور تسلط اطلاعاتی، تامین امنیت خطوط کشتیرانی، نمایش اقتدار نیروی دریایی ایران و کسب آمادگی یگانهای عملیاتی در اجرای طرحهای دفاعی بر اساس راهبرد عملیاتی در محدوده تحت مسئولیت خود (دریای عمان و اوقیانوس هند تا مدار ۱۰ درجه شمالی) و همچنین آشنایی با قدرت دریایی و شناخت تجهیزات ، سلاحها و توانمندیهای کشور های حوزه خلیج عدن ، در سالهای ۸۷-۸۸ ناوگروه رزمی را جهت اسکورت و همراهی کشتی های نفتی و تجاری خود به مناطق یادشده اعزام نموده است که نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بر اساس تدابیر جدید فرماندهی نداجا ماموریت حضور در آبهای بین المللی در هر کجایی که منافع کشورمان اقتضا نماید با اعزام اولین ناو گروه رزمی به خلیج عدن و اعلام آن به مجتمع بین المللی، بطور مستقل در راه ریشه کنی این پدیده ی شوم گام بلندی برداشت . که با تلاش و جدیت این دریانوردان در طول ۲ ماه و طی ۱۲ هزار مایل دریایی ، رهگیری و رصد بالای ۷۰۰ فروند واحد شناور و ۳۶ واحد شناور از کشورمان صورت گرفت.

اهداف دزدان دریایی

بنابر گزارش مرکز آماری آب های بین المللی از سال ۱۹۹۵ حملات دزدان دریایی را ثبت می کند می توان اهداف دزدان دریایی را در دو مورد ذکر نمود:

مورد اول- گروگانگیری ، به عنوان مثال در سال ۲۰۰۶ میلادی ۲۳۹ حمله صورت گرفت و ۱۵ نفر در این حملات کشته شدند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

مورد دوم - کشتی ها و قایق های مدرن و پیشرفته است.

در گذشته صنعت کشتی سازی رشد سریعی نداشت و تقریباً تمام کشتی ها، ویژگی های یکسانی داشتند. اما امروزه با پیشرفت علم و فناوری، بعضی کشورها می توانند کشتی ها و قایق هایی امن تر، قدرتمندتر، سریع تر یا لوکس تر بسازند. دزدان دریایی جدید با فتح این کشتی ها و بیرون کردن تمام خدمه، کشتی ها و قایق های مسروقه را به بنادر ممنوعه منتقل کرده با جعل اسناد و حذف ویژگی های مربوط به مالکیت، آنها را به فروش می رسانند. در حال حاضر فروش کشتی های لوکس و گران قیمت، بهترین منبع درآمد آنهاست

معروف ترین دزدان دریایی جهان

آنه بونی

معروف ترین دزد دریایی زن در دنیا او زنی بود که در جامعه کاملاً مردانه دزدان دریایی توانست شهرت و ثروت فراوانی به دست آورد. اما بالاخره توسط یک دزد دریایی دیگر که در خدمت حاکم جامائیکا بود دستگیر شد. بزرگ ترین حسرت زندگی آنه، زندگی در کنار خانواده بود. آنه حاصل رابطه نامشروع قاضی ویلیام کومارک معروف با خدمتکار روستایی منزلش بود.

مری رد

این دزد دریایی زن، سال های سال مثل یک مرد زندگی کرد و حتی نزدیک ترین کاپیتان ها به وی نیز نمی دانستند، مری زن است نه یک مرد حيله گر و بی رحم! وی پس از دستگیری ادعا کرد حامله است تا بتواند بیشتر زندگی کند و شاید راه فراری از زندان بیابد

بارتولومئو رابرتز

آخرین چهره سرشناس دوران شهرت دزدان دریایی که توانست رکورد غارت ۴۰۰ کشتی تجاری را به دست آورد. رابرتز به جسارت و بی رحمی بسیار معروف بود.

بنجامین هورنی گلد

یکی از معروف ترین دزدان دریایی اروپا که در سال های پایانی عمرش به حکومت های مرکزی اروپا و مخصوصاً باهاماس کمک کرد دزدان دریایی خطرناک را یک به یک از سر راه بردارند. او به خوبی تاکتیک ها و حقه های همکاران سابق خود را می شناخت و به سرعت به ثروتی کلان دست یافت. اما در یک سفر دریایی آرام، ناگهان گرفتار توفان شد و جان خود را از دست داد.

ریش مشکی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

ریش مشکی خطرناک ترین دزد دریایی آمریکا زیر دست هورنی گلد به یک جانی حرفه ای بدل شد تا جایی که هنوز هم او را به عنوان مخوف ترین دزد دریایی کارائیب می شناسند؛ مردی کریه و بی رحم که بارها ملوانان و خدمه کشتی خود را تنها به خاطر اشتباهات کوچک به قتل رسانده و همیشه برای فتح کشتی های دولتی حریص بود.

کالیکو راکهام جک

این دزد دریایی انگلیسی بارها توانسته بود در جنگ با دزدان دریایی خطرناک تر پیروز شود و از حقه های نظامی کثیفی استفاده می کرد.

چارلز وین

یک دزد دریایی جسور که همیشه کشتی های تجاری انگلیس را هدف قرار می داد و در نهایت به دست سربازان ملکه کشته شد

چئونگ پو تسای

این دزد دریایی معروف چینی را همه به خاطر گنج مخفی اش می شناسند. او تمام اموال و طلاهای مسروقه را به صورت گنجی افسانه ای در غاری مخوف در جزیره چئونگ چائو مخفی کرده بود. چئونگ توانست ۶۰۰ کشتی را فتح کند ولی در نهایت به خاطر یک ازدواج نامناسب بسیاری از افراد وفادار به چئونگ وی را ترک کردند.

ادوارد انگلند

این دزد دریایی ایرلند را شاید بتوان بهترین دزد دریایی نامید. چون او با وجود موفقیت های فراوان در غارت کشتی های تجاری، در حمله به کشتی های مسافری همیشه دلرحم و باملاحظه بود و جنایات و وحشیگری های سایر دزدان دریایی را تکرار نمی کرد.

هاول دیویس

دیویس را می توان مهندس دزدان دریایی نامید. او به جای استفاده از زور بازوی خدمه یا قدرت آتش کشتی و ادوات جنگی، همیشه از هوش سرشار خود برای فتح کشتی با کمترین تلفات استفاده می کرد و با نقشه های مکارانه خود به سادگی به اهداف پلیدش می رسید.

پالز گریو ویلیامز

ویلیامز در سال های پایانی عمر خود به جرگه دزدان دریایی پیوست. او که سابقه خدمت در ارتش را داشت، عاشق هیجان و ماجراجویی های زندگی یک دزد دریایی بود

مراجع قانونی

محدودیت های قانونی جهت تعقیب قانونی افرادی که در آبهای بین المللی دستگیر شده اند وجود دارد. کشورها هنوز در اعمال قانون دریایی، قانون بین المللی و قانون خوشان که باعث می شود از لحاظ اعمال

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

قانون نسبت به اتباع خود دچار محدودیت شوند، در حال کشمکش و منازعه هستند. طبق اظهار نظر کارشناسان، هدف در مسائل مربوط به دزدی دریایی «تهدید و از بین بردن» دزدی دریایی است، و دزدان دریایی بعد از بازداشت و بازجویی، خلع سلاح شده و آزاد شده اند. حال با توجه به میلیون ها دلار منافع موجود، انگیزه کمی برای توقف دزدی دریایی توسط این افراد خواهد بود.

پیگرد قانونی به چند دلیل بندرت اتفاق می افتد. تقریباً قوانین جدیدی در مورد دزدی دریایی وجود ندارد. هلند از قوانین قرن ۱۷ میلادی جهت پیگرد قانونی دزدی در دریا استفاده می کند. کشتی های جنگی که دزدان دریایی را دستگیر می کنند هیچ قانونی جهت محاکمه آنها ندارند و ناتو هم هیچ خط مشی برای بازداشت آنها ندارد. پیگرد قانونی نیازمند صرف زمان زیاد و تلاش سختی جهت فراهم کردن مدارک و شواهد و یافتن مترجم می باشد و کشورها نسبت به زندانی کردن این دزدان تمایل نشان نمی دهند زیرا هزینه و خطر زندانی کردن این افراد به مراتب بیشتر از رها کردنشان است. در مقابل ایالات متحده دارای قانونی برای زندانی کردن دزد دریایی که در هر نقطه از آبهای بین المللی صرفنظر از ملیت دزد یا قربانیان مبادرت به دزدی نماید دارد، «همانطور که در حقوق بین الملل تعریف شده است».

پیتر لیزن استاد دانشگاه جورج ماسون پیشنهاد می کند که سازمان ملل آبهای ساحلی سومالی و قسمت بین المللی خلیج عدن را به یک شرکت خصوص بفروشد تا شرکت مزبور اقدام به تامین امنیت منطقه مزبور در مقابل عوارض دریافتی از کشتی ها یا خطوط کشتیرانی که از آن منطقه عبور می کنند، نماید. اقدامات مربوط به حفاظت و افزایش گشت زنی

اولین و مهمترین عامل در مقابله با دزدی دریایی جلوگیری از رویاروی با آنهاست. این امر را می توان با استفاده مداوم از رادار همراه با شکل های پیشرفته تر آن (مانند **BAE Systems HF SWR, BAE Systems PRISM**) امکان پذیر ساخت.

به علاوه، در قرن ۲۰ در حالیکه عرف در زمان صلح مسلح نبودن کشتی های تجاری است، ایالات متحده اخیراً قوانین را تغییر داده است، بطوریکه بهترین عمل قرار دادن تیمی از نیروهای امنیتی خصوصی در کشتی می باشد. بعلاوه به خود خدمه کشتی می توان آموزش استفاده از سلاح، تیراندازی به منظور اعلام هشدار و مهمات با قدرت تخریب کم و... در آبهای بین المللی داد. در نهایت همانند آموزش جنگ افزار، می توان از سلاح های کنترل از راه دور نیز روی یک کشتی استفاده کرد.

دیگر اقداماتی که کشتی ها می توانند بمنظور محافظت از خود در برابر دزدی دریایی انجام دهند عبارتند از ایجاد یک دیواره بلند یا استفاده از تدابیر امنیتی جهت جلوگیری از آمدن دزدان روی عرشه مانند استفاده آب داغ، جریان الکتریسیته، کف های لغزنده وغیره.

در آخر، در موقعیت های ضروری می توان از ناوچه های جنگی حاضر در آن محدوده کمک خواست. در بعضی از مناطق مانند حوالی سومالی نیروی های دریایی کشورهای مختلفی حضور دارند که قادرند از

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

حملات دزدان به کشتی های تجاری جلوگیری کنند. همچنین به منظور گشت زنی در سواحل خطرناک (ویا پایین نگاه داشتن هزینه های مالی) از روبات هایی که از طریق کنترل از راه دور هدایت می شوند و UVS ها نیز گاهی استفاده می شود. همچنین ارتش ایالات متحده گاهی از هواپیماهای بدون سرنشین که از خشکی یا کشتی هدایت می شوند استفاده می کند.

تفاوت دزدی دریایی ومهاجمان تجاری (Commerce raiders)

فعالیتی است مشابه دزدی دریایی که در زمان جنگ اجرا می شود و شامل کشتی های جنگی استتار شده می باشد که به مهاجمان تجاری یا بازرگانی خوانده می شوند و بعد از نزدیکی به کشتی های تجاری دشمن ناگهان بروی آنها آتش گشوده و حمله ور می شوند. مهاجمان تجاری بطور موفقیت آمیزی طی انقلاب آمریکا بکار گرفته شدند. در طول جنگ داخلی آمریکا اتحادیه چندین مهاجم تجاری را که مشهورترین آن CSS Alabama بود، گسیل داشت. طی جنگ جهانی اول و دوم، آلمان نیز از این تاکتیک ها در اقیانوس اطلس و هند استفاده نمود. از آنجایی که کشتی های نیروی دریایی ماموریت یافته بطور آشکار حملات خود را انجام می دادند نباید آنها را بعنوان دزدان دریایی یا حتی دزد دریایی دولتی (privateers) محسوب نمود، اگرچه نیروی های متخاصم بطور متقابل همدیگر را به این نام می شناختند؛ در مهاجمان تجاری، کشتی جنگی خود را بشکل کشتی تجاری استتار می کند و لی در دزدی دریایی دولتی، کشتی تجاری مسلح شده و آمادگی جنگی پیدا می کند.

قانون بین المللی

دزدی دریایی تبصره ایی در قانون بین المللی به شمار می رود که عموماً بعنوان اولین و قدیمی ترین حکم احضار در مفهوم قضاوت جهانی تلقی می شود. دزدی دریایی بعنوان نوعی از نقض حقوق دیگران در نظر گرفته شده است، و یک هنجار قراردادی قطعی بین المللی است که دولت ها باید از آن حمایت کنند. آنهایی که در آب های آزاد مرتکب دزدی، ممانعت از تجارت، و به مخاطره انداختن ارتباطات دریایی می شوند بوسیله کشورهای مستقل صاحب دولت بعنوان دشمنان بشریت (hostis humani generis) شناخته می شوند. در قانون ایالات متحده، پیگرد قانونی جرم دزدی دریایی در قانون اساسی آن به شرح زیر مصوب شده است:

کنگره باید قدرت تعریف و تعیین مجازات مربوط به جرائم و جنایات دزدی دریایی صورت گرفته در آبهای بین المللی و جرائم خلاف حقوق بین الملل را داشته باشد.

در قوانین دریایی انگلستان، در قرون وسطی دزدی دریایی بعنوان یک خیانت کوچک تعریف شده و متخلفین را طبق آن احتمالاً به دار آویخته یا محکوم به مثله شدن (چهار قسمت شدن) می کردند. دزدی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های اسمان مراجعه کنید .

دریایی در زمان هنری هشتم دوباره بعنوان یک جنایت مجدداً تعریف شد. در هر دو حالت، دزدی دریایی در دادگاه های عالی دریایی مسموع و قابل فهم بودند. قضات و مقامات دریایی انگلستان تاکید به این داشتند که نه ایمان و نه سوگند، هیچکدام برای دزدان دریایی مطرح نیست یعنی پیمانی که می بندند و سوگندی که می خوردند به لحاظ قانونی الزام آور نیست.

دزدان دریایی بطور قانونی در زمان جنگ توسط کسانی که آنها را اسیر کرده بودند با تشکیل دادگاه مختصری اعدام می شدند. در عمل، اسناد و مدارک موجود از خلاصه دادرسی ها و ابطال قسم ها و پیمانها نشان دهنده این است که گویا این اعمال در رابطه با دزدان دریایی معمول نبوده است.

از آنجایی که دزدی دریایی اغلب خارج از آبهای ساحلی هر دولتی انجام می گیرد، تعقیب دزدان دریایی از سوی دولت های مستقل، وضعیت قانونی پیچیده ای را نمایش می دهد. تعقیب دزدان دریایی در آب های آزاد، نقض آزادی قراردادی آب های آزاد محسوب می شود. با این وجود، بواسطه حوزه قضایی جهانی در این جرم، می توان دزدان دریایی را بدون اعتراض از طرف دولت صاحب پرچم کشتی دزدان دریایی مورد پیگرد قرار داد. این امر نشانگر اصل استثنایی می باشد(با توجه به اینکه قضاوت درباره فردی که از حوزه قضایی کشور خود خارج شده است ممکن است بی اثر شده و بی کیفر باقی بماند). در سال ۲۰۰۸ وزارت امور خارجه انگلستان به نیروی دریایی خود توصیه کرد که دزدان دریایی بعضی از میلیت های خاص را بازداشت نکند، زیرا ممکن است آنها با توجه به اینکه قوانین کشور خود مجازات قضایی چون اعدام و قطع عضو را برای جرائم مربوط به دزدی دریایی در نظر می گیرد، از قوانین و مقررات حقوق بشری که در انگلستان مصوب است، بعنوان راه گریز استفاده کنند.

اعمال صلاحیت بین المللی برای محاکمه ی دزدان دریایی سومالی صلاحیت بین المللی عبارت است از اعمال صلاحیت مراجع بین المللی براساس مقررات خاص تعیین شده در اسانامه ی این مراجع می باشد. تاسیس دادگاه های نورنبرگ، توکیو، یوگسلاوی سابق، رواندا، سیرالئون و دیوان کیفری بین المللی شاهد مثال مراجع بین المللی است که با قواعد مشخص و تعیین شده به اعمال صلاحیت بین المللی می پردازد.

یکی از راه حل های مطرح شده در خصوص تقویت ساختار قضایی در برخورد با جرم دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، بررسی امکان محاکمه ی مظنونان به ارتکاب دزدی دریایی نزد یک دادگاه بین المللی و اعمال صلاحیت بین المللی است.

برخی از مراجع بین المللی برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

الف- صلاحیت برخی از مراجع بین المللی برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی در خصوص صلاحیت دیوان کیفری بین المللی دادگستری برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی می توان این گونه استدلال نمود که از آنجا که مستفاد از بندیک ماده ۳۴ اساسنامه ی دیوان، تنها دولت ها حق رجوع به دیوان و طرح دعوا در آن را دارند و اشخاص خصوصی اعم از حقیقی یا حقوقی نمی توانند مدعی یا مدعی علیه دعوا قرارگیرند و به علاوه موضوع اختلافات امور حقوقی می باشد، صلاحیت دیوان بین المللی دادگستری بر جرم مذکور متفی می باشد.

ب- نقش ورای امنیت سازمان ملل متحد در اعمال صلاحیت جهانی در سواحل سومالی و خلیج عدن شورای امنیت در قطعنامه ی ۱۸۵۱ خود که در ارتباط با بحران دزدی دریایی در سونالی صادر نموده، از همه ی دولت ها خاسته است، تمام اقدامات لازم و مقتضی را برای سرکوبی اقدانات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا اتخاذ نمایند. به علاوه شرط رضایت دولت انتقالی سومالی را برای ورود به آب سدزمینی سومالی پیش از هرگونه تلاش دولت ها برای تعقیب، مقرر نمود.

رویه قضایی کشورها در محاکمه ی دزدان دریایی در راستای مقابله با دزدی دریایی برخی از کشورها از قبیل استرالیا، دانمارک، مصر، اقدامات متحدعربی، باهاماس، یونان، بلژیک، ایتالیا، اسپانیا، اروگوئه، کوبا، فنلاند، جامائیکا، ژاپن، کنیا، لتونی، مکزیک، نیوزلند، نروژ، فیلیپین، هلند، روسیه، چین، قبرس، تانزانیا و ایالات متحده آمریکا به جرم انگاری پدیده دزدی دریایی در قوانین داخلی خود همت گمارده اند.

در این میان، برخی از کشورها پس از دستگیری و پیگرد قانونی متهمین به ارتکاب دزدی دریایی، به محاکمه ی آنان در دادگاه های داخلی خود پرداخته اند.

بخش عمده ی محاکمات دزدی های دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در سواحل سومالی در کشورهای کنیا و سیشیل و به موجب موافقت نامه های معاضدت قضایی منعقد شده میان دولت های دستگیر کننده ی دزدان به ویژه اتحادیه ی اروپا، آمریکا، انگلستان و دانمارک با کشورهای اشاره شده صورت می پذیرد.

رویه قضایی ایالات متحده آمریکا در محاکمه ی دزدان دریایی مطالعه ی رویه ی قضایی ایالات متحده در این ارتباط نشان می دهد که در دو قضیه ی مجزا در دادگاه منطقه ای ایالات متحده آمریکا در ناحیه شرقی ایالت ویرجینیا، یازده تن از متهمین به ارتکاب دزدی دریایی و جرایم ارتکابی همراه با آن در آب های آزاد واقع در نزدیکی سواحل سیشیل و خلیج عدن مورد محاکمه و تعقیب کیفری قرار گرفتند.

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاهی اسمان مراجعه کنید .

رویه قضایی سایرکشورها در محاکمه ی دزدان دریایی

بر مبنای اطلاعات مندرج در گزارش دبیرکل سازمان ملل متحد مورخ پازدهم ژوئن ۲۰۱۱ درخصوص امکان سنجی تاسیس محاکم ویژه مقابله با دزدی دریایی سومالی، تاکنون بیست کشور جهان به محاکمه و تعقیب کیفری ۱۰۱۱ تن از اشخاص مظنون به دزدی دریایی همت گماشته اند.

این کشورها به ترتیب بیشترین تعداد محاکمه ی دزدان دریایی عبارتنداز: سومالی، یمن، کنیا، هند، سیشیل، مالدیو، هلند، ایالات متحده آمریکا، فرانسه ، عمان، ماداگاسکار، تانزانیا، آلمان، امارات متحده عربی، مالزی، کومور، جمهوری کره، ژاپن، اسپانیا و بلژیک.

ملاحظات حقوق بشری در اعمال صلاحیت بردزدان دریایی

الف-تاکید شورای امنیت بر رعایت حقوق بین الملل بشر دزدان دریایی

شورای امنیت سازمان ملل متحد در قطعنامه هایی که بر مبنای فصل هفتم منشور صادر نموده از همه ی دولت ها و به ویژه دولت های صاحب پرچم ، دولت های صاحب بند ودولت های ساحلی، دولت های متبوع قربانیان و مرتکبان دزدی دریایی یا راهزنی مسلحانه در دریا و دیگر دولت هایی که طبق حقوق بین الملل و مقررات داخلی واجد صلاحیت می باشند درخواست می کند که در تعیین صلاحیت و در تحقیق و تعقیب افراد مسئول در اعمال دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه نزدیک سواحل سومالی، منطبق با حقوق بین الملل قابل اعمال از جمله حقوق بشر بین المللی ، همکاری کنندو در کنار سایر اقدامات، از طریق نظارت و همکاری سازماندهی شده در ارتباط با افراد تحت صلاحیت وکنترل خود، نظیر قربانیان، شهود وافرادی که در نتیجه ی عملیات مبتی بر این قطعنامه بازداشت شده اند،مساعدت نمایند.

ب- موانع و مشکلات حقوق بشری در مبارزه با دزدان دریایی

مشکل مربوط به رعایت حقوق بشر، یکی از مهم ترین عوامی ایجاد بی کیفری و عدم تمایل دلت ها به مبارزه با دزدی دریایی است.

از جمله ی این مشکلات، تضمینات مربوط به دادرسی منصفانه شامل هزینه ای مربوط به احضار وکیل و خدمات ترجمه برای متهمین خارجی، انتقال شهود محاکمه و مدارک به محاکمه ی بیگانه، شناسایی متهمین توسط خدمه ی کشتی های رپوده شده که اکنون به مملکت خود بازگشته اند، مشکلات مربوط به حضور شاهد و هیات منصفه است.

تضمینات دادرسی منصفانه

به موجب کنوانسیون منع اعمال غیر قانونی علیه امنیت دریانوردی مصوب ۱۹۸۸، در تمام دادرسی های مربوط به دزدی دریایی ، رعایت مجموعه ی حقوق دادرسی منصفانه و از جمله حق خواننده راجع به آگاهی از وضعیت اتهام و حق ملاقات با نماینده ی کشور متبوع متهم بدون تاخیر الزامی است.

۱- حق حضور فوری نزد مقام قضایی صلاحیت دار

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه ای اسمان مراجعه کنید .

- ۲- حق محاکمه ی فوری
- ۳- حق متهم برای محاکمه در معیت یک هیات منصفه و در یک دادگاه صلاحیت دار، مستقل و بی طرف که به موجب قانون تاسیس شده
- ۴- حق متهم برای کسب اطلاع راجع به اتهامات وارده بر خود به جهت آن که بتواند در مدت زمان کافی درصدد دفاع از خود برآید
- ۵- اصل بربرائت متهم می باشد.
- ۶- حق تجدید نظر مجازات توسط یک محکمه ی عالی در کنیا
 - منع شکنجه و رفتار غیرانسانی و توهین آمیز
 - به موجب تعهدات حقوق بشری دولت ها نباید متهمین را به کشوری که در آن ها با خطر جدی رفتار ممنوع شده مواجه می شوند، مسترد نمایند.
 - راه کارهای پیش گیری و مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن
 - الف- تقویت توانمندی های نظامی، حقوقی و سیاسی منطقه ی شاخ آفریقا
 - ب- تقویت حضور نظامی موثر در منطقه
 - پ- تقویت توان مندی های حقوقی - سیاسی منطقه
 - ج- حمایت موثر از نیروهای حافظ صلح اتحادیه ی آفریقا
 - د- افزایش ظرفیت های حقوقی و قضایی منطقه
 - راه کارهای تقویت امنیت دریانوردی
 - الف- اقدامات پیشگیرانه جهت ممانعت از ورود دزدان دریایی به کشتی
 - ب- آموزش و راهنمایی فرمانده، خدمه و مالکان کشتی در مورد اتخاذ تدابیر امنیتی
 - پ- تجهیز کشتی های تجاری به تسلیحات دفاعی و نظامی
- راه کارهای تکنولوژی ایمنی دریایی
 - الف- استفاده از فرستنده های رادیویی و سازکار ردیابی ماهواره ای
 - ب- استفاده از ابزار صوتی با قدرت مخابره بالا
 - پ- استفاده از سازکار شناسایی و ردیابی کشتی ها با دامنه ی وسیع
- تنظیم چارچوب حقوقی مناسب برای مقابله با دزدی دریایی
- الف- تقویت قانون گذاری بین المللی برای مقابله با دزدی دریایی
- ب- الزام دولت ها به دستگیری، تعقیب و محاکمه ی دزدان دریایی
- نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران و دزدی دریایی

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

درارتباط با بحران دزدی دریایی و نقابله با آن در نظام حقوقی ایران، قانون مجازات اسلامی ایران در بخش تعزیرات مصوب ۱۳۷۵ متضمن موادی است که مفاد آن در نگاه اول ممکن است با برخی از مصادیق دزدی دریایی قابل انطباق به نظر برسد، اما با کمی دقت در می یابیم این مواد با توجه به سیاق عبارات و سوابق فقهی مربوط، ن.ع.ا ناظر به جرم راهزنی در طرق و شوارع است و ارتبای با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی ها در دریا ندارد.

پا نوشت

۱- بندالف ماده ی ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریا. بندهای ب و ج ماده ی ۱۰۱ در ادامه دو عمل دیگر را هم از مصادیق دزدی دریایی می داند که عبارتند از: ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا هواپیما با آگاهی از این حقیقت که آن را تبدیل به یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی می کند. ج) هر عمل تحریک آمیز یا تسهیل اداری هر عمل موصوف در بند الف و ب

۲- از قبیل جنایت نسل کشی، جنایات علیه بشریت، جنایات جنگی و جنایات علیه صلح (جنگ تجاوز کارانه)

۳- از جمله مصادیق جرایم جنگی عبارتند از:

الف- نقض معاهدات نو از قبیل شکنجه یا رفتار غیر انسانی، قتل عمد یا ایجاد جراحات و صدمات سنگین به بدن و سلامتی شخص، تخریب افراطی و تملک غیر قانونی دارایی، استفاده ی اجباری از زندانی جنگی به عنوان خدمت در نیروی متخاصم، محروم کردن زندانی جنگی از یک محاکمه ی منصفانه، تبعید، حبس، بان انتقال غیر قانونی، گروگانگیری

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

ب- اقداماتی در رابطه با نبردهای بین‌المللی شامل: حمله به غیرنظامیان، حمله به افرادی که در جهت بشردوستانه خدمت می‌کنند یا حمله به نیروهای حافظ صلح سازمان ملل، کشتن رزمنده‌ای که تسلیم شده است، شوه استفاده از پرچم آتش بس، تبعید ساکنان یک منطقه‌ی اشغال شده، استفاده از سلاح‌های سمی، سو استفاده از غیرنظامیان به عنوان سپر جنگی و سوء استفاده نظامی از کودکان

ج- اقداماتی در رابطه با نبردهای داخلی شامل: قتل، خشونت، رفتار تحقیرآمیز و شکنجه، حمله به غیرنظامیان، کارمندان نهادهای بشر دوستانه یا حامیان صلح سازمان ملل، گروگانگیری، اعدام، غارت، تجاوز، برده داری جنسی و اعمال مشابه

۴- ipso facto

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت فروشگاه‌های آسمان مراجعه کنید .

منابع

- ۱- کامران هاشمی، تدابیر جامعه ی جهانی در مقابله با جرایم بین المللی دریایی (پایان نامه ی کارشناسی ارشد رشته حقوق بین الملل، دانشگاه تهران، ۱۳۸۰) صص ۱۳ و ۱۴
- ۲- مونا ابراهیم نظری، سوماتی، هوای سربی دریا، پیام دریا، ۱۷۵، آذر ۱۳۸۷، ص ۶۹
- ۳- تقی زاده، زکیه، تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، تهران، ۱۳۹۱
- ۴- مصلحی، مهرداد، فرهنگ حقوقی فارسی- انگلیسی، انتشارات قلم، ۱۳۸۴
- ۵- کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها
- ۶- قربان پور، محمدف تحلیل عملکرد جامعه ی بین المللی در پاسخ به اقدامات دزدان دریایی در سواحل سوماتی و خلیج عدن، مجله ی حقوقی بین المللی، نشریه ی مرکز امور حقوقی بین المللی ریاست جمهوری، سال بیست و ششم ، شماره ی ۴۱، ۱۳۸۸، ص ۲۱۷
- ۷- حیدری، امیرقائدی ، دزدان دریایی از دیروز تا به امروز، شبکه اطلاع رسانی مانا، ۱۳۸۹/۱۱/۲۲
- ۸- دانشنامه آزاد ویکی پدیا، [www. fa.wikipedia.org](http://www.fa.wikipedia.org)
- ۹- میرزاپور، مهیار، پایگاه اطلاع رسانی موسسه فرهنگی و هنری نور راسخون
- ۱۰- سیاری، حبیب‌الله، همه چیز درباره دزدی دریایی، ۱۳۸۹/۷/۱۷
- ۱۱- طهماسبی، رضا، افسانه دزدان دریایی در دنیای واقعی، پایگاه اطلاع رسانی تابناک، [www. tabnak.ir](http://www.tabnak.ir)
- ۱۲- بررسی معضل دزدان دریایی، پایگاه اطلاع رسانی ارتش جمهوری اسلامی ایران، aja.ir
- ۱۳- باقری محمود آبادی، علی، دزدی نوین دریایی چالش جدید جامعه ی جهانی اهمیت قضایی بین المللی، ۱۳۸۹/۷/۳۱، www.
- ۱۴- ضیایی بیگدلی ، محمد رضا، حقوق بین الملل عمومی، انتشارات گنج دانش ، چاپ بیست و دوم، ۱۳۸۴
- ۱۵- محمدی، مهرداد، دزدی دریایی در آب های سوماتی از منظر حقوق بین الملل، www.yaserziaee.blogfa.com

این فایل فقط برای مشاهده می باشد . برای خرید فایل ورد این تحقیق با قیمت فقط سه هزار تومان به سایت
فروشگاهی آسمان مراجعه کنید .