




Governments' Responsibility for Terrorism and Piracy; New Developments in International Law and Territorial Sovereignty

Afsaneh Shafa  PhD student, Department of International Law, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: afsaneh-shafa@yahoo.com

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

Mehrdad Nazemi  Assistant Professor, Department of International Law, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: mehrdadnazemi@yahoo.com

Article Info

Article Type:

Reserch Article

Keywords:

Piracy, Security Council Resolutions, Criminalization, Maritime Security.

Article history:

Received 2024-7-14

Received in revised form

2024-11-7

Accepted 2024-12-13

Published Online

2024-12-16

ABSTRACT

Seas have always been of great importance since the advent of maritime industries. Countries and governments that have been present in the vicinity of the seas or have had high capabilities in the field of maritime industries have always been able to exert a higher influence on the scene of global equations. Meanwhile, the issue of piracy has long been one of the issues that has always affected the shipping industry and the security of sea lines. During many centuries, the issue of piracy has been raised in many forms. Despite entering the era of globalization and the presence of huge sea fleets, we have still witnessed the role of pirates as disruptors of international order. Regarding dealing with this issue during the 20th century, several laws have been approved by countries and international organizations in the form of international conventions. Since the mentioned issue is closely related to many issues such as marine cargo insurance, and the actions of pirates, especially in the case of Somalia and the coast of the Gulf of Aden, are tied to human security, the international community needs to pay more attention to this issue. will be In the upcoming research, an effort will be made to pay special attention to the latest developments in the mentioned subject by examining the various dimensions of the mentioned subject.

Cite this Article: Shafa, A., Amini, A., & Nazemi, M. (2024). States against terrorism and piracy; new developments in international law and territorial sovereignty. *World Politics*, 13(3), 231-252. doi:10.22124/wp.2024.28381.3399



© Author(s)

Publisher: University of Guilan

DOI: 10.22124/wp.2024.28381.3399

1. Introduction

Trade in sea routes has always been of great importance. The issue of piracy has also been raised as one of the important problems at the same time as the expansion of maritime trade. In the beginning, the goal of pirates was simply to gain access to the financial resources and assets of merchant ships that were engaged in trade on the high seas. But with the passage of time, the goals and methods of piracy changed according to new developments, so that despite the increase in the safety capabilities of ships, piracy is still one of the important issues in the field of international law and security. The international community has also tried to use all the necessary tools to deal with the issue of piracy by applying common and international conventions and agreements. Seas and oceans have always been known as one of the most important communication routes between countries and governments. Countries with maritime power and facilities have created procedures that include the jurisdiction of the flag state over ships located in the high seas, rules related to the jurisdiction to combat piracy and slave trade, the status of warships, unauthorized entry and passage into territorial waters, and shipping rules. It is in international straits. These procedures have been formed due to practical needs over time and have been proposed as the basic foundations of the law of the seas until modern times.

2. Theoretical Framework

Piracy includes all unlawful acts of violence, detention or expropriation for personal gain by the crew or passengers of private vessels (or aircraft) against other ships or aircraft, or persons and property on the high seas. From the point of view of the Law of the Sea Conventions, if a ship or aircraft is used for the aforementioned purposes by the persons who are in control of it, as long as the ship or aircraft is in the possession of those persons, they are considered pirates or hijackers. There are many definitions of piracy. For example, in the definition provided by the International Maritime Organization (IMO), piracy is defined as: "the act of boarding any vessel with the intention of committing theft or any other crime, and with the intention or possibility of Taking force to advance this action.

3. Methodology

The research method in this article is the explanatory method, according to the explanatory method, the impact of international legal regimes on piracy has been analyzed in this article.

4. Result and discussion

Today, one of the most important challenges of the international community is the development of criminal piracy activities on the coast of Somalia and the Gulf of Aden; It is an important transportation highway that is a major factor in facilitating international shipping and trade from the east of the world to the west. It is worth

mentioning that despite many efforts, regional and international arrangements have not brought much success in ensuring the safety of shipping in international waters. Among the main challenges to ensure the safety and security of the commercial fleet against piracy in this region, the lack of integrated international and regional political will to strengthen regional institutions and mechanisms to support the suppression of this phenomenon in the Horn of Africa, insufficient existing capacities, lack of programs effective and coherent to fight against pirates, he pointed out the lack of single legal frameworks, border and ethnic disputes, and high sensitivities towards national sovereignty.

5. Conclusions & Suggestions

In relation to legal-political and judicial challenges; The lack of appropriate judicial powers in some countries and the reluctance of some other countries to prosecute people suspected of piracy can be mentioned. The weakness of the existing legal process in the national laws of countries and international regulations causes impunity and impunity for the perpetrators of the crime of piracy; As observed in the practical procedure of the countries, after arresting the pirates, the naval forces have no choice but to release them and withdraw from the legal prosecution. Additionally, naval warships engaged off the coast of Somalia operate under multiple domestic and international jurisdictions, and there is no single directive that covers all anti-piracy missions. Even since the establishment of the international naval fleet in the Gulf of Aden, pirate attacks have become more reckless. The country of Somalia is considered a perfect example of an incompetent state that suffers from a collapsed economy, disordered social order, shaky living conditions, and humanitarian and human rights crises. Factors such as drought, the gradual reduction of natural resources, unemployment, the occurrence of civil wars, the spread of insecurity in tribal clashes, the inability of the Somali regime to improve the economic situation, the lack of capital for infrastructure facilities and the lack of skilled manpower have prevented any effective economic mobility. These factors, along with the increase in illegal fishing and the accumulation of toxic and dangerous waste on the coasts of this country, cause the Somali population to engage in criminal activities, especially piracy.

سیاست جهانی

شاپا چاپی: ۲۳۸۳-۰۱۳۳

شاپا الکترونیکی: ۴۸۹۹-۴۵۳۸

Homepage: <https://interpolitics.guilan.ac.ir/>

مسئولیت دولت‌ها در قبال تروریسم و دزدی دریایی؛ تحولات جدید حقوق بین‌الملل و حاکمیت سرزمینی

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

رایانامه: afsaneh-shafa@yahoo.com

آرمین امینی* نویسنده مسئول، عضو هیات علمی و دانشیار گروه روابط بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران..

رایانامه: arminamini8@gmail.comمهرداد ناظمی استادیار گروه حقوق بین‌الملل، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران. رایانامه: mehrdadnazemi@yahoo.com

چکیده	درباره مقاله
از زمان به‌وجود آمدن صنایع دریانوردی، همواره دریاها از اهمیت بالایی برخوردار بوده است. همواره کشورها و دولت‌هایی که در مجاورت دریاها حضور داشته‌اند و یا در حوزه صنایع دریایی از توانایی‌های بالایی برخوردار بوده‌اند، توانسته‌اند از قدرت تأثیرگذاری بالاتری در صحنه معادلات جهانی ایفا کنند. در این میان موضوع دزدی دریایی از دیرباز از موضوعاتی بوده که همواره صنعت کشتیرانی و امنیت خطوط مواصلاتی دریایی را تحت تأثیر قرار داده است. در طی قرن‌های متمادی، موضوع دزدی دریایی به اشکال متعدد مطرح بوده است. با وجود ورود به عصر جهانی شدن و حضور ناوگان‌های عظیم دریایی، همچنان شاهد نقش‌آفرینی دزدان دریایی به‌عنوان برهم‌زنندگان نظم بین‌المللی بوده‌ایم. در خصوص برخورد با این موضوع در طی قرن بیستم قوانین متعددی در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد تصویب کشورها و سازمان‌های بین‌المللی قرار گرفته است. از آنجایی که مسئله یاد شده با مسائل متعددی از قبیل بیمه محموله‌های دریایی در ارتباط نزدیکی قرار دارد و اقدامات دزدان دریایی به طور خاص در قسبه سوماتالی و سواحل خلیج عدن با امنیت انسانی گره‌خورده است، لزوم توجه بیش از پیش جوامع بین‌المللی به این موضوع احساس می‌شود. در تحقیق پیش‌رو تلاش خواهد شد تا با بررسی ابعاد مختلف موضوع یاد شده، جدیدترین تحولات حادث شده در موضوع یاد شده مورد توجه ویژه قرار گیرد.	نوع مقاله: مقاله پژوهشی کلیدواژه‌ها: دزدی دریایی، قطعاتنامه‌های شورای امنیت، جرم انگاری، امنیت دریانوردی. تاریخچه مقاله تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۶/۱ تاریخ بازنگری: ۱۴۰۳/۸/۱۷ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۹/۲۳ تاریخ انتشار: ۱۴۰۳/۹/۲۶

استناد به این مقاله: شفا، افسانه، امینی، آرمین & ناظمی، مهرداد. (۱۴۰۳). مسئولیت دولت‌ها در قبال تروریسم و دزدی دریایی؛ تحولات

جدید حقوق بین‌الملل و حاکمیت سرزمینی. *سیاست جهانی*. ۱۳(۳)، ۲۳۱-۲۵۲. doi:10.22124/wp.2024.28381.3399

© نویسنده(گان)

ناشر: دانشگاه گیلان



تجارت در مسیرهای دریایی همواره از اهمیت بالایی برخوردار بوده است. موضوع دزدی دریایی نیز هم‌زمان با گسترش تجارت دریایی به‌عنوان یکی از معضلات مهم مطرح بوده است. در آغاز، هدف دزدان دریایی صرفاً دسترسی به منابع مالی و دارایی‌های کشتی‌های تجاری بود که در دریاهای آزاد به تجارت مشغول بودند. اما با گذشت زمان، اهداف و روش‌های دزدی دریایی متناسب با تحولات جدید تغییر کرد، به‌نحوی که باوجود افزایش توانمندی‌های ایمنی کشتی‌ها، دزدی دریایی همچنان به‌عنوان یکی از موضوعات مهم در عرصه حقوق و امنیت بین‌الملل مطرح است. جامعه جهانی نیز کوشیده است تا با اعمال کنوانسیون‌ها و قراردادهای مشترک و بین‌المللی از تمامی ابزارهای لازم جهت برخورد با موضوع دزدی دریایی استفاده کند.

در این مسیر، کنوانسیون‌های بین‌المللی از قبیل کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای کنوانسیون ۱۹۸۸ تلاش کرده‌اند تا هر کدام به نحوی به این موضوع بپردازند. در این موافقت‌نامه‌های بین‌المللی ابعاد مختلف دزدی دریایی، تعاریف و چگونگی برخورد با آن تشریح شده است. هرچند که علی‌رغم وجود این موافقت‌نامه‌ها، دزدان دریایی به دلیل دسترسی به امکانات جدید، از توانایی‌های بالایی برخوردار شده‌اند و برخورد با آن‌ها نیاز به اتخاذ رویکردی جامع‌تر دارد.

هم‌زمان با تحولات داخلی در کشور سومالی (از آغاز دهه ۱۹۹۰ میلادی و متعاقب حاکم شدن فضای هرج و مرج در بعد امنیت داخلی) و عدم کنترل مؤثر دولت بر مناطق مختلف کشور، زمینه برای مداخله در این منطقه فراهم شد. نمود این مداخله تجاوز کشتی‌های ماهیگیری کشورهای مختلف به مناطق دریایی سومالی و کاهش ذخایر دریایی این منطقه بود که پیامد اصلی آن کاهش دسترسی ماهیگیران سومالیایی به منابع دریایی بود. در پی این رویداد، ماهیگیران سومالیایی برای جبران خسارات وارده، اقدام به گسترش حملات به کشتی‌های خارجی در آب‌های خلیج عدن و سواحل سومالی کردند. ادامه این فرایند و سودآوری بالای آن برای دزدان دریایی مشوقی برای گسترش این اقدامات شد.

از طرف دیگر، طول سواحل سومالی نیز مطرح است. این کشور با برخورداری از ۳۳۰۰ کیلومتر خط ساحلی، طولانی‌ترین خط ساحلی در قاره سیاه بوده و فضایی مناسب برای عملیات راهزنان فراهم کرده است. همچنین اوضاع بحرانی اقتصاد سومالی مزید بر علت شده است؛ به‌گونه‌ای که سومالی جزء فقیرترین کشورهای جهان بوده و از لحاظ شاخص توسعه انسانی نیز جزء چند کشور آخر جهان است. آمارها نشان می‌دهد که در سال ۲۰۰۸ بیش از ۱۳۵ حمله و ربودن ۴۴ کشتی و به‌گروگان گرفتن ۶۰۰

خدمه اتفاق افتاد. این کشتی‌ها معمولاً با بارهایشان به فروش می‌رسیدند یا به همراه خدمه در انتظار دریافت باج به اسارت گرفته می‌شدند. از سرقت‌های بزرگ دزدان دریایی می‌توان به ربایش نفت‌کش عربستانی حامل ۲ میلیون بشکه نفت اشاره کرد که نگرانی شدید شورای امنیت را به دنبال داشت. همچنین ربایش کشتی اوکراینی حامل تانک و درخواست باج ۲۰ میلیون دلاری و موارد متعدد دیگر نیز وجود دارد که در این بین کشتی ایرانی نیز ربوده شد و ۲ میلیون دلار درخواست شد.

گسترش اقدامات دزدان دریایی در سواحل سومالی نگرانی جامعه بین‌المللی را به همراه داشت که نتیجه آن تصریح شورای امنیت بود مبنی بر اینکه صلح و امنیت بین‌المللی به واسطه اقدامات دزدان دریایی به مخاطره افتاده و ضروری است که جامعه جهانی با اتخاذ تدابیر حفاظتی و امنیتی مؤثرتر به برخورد قاطع با این پدیده بپردازد. نتیجه حاکم شدن چنین رویکردی در عرصه بین‌المللی، تصویب بیش از ده قطعنامه در طی سال‌های ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۲ بود که شورای امنیت به چگونگی برخورد با دزدان دریایی در سواحل سومالی پرداخته است. علاوه بر شورای امنیت، سازمان‌های منطقه‌ای همچون اتحادیه اروپا و برخی کشورها مانند ایالات متحده، انگلستان و هند نیز اقداماتی را برای مقابله با دزدان دریایی انجام داده‌اند که تلاش شده تا در تحقیق پیش رو، این اقدامات بررسی شود.

۱. مروری بر وضعیت کنونی حقوق بین‌الملل در زمینه تروریسم و دزدی دریایی

همواره دریاها و اقیانوس‌ها به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی بین کشورهای و دولت‌ها شناخته شده‌اند. کشورهای دارای قدرت و امکانات دریانوردی، رویه‌هایی را به‌وجود آورده‌اند که شامل صلاحیت دولت صاحب پرچم بر کشتی‌های واقع در دریاهای آزاد، قواعد مربوط به صلاحیت مقابله با دزدی دریایی و تجارت برده، وضعیت کشتی‌های جنگی، ورود و عبور غیرمجاز به آب‌های سرزمینی و قواعد کشتیرانی در تنگه‌های بین‌المللی است. این رویه‌ها به دلیل ضرورت‌های عملی در گذر زمان شکل گرفته و به‌عنوان پایه‌های اساسی حقوق دریاها تا زمان معاصر مطرح شده‌اند.

دزدی دریایی با پیشینه‌ای بسیار طولانی، از عهد عتیق (حدود ۱۳ قرن قبل از میلاد مسیح) و در قرون وسطا وجود داشته است. حدود ۲۰۰۰ سال پیش، دزدی دریایی با حملات دزدان دریایی به کشتی‌های رومی در مسیرهای تجاری یونان باستان آغاز شد. قرن‌ها بعد، وایکینگ‌ها نیز به غارت کشتی‌ها در سواحل پرداختند. عصر طلایی دزدی دریایی بین سال‌های ۱۶۲۰ تا ۱۷۲۰ رخ داد، و در این دوره دزدان دریایی مشهور مانند فرانسین دراک به کشتی‌های اسپانیایی حمله می‌کردند. در دوره

بین دو جنگ جهانی نیز دزدی دریایی در برخی از دریاهاى خاور دور شیوع داشت و حتى در دریای سیاه پس از جنگ جهانی اول وقایع مشابهی گزارش شده است (Matin daftari, 2007, 112). افزایش وقایع دزدی دریایی در سال‌های اخیر، به‌ویژه از سال ۲۰۰۵ میلادی در سواحل سومالی، توجه جهانیان را جلب کرده است. این منطقه به‌عنوان آزمایشگاهی برای کارایی قوانین و نهادهای بین‌المللی تبدیل شده است. مقامات رسمی کنیا اعلام کرده‌اند که درآمد حاصل از وجوه دریافتی دزدان دریایی تحت عنوان باج^۱ برای آزاد کردن گروگان‌ها در دوازده ماه منتهی به نوامبر ۲۰۰۸ بالغ بر ۱۵۰ میلیون دلار بوده است. با توجه به موقعیت استراتژیک سومالی در ناحیه خلیج عدن، دزدان دریایی نسبت به کشتی‌های عبوری از این منطقه اقدام به دزدی می‌کنند. ویژگی خاص دزدی دریایی در خلیج عدن این است که دزدان دریایی در مساحتی بیش از ۵۰۰ مایل سازمان‌دهی شده‌اند و این نوع راهزنی معمولاً توأم با گروگان‌گیری است. هدف اصلی این تحقیق بررسی صلاحیت بازیگران اصلی بین‌المللی در خصوص مسئله دزدی دریایی است.

با تدقیق در سابقه پژوهش حاضر، باید اذعان نمود که منابع و کتبی که به دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل پرداخته‌اند، با محدودیت مواجه‌اند. باوجود اینکه کتب تخصصی حقوق بین‌الملل دریاها به طور کلی راجع به دزدی دریایی بحث کرده‌اند، این مباحث معمولاً در حد چند سطر یا حداکثر چند صفحه است. به‌ویژه در خصوص بحران اخیر در خلیج عدن و سواحل سومالی، بررسی تمامی زوایای حقوقی، سیاسی و اقتصادی پدیده دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه (تروریسم) با کمبود منابع فارسی مواجهیم. با این حال، هر یک از کتاب‌ها و مقالات زیر بخشی از موضوع دزدی دریایی را مورد بررسی قرار داده‌اند.

دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل عنوان کتابی است که انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل آن را منتشر کرده است. در این کتاب، ابعاد مختلف مسئله دزدی دریایی در سواحل سومالی مورد بررسی قرار گرفته است. این اثر که مجموعه‌ای از سخنرانی‌های اساتید حقوق بین‌الملل در زمینه موضوع دزدی دریایی است، تلاش شده تا با توجه به تحولات منطقه، نقش هر یک از بازیگران در برخورد با دزدی دریایی تشریح شود.

¹ rancons

حقوق جزای بین‌الملل (Pourbafarani, 2013) کتاب دیگری است که به موضوع دزدی دریایی و شیوه‌های برخورد قضایی با آن پرداخته است. نویسنده در این کتاب به بررسی فرایند محاکمه دزدان دریایی در نظام قضایی کشورهای مختلف می‌پردازد و اشاره می‌کند که در برخورد با دزدان دریایی سومالی، نظام قراردادی ویژه‌ای حادث شده که بر اساس آن هر یک از کشورهای بازداشت‌کننده دزدان دریایی برای محاکمه متهمین صلاحیت دارند.

در حقوق بین‌الملل عمومی (Bigdeli, 2004)، تاریخچه موضوع دزدی دریایی و تعاریف ارائه شده از این موضوع در کنوانسیون‌های بین‌المللی و سازمان دریانوردی بین‌المللی اشاره شده است. علاوه بر این، در این کتاب با مناطق مختلف دریایی و وظایف دولت‌ها در هر یک از این مناطق آشنا می‌شویم.

بحران دزدی دریایی در سواحل سومالی و بررسی نقش قدرت‌های بزرگ، عنوان مقاله‌ای است که نویسنده تلاش کرده تا با بررسی نقش‌آفرینی قدرت‌های فرامنطقه‌ای در بحران دزدی دریایی سومالی، نتیجه کارکرد حضور آن‌ها را مورد تحلیل قرار دهد. نویسنده به آمار اقدامات صورت گرفته از جانب دزدان دریایی در منطقه خلیج عدن و سواحل سومالی می‌پردازد. از آنجایی که مسئله دزدی دریایی در سواحل سومالی از سال ۲۰۰۸ به عنوان مسئله‌ای بین‌المللی مطرح شد که توجه جامعه جهانی را جلب کرد، فاقد کتابی است که به طور خاص به این موضوع پرداخته باشد (Hoseini, 2008).

۲. رهیافت مفهومی

۲-۱. دزدی دریایی

۲-۱-۱. تعریف دزدی دریایی

دزدی دریایی شامل تمامی اقدامات خشونت‌آمیز غیرقانونی، بازداشت یا سلب مالکیت به منظور نفع شخصی توسط خدمه یا سرنشینان کشتی‌های خصوصی (یا هواپیماها) علیه کشتی‌ها یا هواپیماهای دیگر، یا اشخاص و اموال داخل آن‌ها در دریاهای آزاد است. از دیدگاه کنوانسیون‌های حقوق دریاهای، اگر یک کشتی یا هواپیما به منظورهای فوق‌الذکر توسط افرادی که کنترل آن را بر عهده دارند به کار رود، تا زمانی که کشتی یا هواپیما در اختیار آن افراد است، دزدان دریایی یا هواپیما ربا محسوب می‌شوند.

در خصوص دزدی دریایی تعاریف متعددی ارائه شده است. به عنوان مثال، در تعریفی که از سوی سازمان دریایی بین‌المللی (IMO) ارائه شده است، دزدی دریایی به این صورت تعریف می‌شود: «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.»

۲-۱-۲. کشتی یا ناو هوایی دزد دریایی

دزد دریایی به کشتی یا ناو هوایی اطلاق می‌شود که افرادی که کنترل کامل آن را در دست دارند، قصد ارتکاب عملی را دارند که دزدی دریایی محسوب می‌شود. تا زمانی که آن کشتی یا ناو هوایی در اختیار افرادی که مجرم محسوب می‌شوند، باشد، این عنوان صدق می‌کند (ماده ۱۷ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۳ عهدنامه حقوق دریاها). کشتی یا ناو هوایی که به دزد دریایی تبدیل شده، می‌تواند تابعیت خود را حفظ کند. حفظ یا از دست دادن تابعیت بر اساس حقوق داخلی کشوری که تابعیت را به آن اعطا کرده، صورت می‌گیرد (ماده ۱۸ عهدنامه دریای آزاد و ماده ۱۰۴ عهدنامه حقوق دریاها) (Bigdeli, 2004, 148)

۲-۱-۳. روند جهانی دزدی دریایی

اولین و مهم‌ترین موضوع در دزدی دریایی، شناخت روند جهانی و محلی آن است. **روند جهانی دزدی دریایی چگونه است؟ در کدام مناطق دزدان دریایی به کشتی‌ها حمله می‌کنند؟ پاسخ به این دو پرسش، شرایط کلی دزدی دریایی را روشن می‌سازد.

براساس اطلاعات سالانه IMO از سال ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۰، روند جهانی دزدی دریایی نشان می‌دهد که:

۱. سال ۲۰۱۰ با ۴۸۹ مورد دزدی دریایی، بیشترین آمار سالانه را دارد.
 ۲. سال ۱۹۹۸ با ۲۱۰ مورد، کمترین آمار دزدی دریایی را ثبت کرده است.
 ۳. به طور میانگین در این دوره ۱۲ ساله، سالانه ۳۴۶ مورد دزدی دریایی رخ داده است.
- دسته‌بندی روندها:

- از ۱۹۸۹ تا ۲۰۱۰: افزایش حدود ۱۲۴ درصدی (از ۲۱۰ به ۴۸۹).
- از ۲۰۰۱ تا ۲۰۰۳: روند خاصی مشاهده نمی‌شود.
- از ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۶: کاهش به میزان ۵۴ درصد (از ۴۴۲ به ۲۴۰).
- از ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰: افزایش ۱۰۴ درصدی (از ۲۴۰ به ۴۸۹).

این اطلاعات نشان‌دهنده نوسانات قابل توجه در فعالیت‌های دزدی دریایی در طول زمان و تأثیرات مختلف عوامل جهانی و محلی بر این پدیده است.

۴-۱-۲. راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا

راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا به هرگونه اعمال غیرقانونی شامل خشونت، توقیف، چپاول یا تهدید به این اعمال اطلاق می‌شود. این نوع راهزنی متفاوت از دزدی دریایی است که با مقاصد خصوصی و به‌طور مستقیم علیه یک کشتی یا اشخاص و اموال موجود بر عرشه آن در آب‌های داخلی، آب‌های مجمع‌الجزیره‌ای و دریای سرزمینی یک کشور انجام می‌شود (Fan gelan, 2009, 658).

۲-۲. حقوق دریاها

مجموعه قواعد و مقررات حاکم بر روابط میان دولت‌ها، یا سازمان‌های بین‌المللی در رابطه با مناطقی از دریا که می‌تواند تحت صلاحیت یک دولت ساحلی و یا در ماوراء صلاحیت دولت‌ها باشد. (Valas, 2000)

۱-۲-۲. مفهوم دریا در حقوق بین‌المللی

از نظر جغرافی دانان، دریا به مجموعه فضاهاى حاوی آب‌شور گفته می‌شود، درحالی‌که در حقوق بین‌الملل این فضاها به‌شرط ارتباط آزاد و طبیعی در سرتاسر کره زمین، دریا تلقی می‌شوند، لذا توده‌های آب‌شور بسته مانند دریای خزر، بحر المیت و دریاچه‌های بزرگ شور، به لحاظ حقوقی نمی‌توانند دریا باشند، اقیانوس‌ها نیز در حقوق بین‌الملل در مفهوم دریا به‌کار می‌روند. (Kak dein, 2002, 65)

۲-۲-۲. اهمیت حقوق دریاها

اهمیت حقوق دریاها، بی‌شک به اهمیت دریاها بستگی خواهد داشت. در گذشته، دریاها و اقیانوس‌ها بیشتر به لحاظ راه ارتباطی دارای اهمیت بودند، اما امروزه با پیشرفت تکنولوژی و در نتیجه شناخت بیشتر از منابع دریاها و توان بهره‌برداری از این منابع، دریاها از اهمیت خاصی برخوردار شده‌اند و این در حالی است که ۹۰٪ از مناطق بستر و زیر بستر اقیانوس‌ها برای انسان‌ها تقریباً ناشناخته مانده‌اند. اقیانوس‌ها در حدود ۷۱٪ سطح کره زمین را در بر گرفته‌اند و سرشار از منابع عظیم نفت و گاز، کلوخه‌های معدنی و مواد غذایی می‌باشند. (Mousazadeh, 2012, 234)

۲-۳. حمل و نقل دریایی

حمل و نقل دریایی از مناسب‌ترین و با صرفه‌ترین روش‌های حمل و نقل محسوب می‌شود. همچنین دریاها از لحاظ استراتژی از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. لذا دریاها همواره مورد کشمکش دولت‌ها خواهند بود، از این رو، حقوق دریاها می‌تواند با تعیین قلمرو دریایی دولت‌ها، چگونگی بهره‌برداری از منابع و استفاده از دریاها و تنظیم روابط دولت‌ها در این عرصه، موجب حفظ محیط‌زیست دریایی و کاهش نزاع‌های مربوطه شود. حمل و نقل دریایی از آنجایی که فراهم کننده زمینه انتقال کالاها و خدمات از مسیر دریا است با موضوع دزدی دریایی ارتباط نزدیکی دارد.

۲-۴. تحولات اولیه حقوق دریاها

دریاها با توجه به اهمیتشان، همواره مورد کشمکش دولت‌ها بوده‌اند، اما اوج این کشمکش‌ها در قرن ۱۵ با فرمان پاپ الکساندر در سال ۱۴۹۳ آغاز می‌شود که جهان را بین اسپانیا و پرتغال تقسیم می‌کند و سایر دول بدون اجازه اسپانیا و پرتغال نمی‌توانستند از دریا استفاده کنند. این عمل مورد اعتراض نهادهای سیاسی انگلیسی قرار گرفت، که از اصل آزادی دریاها^۱ دفاع می‌کردند. اما با اضمحلال امپراطوری اسپانیا و پرتغال از قرن ۱۶، رفته رفته موضع انگلیسی به سمت نظریه حاکمیت بر دریا (Bigdeli, 2004, 148) تغییر کرد به این صورت که دولت ساحلی تا آنجا که قدرتش اجازه می‌دهد، حق دارد حاکمیت خود را در دریا گسترش دهد. در این دوره جنگ اندیشه‌ها میان اصل آزادی دریاها و حاکمیت بر دریاها در می‌گیرد. مهم‌ترین نظریه در مقابل نظریه انگلیسی (اصل آزادی حاکمیت بر دریا)، مربوط به هوگو گروسیوس^۲ هلندی است که با تمسک به اینکه لازمه حاکمیت، مالکیت است و چون دریا غیر قابل تملک است، هیچ‌کس حق حاکمیت بر آن ندارد، از اصل آزادی دریا دفاع می‌کند. و نهایتاً در قرن ۱۸ با پیروزی اصل آزادی روابط دولت‌ها بر این اساس شکل می‌گیرد. این روال تا تدوین مقررات عرفی ادامه می‌یابد (Bigdeli, 2004, 148)

۲-۵. تدوین قواعد حقوق دریاها

چهار تلاش عمده در سطح رسمی برای تدوین قواعد حقوق دریاها به شرح زیر است:

۱. اصل آزادی دریاها در برابر اصل حاکمیت بر دریاها عبارت است از اینکه هیچ کشوری حق حاکمیت بر دریاها را نداشته و همه کشورها می‌توانند از دریاها آزادانه استفاده کنند مانند حق آزادی کشتیرانی یا آزادی بهره‌برداری از منابع دریا.

² Hugo Grotius 1583-1645

۱. کنفرانس لاهه ۱۹۳۰: در سال ۱۹۲۴، جامعه ملل کمیته‌ای از کارشناسان تشکیل داد تا فهرستی از موضوعات مرتبط با حقوق دریاها تهیه کند. این کمیته منجر به برگزاری کنفرانس لاهه در سال ۱۹۳۰ شد. متأسفانه، این کنفرانس تنها به ابراز امیدواری‌ها اکتفا کرد و نتیجه ملموسی نداشت.

۲. کنفرانس ژنو ۱۹۵۸: پس از تأسیس سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵، کمیسیون حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۴۷ تأسیس شد تا به تدوین حقوق بین‌الملل پردازد. این کمیسیون پیش‌نویس‌هایی را برای کنفرانس ژنو در سال ۱۹۵۸ تهیه کرد که منجر به تصویب چهار کنوانسیون زیر شد:

- کنوانسیون دریای سرزمینی و منطقه مجاور

- کنوانسیون دریای آزاد

- کنوانسیون فلات قاره

- کنوانسیون ماهیگیری و حفاظت منابع زنده دریای آزاد

۳. کنفرانس ۱۹۶۰ ژنو: اگرچه کنفرانس ۱۹۵۸ موفق به تصویب کنوانسیون دریای سرزمینی شد، اما نتوانست عرض دریای سرزمینی را تعیین کند. بنابراین، دومین کنفرانس ملل متحد در سال ۱۹۶۰ برگزار شد که به دلیل تعارض دیدگاه‌ها بدون نتیجه پایان یافت.

۴. کنفرانس ۱۹۸۲ نیویورک: حضور کشورهای جدید استقلال‌یافته و عدم پیش‌بینی منابع معدنی بستر دریاها در کنفرانس‌های قبلی، ضرورت برگزاری کنفرانس دیگری را ایجاد کرد. این کنفرانس تحت هدایت آروید پارادو، سفیر مالت در سازمان ملل، به تصویب «میراث مشترک بشریت» پرداخت. در سال ۱۹۶۷، کمیته ویژه‌ای برای بررسی بستر دریاها تشکیل شد و پس از چندین جلسه، در سال ۱۹۸۲ کنوانسیون جامع از قواعد اساسی حقوق دریاها به تصویب رسید که از لحاظ شمولیت اعضا و موضوعات جایگاه خاصی دارد.

۳. سازمان ملل و مفاهیم مسئولیت بین‌المللی

۳-۱. مفهوم مسئولیت بین‌الملل

مباحث مربوط به مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها یکی از موضوعات کهن در حقوق بین‌الملل است که برای حمایت بیشتر از حقوق بیگانگان توسعه یافته است. این مباحث امروزه به‌عنوان اصول کلی حقوق بین‌الملل عمومی مطرح می‌شوند و دامنه آن‌ها فراتر از حمایت از حقوق بیگانگان گسترش یافته

است، به نحوی که از دکترین مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها برای ترویج قواعد عام حقوق بشر نیز استفاده می‌شود. با این حال، مسئولیت دولت موضوعی پیچیده و مبهم است (Asgari, 2004).

کمیسیون حقوق بین‌الملل در سال ۱۹۴۹ مطالعه خود را در مورد مسئولیت دولت‌ها آغاز کرد و سرانجام پس از ۵۲ سال، در نوامبر ۲۰۰۱ در پنجاه و سومین اجلاس کمیسیون، پیش‌نویس مواد راجع به مسئولیت دولت‌ها به لحاظ اعمال متخلفانه بین‌المللی تصویب گردید. مطابق ماده ۱ این طرح، هر عمل متخلفانه بین‌المللی دولت مستلزم مسئولیت بین‌المللی آن دولت است. این قاعده با ماده ۲ تکمیل می‌شود که مقرر می‌دارد: هنگامی دولتی مرتکب عمل متخلفانه بین‌المللی قلمداد می‌شود که رفتار متضمن فعل یا ترکیب فعل ذی‌ربط به آن دولت منتسب شود و به منزله نقض تعهد بین‌المللی آن دولت باشد. بند الف ماده ۲ طرح پیش‌نویس به قابلیت انتساب اشاره دارد. قابلیت انتساب در چارچوب مسئولیت بین‌المللی دولت به معنای نسبت دادن است که در فصل دوم مواد پیش‌نویس مورد بحث قرار گرفته است. جایی که ماده ۴ قاعده اساسی انتساب اعمال ارگان‌ها به دولت را بیان می‌کند. ماده ۵ به رفتار نهادهایی اختصاص دارد که اجازه یافته‌اند اقتدارات حاکمه کشوری را اعمال کنند و ماده ۶ به قضیه‌ای خاص مربوط می‌شود که ارگان دولتی در اختیار دولت دیگر قرار دارد و مجاز است تا اقتدارات حاکمه را اعمال کند. ماده ۷ مشخص می‌کند که رفتار ارگان‌ها و نهادهایی که اختیار دارند قدرت دولتی را اعمال کنند به دولت منتسب می‌شود، حتی اگر رفتار مزبور خارج از صلاحیت آن سازمان یا شخص مورد نظر یا برخلاف فرمان‌های صادر شده انجام شده باشد. مواد ۸ تا ۱۱ به رفتار نهاد یا ارگان‌هایی اشاره کرده‌اند که اصولاً طبق حقوق بین‌الملل به دولت منتسب نمی‌شوند. ماده ۸ به اجرای دستورالعمل‌های ارگان یک دولت یا تحت نظارت و کنترل آن اختصاص دارد. ماده ۹ درباره رفتاری خاص است که مستلزم عناصری از اقتدارات دولتی محسوب می‌شود و در نبود اقتدارات رسمی اعمال می‌شود. ماده ۱۰ به مسئولیت دولت در قبال رفتار شورشیان پرداخته و بالاخره ماده ۱۱ درباره رفتاری است که طبق یکی از مواد قبلی به دولت منتسب نمی‌شود؛ لیکن آن دولت صراحتاً یا عملاً آن رفتار را به‌عنوان اقدام خویش قلمداد کرده است. مسئله قابلیت انتساب اعمال متخلفانه بین‌المللی به دولت، از جمله مباحث بسیار پیچیده و تکنیکی حقوق بین‌الملل است که از دیرباز مورد توجه دولت‌ها و حقوق‌دانان قرار داشته تا سرانجام بدین نحو در پیش‌نویس کمیسیون حقوق بین‌الملل گردآوری شده است (Wallace, 2000, 217).

به طور کلی باید اشاره کرد که مسئولیت دولت بر مبنای دو اصل کنترل و کنترل مؤثر قرار دارد. در قضیه دولت سومالی، این کشور کترلی بر موضوع ندارد (به دلایل متعدد از قبیل جنگ داخلی و عدم برخورداری از دولت مرکزی مقتدر) لذا نمی‌توان اقدامات دزدان دریایی را به دولت این کشور منتسب نمود. با این حال، از آنجایی که این اقدامات منحل نظم و امنیت دریایی شده‌اند و خسارات متعدد اقتصادی و انسانی را بر جامعه جهانی تحمیل نموده‌اند، لذا برخورد با این امر در حوزه مسئولیت‌های شورای امنیت سازمان ملل قرار می‌گیرد که بر اساس ماده ۲۴ فصل اول منشور، این مسئولیت را بر عهده دارد.

۳-۲. سازمان ملل و مسئولیت بین‌المللی

شورای امنیت سازمان ملل متحد با توجه به اختیارات خود بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد و مسئولیت حفظ صلح و امنیت جهانی، مجموعه‌ای از قطعنامه‌ها را به تصویب رسانده که به کشورها اختیارات بی‌سابقه‌ای را در مبارزه با دزدی دریایی اعطا می‌کند. در این بند، ابتدا به بررسی توسعه دامنه قواعد بین‌الملل در ارتباط با دزدی دریایی توسط قطعنامه‌های شورای امنیت پرداخته و در پایان، محدودیت‌های حقوقی حاکم بر این قطعنامه‌ها را مورد مذاقه قرار خواهیم داد.

در جریان مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی، سازمان‌های بین‌المللی، به‌ویژه سازمان ملل متحد و سازمان دریانوردی بین‌المللی، نقش قابل‌توجهی ایفا کرده‌اند. سازمان دریانوردی بین‌المللی برای نخستین بار در ۲۰۰۵ توجه شورای امنیت را به موضوع دزدی دریایی در سواحل سومالی جلب کرد. متعاقباً، رئیس شورای امنیت در مارس ۲۰۰۶ بیانیه‌ای در این رابطه صادر کرد. همچنین دبیر کل سازمان دریانوردی بین‌المللی در ۵ ژوئیه و ۱۸ سپتامبر ۲۰۰۷ نامه‌هایی خطاب به دبیر کل سازمان ملل متحد ارسال کرد.

شورای امنیت با توجه به گزارش‌های دریانوردی بین‌المللی و کشورهای مختلف، اقدام به صدور قطعنامه‌های ۱۸۱۶ و ۱۸۳۸ در ژوئن و اکتبر ۲۰۰۸ کرد. این قطعنامه‌ها با رضایت سومالی و با توجه به عدم تولدایی این دولت در جلوگیری از دزدی دریایی و تأمین امنیت آب‌های خود صادر شد. این اقدامات پس از گزارش‌های مکرر مبنی بر عملیات متعدد گروگان‌گیری کشتی‌های برنامه جهانی غذا و دیگر کشتی‌های تجاری که تهدیدی برای تحویل سریع و امن کمک‌های غذایی به مردم سومالی بودند، صورت گرفت.

در نوامبر ۲۰۰۷، مجمع عمومی سازمان دریانوردی بین‌المللی قطعنامه (۲۵) A۱۰۰۲ را تصویب کرد که از دولت‌ها می‌خواهد تلاش‌های خود را برای ممانعت و سرکوب دزدی دریایی و دزدی مسلحانه علیه کشتی‌ها، صرف‌نظر از محل وقوع آن، در چارچوب حقوق بین‌الملل به کار گیرند. همچنین، به دلیل مشکلات ارسال کمک‌های بشردوستانه به مردم سومالی، سازمان دریانوردی بین‌المللی و برنامه جهانی غذا در ۱۰ ژوئیه ۲۰۰۷ اعلامیه‌ای صادر کردند که بر همکاری برای مقابله با دزدان دریایی تأکید داشت.

از سوی دیگر، وضعیت داخلی سومالی مشابه یک جنگ داخلی است که از ۱۹۹۱ و پس از فروپاشی دولت مرکزی آغاز شده است. شورای امنیت در قطعنامه ۱۸۱۶ در سال ۲۰۰۸ در بندهای ۱۶ و ۱۷ آن طرف‌های درگیر را به رعایت حقوق بشر و حقوق بشردوستانه فراخوانده است. اشاره به رعایت حقوق بشردوستانه در خلال مبارزه با دزدی دریایی به دلیل همزمان بودن جنگ داخلی در این کشور است. به عنوان مثال، قطعنامه (۲۰۰۸) S/RES۱۸۵۱/ بند ۶ خود به دولت‌ها اجازه می‌دهد که با همکاری دولت فدرال انتقالی از هرگونه ابزار لازم برای جلوگیری از دزدی دریایی استفاده کنند. وزیر امور خارجه انگلستان در جلسه تصویب این قطعنامه، بند مذکور را ابزاری مهم در مبارزه با دزدی دریایی دانسته و اعلام کرده است که هرگونه توسل به زور باید با رعایت معیارهای ضرورت و تناسب انجام شود.

قطعنامه ۱۸۵۱، بند ۳ قطعنامه (۲۰۰۸) S/RES۱۸۳۸/ و همچنین بند ۱۰(b) از قطعنامه (۲۰۰۸) S/RES۱۸۴۶/ توسل کشورها به تمامی ابزارهای ضروری برای ممانعت از دزدی دریایی را درخواست کرده و اجازه می‌دهد. شورای اروپا نیز مصوبه‌ای را برای هدایت عملیات نظامی جهت حمایت از این قطعنامه صادر کرده است. بدین منظور، ناتو اقدام به گسیل کشتی‌ها و هواپیماهای نظامی به منطقه کرده است.

با توجه به ماهیت مبارزه و نوع ابزارهای مجاز توسط شورای امنیت، ضرورت رعایت حقوق بشردوستانه در صورت وقوع درگیری نظامی توجیه می‌شود. توسل به این مفهوم تأکید بر رعایت اصول انسانی مشمول این حقوق است و می‌توان آن را تحولی بزرگ برای نظم حقوقی بین‌المللی نوین دانست.

۳-۳. جرائم بین‌المللی

جرائم بین‌المللی جزو مباحث حقوق کیفری بین‌المللی و در اصل جزو مباحث حقوق داخلی می‌باشند که بعد بین‌المللی پیدا نموده‌اند. به عبارت صحیح‌تر، هرگاه طبق قانون، نقض حقوق داخلی و بر هم زدن نظم عمومی یک کشور، جرم باشد و هرگاه این جرم دارای عناصر خارجی بوده و جنبه فرامرزی داشته باشد و نظم داخلی سایر کشورها را بر هم زند، به آن جرم بین‌المللی می‌گویند.

۳-۴. دولت‌های ناتوان

واژه‌ی دولت‌های ناتوان که با تعبیر «دولت‌های فروپاشیده»^۱ و دولت‌های «ازهم گسیخته»^۲ نیز مطرح شده است، برای اولین بار در نوشته‌ی جرالد هلمن و استیون راتنر مطرح گردید که آن را عبارت از: «دولتی که به کلی از حفظ خود به‌عنوان عضوی از جامعه‌ی بین‌المللی ناتوان است» و «وابسته به شریان حیاتی کمک‌های خارجی» تعریف نموده‌اند (Taghizadeh, 2013, 56).

۴. شورای امنیت و امنیت ملی

۴-۱. ارتباط دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه با صلح و امنیت بین‌المللی

شورای امنیت سازمان ملل متحد در مقدمه قطعنامه‌های متعددی که بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد صادر کرده، عنوان می‌دارد که رخدادهای دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سواحل سومالی به دلیل تهدید تحویل مؤثر کمک‌های انسان‌دوستانه به مردم این کشور، امنیت دریانوردی و مسافران و خدمه کشتی‌ها، وضعیت سومالی را وخیم‌تر کرده و این امر تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی در این منطقه است. شورای امنیت از زمان تصویب قطعنامه ۷۳۳ مصوب ۱۹۹۲ به طور مرتب به وضعیت سومالی اشاره کرده و اظهار نموده که چنین وضعیتی منجر به تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی شده و یا تداوم آن، منجر به ایجاد چنین وضعیتی می‌شود.

شورای امنیت در قطعنامه‌های صادره طبق فصل هفتم منشور در خصوص دزدی دریایی در سواحل سومالی اعلام می‌کند که دزدی دریایی وضعیت کشور سومالی را تشدید می‌کند، به نحوی که تداوم آن می‌تواند تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی در منطقه باشد. به نظر می‌رسد این ارتباط بین وضعیت سومالی و تهدید علیه صلح و امنیت بین‌المللی به‌صورت غیرمستقیم برقرار شده تا از انتقاداتی که شورا

¹ Collapsed States

² Disintegrated

اغلب زهانی اقدام می‌کند که هنوز اعمال این مفهوم بر موضوعاتی که تاکنون رخ داده، تحت پوشش مفهوم صلح و امنیت بین‌المللی قرار نمی‌گیرد، اجتناب شود.

از طرف دیگر، برقراری ارتباط غیرمستقیم موجب شمول اقدامات علیه دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن در چارچوب فصل هفتم منشور می‌گردد. این موضوع نشان‌دهنده اهمیت همکاری‌های بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی است که نه تنها تهدیدی برای تجارت دریایی بلکه برای امنیت جهانی نیز محسوب می‌شود.

۴-۲. نقش شورای امنیت در توسعه قلمرو قواعد حقوق بین‌الملل در رابطه با مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه

نقش شورای امنیت در توسعه قواعد حقوق بین‌الملل در مبارزه با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در دریا به وضوح از طریق قطعنامه‌های آن نمایان است. این قطعنامه‌ها، به‌ویژه قطعنامه‌های ۱۸۱۶، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱، به دلیل محدودیت‌های حقوق بین‌الملل معاهداتی و عرفی، اقداماتی را تحت فصل هفتم منشور اتخاذ کرده‌اند تا به دولت فدرال انتقالی سومالی کمک کنند که قادر به مقابله با بحران دزدی دریایی نیست.

۱. توسعه قواعد حقوق بین‌الملل: شورای امنیت با صدور این قطعنامه‌ها، حوزه قواعد حقوق بین‌الملل را گسترش داده و به برخی کشورها اجازه می‌دهد که بدون محدودیت‌های معمول، وارد آب‌های سرزمینی سومالی شوند. این اقدام به دولت‌ها امکان می‌دهد تا اقدامات لازم برای سرکوب دزدی دریایی را انجام دهند. به طور خاص، قطعنامه ۱۸۱۶ در بند ۷ خود، محدودیت‌های موجود در تعریف دزدی دریایی را برطرف کرده و دولت‌ها را مجاز می‌سازد تا به منظور مقابله با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سرزمینی سومالی، اقدام کنند.

۲. استفاده از اصطلاحات: در این قطعنامه‌ها، از دو اصطلاح "دزدی دریایی" و "راهزنی مسلحانه" به طور همزمان استفاده شده است. این امر به منظور پوشش دادن تمامی رفتارهای مرتبط با دزدی دریایی، از جمله اقدامات مقدماتی و احتمالی در آینده است.

۳. نوآوری‌های شورای امنیت: درخواست کمک از جامعه بین‌المللی توسط سومالی و اعطای مجوز ورود به آب‌های سرزمینی این کشور برای مقابله با دزدی دریایی، نوآوری دیگری است که شورای امنیت در قطعنامه‌های خود معرفی کرده است. این رویه ممکن است منجر به تضییق حاکمیت کشورها شود و زمینه‌ساز مداخلات بیشتر در امور داخلی کشورها گردد.

در نهایت، این اقدامات شورای امنیت نشان‌دهنده تلاشی برای ایجاد یک چارچوب قانونی مؤثر در مبارزه با دزدی دریایی و تأمین امنیت دریانوردی است، هرچند که ممکن است با چالش‌هایی از قبیل نقض حاکمیت دولتی مواجه شود.

۵. دولت‌ها و نقش آن‌ها در مسئله مسئولیت بین‌المللی

در سال ۲۰۰۸، گروهی از کشورها اقدام به ایجاد منطقه گشت بین‌المللی امنیتی در خلیج عدن کردند. دزدان دریایی نگرانی‌های زیادی برای هندبه‌وجود آورده‌اند، زیرا بخش مهمی از تجارت این کشور از طریق کشتی‌ها در خلیج عدن انجام می‌شود. در نهایت، هند مجبور شد یک ناو دریایی به این منطقه اعزام کند. روسیه نیز به مبارزه بین‌المللی با دزدان دریایی پیوست، هرچند این اقدام خارج از چهارچوب گشت بین‌المللی و به‌صورت مستقل بود.

فرانسه تنها کشوری است که دزدان دریایی را بر اساس کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای پس از دستگیری به خاک خود منتقل کرده و محاکمه نموده است. همچنین، هند تنها کشوری است که اقدام به غرق کردن کشتی دزدان دریایی کرده است. نیروهای انگلیس و آمریکا معمولاً ترجیح می‌دهند دزدان را پس از دستگیری به کنیا تحویل دهند. در کنیا، این دزدان معمولاً به هفت سال زندان محکوم می‌شوند. حتی در برخی موارد، برخی یگان‌های دریایی به دلیل وجود قوانین خاص داخلی در کشور خود، پس از دستگیری و خلع سلاح دزدان، آن‌ها را رها کرده‌اند. ناوهای دانمارک در سپتامبر ۲۰۰۸، ۱۰ نفر از این دزدان را پس از شش روز بازداشت آزاد کردند. آنچه مسلم است، قوانین داخلی کشورهای درگیر و ملاحظات حقوق بشری در راه محاکمه این دزدان مانع ایجاد کرده‌اند (salimi,2011).

به عقیده بسیاری، برخوردهای مقطعی با دزدان دریایی سومالی راه‌حلی ریشه‌ای برای پایان دادن به این مسئله محسوب نمی‌شود. روسیه در ۲۳ سپتامبر ۲۰۰۸ ناوهای جنگی خود را برای مقابله با دزدان دریایی سومالی به آب‌های این کشور اعزام کرد. در ۲۹ سپتامبر نیز ناوهای آمریکایی وارد منطقه شدند. ناتو نیز در ۲۴ اکتبر به‌منظور حفاظت از کشتی‌های حامل کمک‌های غذایی برنامه جهانی غذا، سه ناو از کشورهای انگلیس، ایتالیا و یونان به منطقه اعزام کرد. مأموریت این ناوها در ۱۲ دسامبر به پایان رسید. پس از اتمام مأموریت ناتو، اتحادیه اروپا با فرستادن شش ناو جنگی به نزدیکی آب‌های سومالی در ۸ دسامبر، دیگر سازمان بین‌المللی بود که در این زمینه اقدام کرد. مأموریت این ناوها حفاظت از کشتی‌های حمل مواد غذایی برنامه جهانی غذا و دیگر کشتی‌های تجاری و مبارزه با دزدان دریایی اعلام شد.

در ۲۰ دسامبر، جمهوری اسلامی ایران اعلام کرد که ناو جنگی خود را برای گشت‌زنی در آب‌های خلیج عدن و حفاظت از کشتی‌های ایرانی به این منطقه اعزام کرده است. کره جنوبی نیز پس از آن اعلام نمود که ناوهای جنگی خود را برای همکاری با دیگر کشورهای حاضر در منطقه اعزام خواهد کرد و نیروهای خود را در آغازین روزهای سال جدید میلادی به آب‌های سومالی می‌فرستد. ژاپن نیز تمایل خود را برای اعزام نیروی نظامی به آب‌های سومالی اعلام کرده است.

این حضور نظامی توانسته تا حدودی در پیشگیری یا حداقل اختلال در کار دزدان دریایی مؤثر باشد، اما این فعالیت‌ها عمدتاً به شکل دفع دزدان دریایی بوده و نه تعقیب و توقیف آن‌ها، که این امر برای ممانعت از دزدانی که انگیزه‌های کلان مادی دارند کافی نیست. بعلاوه باید هزینه‌های گزاف اعزام نیرو به منطقه را نیز مدنظر قرار داد که شاید کمتر از پرداخت باج برای گروگان‌ها باشد.

اگرچه اقداماتی در جهت تقویت کشتی‌های مشکوک و دستگیری این دزدان انجام شده و با تصویب آخرین قطعنامه شورای امنیت (۲۰۲۰) نیز راه برای ورود به خاک سومالی برای مقابله با دزدان باز شده است، اما مسئله «محاکمه» این دزدان همچنان یکی از مسائل لاینحل باقی مانده است. اخیراً هند بنا بر دلایلی که یکی از آن‌ها رقابت با چین است، شروع به حضور فعال‌تر در مقابله با دزدان دریایی در سومالی کرده است.

در دسامبر ۲۰۰۸، نیروی دریایی هند گزارش داد که ۲۳ سومالیایی را بازداشت کرده است. همچنین نیروی دریایی آمریکا ۱۶ متهم به دزدی دریایی را بازداشت کرد و نیروی دریایی روسیه نیز تعدادی از مظنونین دزدی دریایی سومالیایی را دستگیر کرد. ایالات متحده و انگلستان نیز توافقنامه‌ای با کنیا امضا کردند که شناسایی و بازداشت مظنونین به دزدی دریایی را برای تأمین امنیت کنیا مجاز می‌شمرد.

بان کی مون، دبیرکل سازمان ملل بر ضرورت پاسخ سریع به مسئله دزدی دریایی تأکید کرد و آن را موضوعی کاملاً ناپذیرفتنی دانست. او راه‌حل این مشکل را در توسعه راهبردی، حاکمیت قوانین امنیتی و پرهیز از نادیده گرفتن موضوع دانسته و بر تداوم پاسخ‌گویی به دزدی دریایی تأکید کرد.

اگرچه چنین توافقنامه‌هایی یک مرحله مثبت تلقی می‌شوند، سیستم قضائی کنیا نیازمند حمایت جهت زندانی کردن چنین دزدان دریایی است. علاوه بر این باید قوانین داخلی مناسبی در کشورهایی که در پی مقابله با دزدی دریایی هستند ایجاد شود. اگر قرار است برخی قوانین داخلی دارای کارکردهای فرامرزی شوند، چنین قوانینی باید در دریاهای بزرگ کاربردی شوند.

بان کی مون همچنین بر ضرورت قانون‌گذاری ضد دزدی دریایی در کنیا تأکید کرد و مباحث زیادی درباره فساد سیستم قضائی کنیا مطرح شد که نمی‌تواند مورد اعتماد باشد. براساس آمار IMO (سازمان بین‌المللی کشتیرانی)، عملکرد دزدان دریایی در سواحل سومالی در سال ۲۰۰۸ افزایش چشمگیری داشت. IMO موارد مهمی از نگرانی‌های خود را بیان کرده و توافق مهمی را برای همکاری اطلاعاتی جهت مقابله با دزدی دریایی پذیرفته است.

این توافق همچنین شامل تلاش‌هایی برای ایجاد ثبات در سومالی از طریق مداخله شورای امنیت و برنامه توسعه ملل متحد است. سایر اقدامات انجام شده توسط ناتو و اتحادیه اروپا موفقیت‌هایی نیز در برخورد با حملات دزدان دریایی داشته‌اند.

۶. سازمان‌های منطقه‌ای و نقش آن‌ها در بر عهده گرفتن مسئولیت بین‌الملل

۱-۶. برخورد اتحادیه اروپا با موضوع دزدی دریایی

اتحادیه اروپا در راستای رویکرد جامع خود برای مقابله با دزدی دریایی، که توسط قطعنامه‌های شورای امنیت تأکید شده است، اقداماتی را در این زمینه انجام داده است. حضور این اتحادیه در شاخ آفریقا به دلیل اهمیت ژئواستراتژیک منطقه، همکاری‌های بلندمدت با کشورهای منطقه، تلاش برای کاهش فقر و ارتقاء رشد اقتصادی پایدار و همچنین نیاز به حفاظت از شهروندان در برابر تهدیدات امنیتی صورت می‌گیرد. شورای وزیران اتحادیه اروپا در ۱۴ نوامبر ۲۰۱۱ راهبرد استراتژیک برای منطقه شاخ آفریقا را به تصویب رساند که هدف آن راهنمایی اقدامات چندجانبه این نهاد در منطقه بود. این سند روش‌هایی را که اتحادیه اروپا در راستای رویکرد استراتژیک خود اتخاذ خواهد کرد، تشریح می‌کند و شامل همکاری با متحدین منطقه‌ای، به‌ویژه اتحادیه آفریقا و شرکای بین‌المللی است. پنج اولویت برای اقدام اتحادیه اروپا تعریف شده است:

۱. برقراری ساختارهای سیاسی پاسخگو

۲. مشارکت در حل و پیشگیری از بحران‌ها

۳. بررسی تهدیدهای امنیتی منطقه

۴. پیشبرد رشد اقتصادی

۵. حمایت از همکاری‌های اقتصادی منطقه

از ۱ ژانویه ۲۰۱۲، اتحادیه اروپا نهاد ویژه‌ای برای شاخ آفریقا به ریاست الکساندر راندوس تأسیس کرد تا به مسائل سومالی و ابعاد تهدیدهای منطقه‌ای بپردازد. اتحادیه اروپا همچنین در چارچوب ابتکارات

بین‌المللی تحت نظارت سازمان ملل و قطعنامه‌های شورای امنیت به مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی پرداخته است.

گروه تماس درباره دزدی دریایی در سواحل سومالی، مکانیزم همکاری بین‌المللی است که از سال ۲۰۰۹ برای ارائه خدمات به کشورهای متاثر از حوادث سواحل سومالی و سازمان‌های جهانی فعال شده است. اتحادیه اروپا و کشورهای عضو آن به‌طور فعال در گروه‌های کاری مختلف از جمله همکاری‌های نظامی، توسعه ظرفیت‌های منطقه‌ای، جنبه‌های حقوقی و حمایت از خود مشارکت داشته‌اند.

کد تماس جیبوتی که در سال ۲۰۰۹ تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی ایجاد شد و طرح اقدام برای منطقه شرقی و جنوبی اقیانوس هند که در اکتبر ۲۰۱۰ به تصویب رسید، نشان‌دهنده اقدامات اتحادیه اروپا در این زمینه است. بر اساس این کد، شرکت‌کنندگان بر تمایل خود برای همکاری کامل در دستگیری، تحقیق و محاکمه افرادی که مرتکب دزدی دریایی شده یا مظنون به ارتکاب آن هستند، تأکید کردند.

یکی از مهم‌ترین اقدامات اتحادیه اروپا همکاری بین‌المللی برای برخورد قضایی با متهمین دزدی دریایی است. بیش از هزار متهم در بیش از بیست کشور جهان که شامل اعضای اتحادیه اروپا نیز می‌شوند، هم‌اکنون بازداشت شده‌اند. همچنین اتحادیه اروپا در حال بررسی برنامه‌های توسعه سازمان ملل و اقدامات مرتبط با قاچاق مواد مخدر است تا شرایط مناسبی برای برخورد مؤثر با دزدان دریایی سومالی فراهم کند.

در کوتاه‌مدت، انتقال متهمین از کشتی‌های متعلق به کشورهای عضو اتحادیه اروپا به کشورهایی که از دزدی دریایی آسیب‌دیده‌اند مدنظر قرار دارد و در بلندمدت باید اقداماتی انجام شود تا مسئله دزدی دریایی در سواحل سومالی پایان یابد.

اتحادیه اروپا قراردادهایی با کشورهای موریتانی و تانزانیا برای انتقال متهمین امضا کرده است. برنامه مشترک اتحادیه اروپا و سازمان ملل برای کمک به کنیا این امکان را فراهم کرده تا سیستم قضایی این کشور از سال ۲۰۰۹ در خصوص برخورد قضایی با متهمین دزدی دریایی اقدام کند.

اقدام بعدی اتحادیه اروپا ایجاد امکانات دریایی منطقه‌ای برای مقابله با دزدی دریایی بود. سواحلی مانند مومباسا و دارالسلام به دلیل اهمیت بالای خود همواره مورد تهدید دزدان دریایی قرار دارند. بنابراین، مقابله با دزدی دریایی در منافع راهبردی این دو منطقه بسیار حائز اهمیت است. در بلندمدت

باید توجه داشت که امنیت منطقه اقیانوس هند باید توسط کشورهای منطقه حفظ شود نه نیروهای بین‌المللی؛ بر این اساس، اتحادیه اروپا با رویکردی همکاری‌جویانه درصدد توسعه ظرفیت‌های محلی جهت اطمینان از امنیت دریایی برآمده است.

۶-۲. مأموریت امنیت مشترک و سیاست دفاعی اتحادیه اروپا

۱. اهداف اصلی این نهاد:

- گسترش ظرفیت‌های دریایی در کنیا، تانزانیا و جیبوتی.

- توسعه ظرفیت‌های حقوقی، به ویژه در سومالی، با هدف تقویت نیروی پلیس ساحلی. این اقدامات شامل مشاوره کارشناسان در زمینه اقدامات قانونی و پلیسی مرتبط با امنیت دریایی، آموزش نیروهای ساحلی برای افزایش تولنایی‌های آن‌ها در اجرای حقوق دریاها و تأمین تجهیزات موردنیاز است.

۲. برنامه امنیت دریایی منطقه‌ای:

- این برنامه که تحت حمایت اتحادیه اروپا قرار دارد، حدود ۳۷.۵ میلیون یورو برای توسعه استراتژی مقابله با دزدی دریایی در سواحل سومالی اختصاص داده است. هدف این برنامه تقویت ظرفیت‌های قضایی برای بازداشت، انتقال و مجازات متهمان به دزدی دریایی است. همچنین بر اهمیت رشد اقتصادی و جریان‌های مالی مرتبط با دزدی دریایی تأکید می‌کند و به افزایش ظرفیت‌های ملی و منطقه‌ای در حوزه امنیت دریایی می‌پردازد.

۳. طرح آگاه‌سازی از خطرات دریایی و دزدی دریایی:

- یکی از مهم‌ترین اقدامات اتحادیه اروپا در این زمینه، آگاه‌سازی درباره شرایط و موقعیت دزدی دریایی در منطقه است. این طرح با اختصاص یک میلیون یورو اجرا شده و نشأت گرفته از قطعنامه سال ۲۰۰۸ پارلمان اروپا است. هدف آن استفاده از ابزارهای فنی مانند فناوری ماهواره‌ای برای افزایش آگاهی‌ها درباره شرایط واقعی دزدان دریایی و بهبود شناخت تهدیدها در ناحیه غربی اقیانوس هند است.

۴. مقابله با ماهیگیری غیرقانونی:

- اگرچه این اقدام به طور مستقیم با دزدی دریایی ارتباط ندارد، اما اقدامات ضد ماهیگیری غیرقانونی تأثیرات مثبتی بر امنیت منطقه‌ای دارد. اتحادیه اروپا به طور فعال از سیاست‌های بخش ماهیگیری کشورهای مختلف حمایت می‌کند که شامل توافق‌نامه‌های مشارکت ماهیگیران در اقیانوس هند و

برنامه‌های مدیریت پایدار منابع طبیعی است. از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۱، بودجه‌ای معادل ۱۰ میلیون یورو برای حمایت از ماهیگیران منطقه‌ای در جنوب غربی اقیانوس هند اختصاص یافته است تا تعداد حملات به کشتی‌های غیرقانونی کاهش یابد.

۳-۶. توافقات قضایی اتحادیه اروپا با کنیا

اتحادیه اروپا در سال ۲۰۰۹ با دولت کنیا یادداشتی را در خصوص انتقال مظنونان به دزدی دریایی که توسط نیروی دریایی این اتحادیه دستگیر شده‌اند، امضا کرد. بر اساس این یادداشت، که به صورت یک معاهده میان نمایندگان اتحادیه و کنیا تبادل شد، دولت کنیا متعهد گردید تا مظنونان به دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن را با رعایت موازین حقوق بشر محاکمه کند.

ماده ۱ مصوبه شورای اروپا که در راستای اعمال قطعنامه‌های شورای امنیت در تاریخ ۱۰ نوامبر ۲۰۰۸ به تصویب رسیده است، عملیات نظامی اتحادیه اروپا در این منطقه را به عنوان اقدامی برای حمایت از قطعنامه‌های (۲۰۰۸) ۱۸۴۶، (۲۰۰۸) ۱۸۱۶ و (۲۰۰۸) ۱۸۳۸ و مطابق با ماده ۱۰۱ و مقررات بعدی آن در کنوانسیون حقوق دریاها، مصوب ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ می‌داند.

این توافقات نشان‌دهنده همکاری بین‌المللی در مبارزه با دزدی دریایی و تأکید بر اهمیت رعایت حقوق بشر در فرآیندهای قضایی است.

نتیجه‌گیری

امروزه یکی از مهم‌ترین چالش‌های جامعه بین‌المللی، توسعه فعالیت‌های مجرمانه دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن است؛ شاهره موصلاتی حائز اهمیتی که عامل عمده‌ای در تسهیل کشتی‌رانی بین‌المللی و تجارت شرق عالم به غرب به شمار می‌رود. شایان ذکر است که با وجود کوشش‌های فراوان، تاکنون تمهیدات منطقه‌ای و بین‌المللی در تأمین ایمنی کشتی‌رانی در آب‌های بین‌المللی موفقیت‌چندانی را به همراه نداشته است. از جمله چالش‌های اصلی برای تأمین ایمنی و امنیت ناوگان تجاری در برابر دزدان دریایی در این منطقه، فقدان اراده سیاسی بین‌المللی و منطقه‌ای یکپارچه در جهت تقویت نهادها و سازوکارهای منطقه‌ای برای حمایت از سرکوبی این پدیده در منطقه شاخ آفریقا، ظرفیت‌های ناکافی موجود، نبود برنامه‌های مؤثر و منسجم برای مبارزه با دزدان دریایی، فقدان چارچوب‌های قانونی واحد، اختلافات مرزی و قومی، و حساسیت‌های زیاد نسبت به حق حاکمیت ملی اشاره نمود.

از طرفی، در رابطه با چالش‌های حقوقی-سیاسی و قضایی؛ فقدان اختیارات مناسب قضایی در برخی از کشورها و عدم تمایل برخی دیگر از کشورها برای تعقیب افراد مظنون به دزدی دریایی را می‌توان برشمرد. ضعف فرآیند قانونی موجود در قوانین ملی کشورها و مقررات بین‌المللی موجب وضعیت بی‌کیفری و مصونیت از مجازات مرتکبین جرم دزدی دریایی است؛ به طوری که در رویه عملی کشورها مشاهده شده نیروهای دریایی پس از دستگیری دزدان دریایی، چاره‌ای جز رها کردن و انصراف از پیگرد قانونی آنان ندارند. به علاوه، کشتی‌های جنگی نیروهای دریایی درگیر در سواحل سومالی تحت لوای اختیارات داخلی و بین‌المللی متعددی عمل می‌کنند و یک دستورالعمل واحد که تمام مأموریت‌های ضد دزدی دریایی را تحت پوشش قرار دهد، وجود ندارد. حتی از زمان استقرار ناوگان دریایی بین‌المللی در خلیج عدن، حملات دزدان دریایی با بی‌پروایی بیشتری ارتکاب یافته است.

کشور سومالی الگویی تمام عیار از یک دولت ناتوان محسوب می‌شود که از یک اقتصاد فروپاشیده، نظم اجتماعی نابسامان، وضعیت معیشتی متزلزل و بحران‌های حقوق بشری و بشردوستانه رنج می‌برد. عواملی مانند خشکسالی، کاهش تدریجی منابع طبیعی، بیکاری، وقوع جنگ‌های داخلی، گسترش ناامنی در برخورد‌های قبیله‌ای، ناتوانی رژیم سومالی در بهبود وضعیت اقتصادی، کمبود سرمایه تأسیسات زیربنایی و فقدان نیروی انسانی ماهر مانع از هرگونه تحرک اقتصادی مؤثر شده است. این عوامل به همراه افزایش ماهیگیری‌های غیرقانونی و انباشت ضایعات سمی و خطرناک در سواحل این کشور، موجبات گرایش جمعیت سومالی به فعالیت‌های مجرمانه و به‌خصوص دزدی دریایی را فراهم می‌کند.

بر این مبناست که شورای امنیت در قطعنامه‌های صادره اعلام می‌دارد که محو دزدی دریایی مستلزم استقرار صلح و ثبات در سومالی و تقویت نهادهای سیاسی، توسعه اقتصادی و اجتماعی، رعایت حقوق بشر و حکومت قانون است.

در زمینه مقابله با بحران اخیر در سواحل سومالی یکی از مهم‌ترین چالش‌های حقوقی مشکلات مربوط به تعقیب کیفری متهمین به دزدی دریایی است که بخش اعظم این محاکمات در کشور کنیا انجام می‌شود. شورای امنیت در قطعنامه ۱۹۱۸ خود درخواست نمود گزارشی جامع درباره راه‌حل‌های ممکن برای تعقیب متهمین ارائه دهد. راه‌حل‌های پیشنهادی دبیر کل سازمان ملل شامل تأسیس دادگاه ملی سومالی یا دادگاه ویژه منطقه‌ای است.

در اثبات این امر که دکترین صلاحیت جهانی نقش بنیادینی در مقابله با تروریسم دریایی ایفا کرده است باید اذعان نمود که مجموع مقررات قانونی باید دچار تحول مفهومی گردد تا همه کشورها قادر به اعمال صلاحیت جهانی بر فعالیت‌های مجرمانه باشند.

فعالیت‌های غیرقانونی دزدی دریایی تأثیرات شایانی بر امنیت دریانوردی، محیط‌زیست دریایی و اقتصاد جهانی دارد. همچنین بر صنعت حمل‌ونقل دریایی تأثیر منفی داشته و موجب افزایش نرخ بیمه می‌شود. با توجه به ملاحظات حقوق بشر، توسل به‌زور در مراحل دستگیری مجاز است مشروط بر اینکه معقول باشد. مشکلات مربوط به رعایت حقوق بشر یکی از عوامل ایجاد بی‌کیفری است. این نظریه می‌تواند تحولی بزرگ برای نظم حقوقی بین‌المللی نوین باشد زیرا تلاقی میان سه حوزه مهم حقوق بین‌الملل شامل حقوق بشر، حقوق مخاصمات مسلحانه و حقوق دریاها را نوید می‌دهد.

References

- Fan-Glan, Gerhard, (2009), *An Introduction to Public International Law*, translated by Seyyed Davoud Aghaei, Mizan Publishing House. . [In Persian]
- Hosseini, M J, (2008), *The piracy crisis on the coast of Somalia and the role of major powers*, African Studies Quarterly. . [In Persian]
- Kek Din, N and Diyeh, P and Pele, A, (2012), *Public International Law*, translated by Hassan Habibi, Tehran, Information, second edition, second volume. . [In Persian]
- Matin Daftari A, (2007), *the evolution of international maritime law, from Grotius to Geo conferences*, Ganj Danesh Library Publications, Tehran. . [In Persian]
- Mouszadeh, R, (2012), *Essentials of Public International Law*, Tehran, Mizan Publishing House, second edition. . [In Persian]
- Pourbafarani, H, (2013), *International Criminal Law*, Tehran, Jangal Javadane Publishing House. . [In Persian]
- Taghizadeh, Zakieh, (2013), *The evolution of dealing with piracy from the perspective of international law*, Ganj Danesh Publishing House, Tehran . [In Persian].
- Wallace, R K, (2000), *International Legal Journal*, translated by Seyyed Ghasem Zamani and Mahnaz Behramlou, Danesh Legal Institute. . [In Persian]
- Wallace, R K; (2000), *International Law*, translated by Mohammad Sharif, Tehran, Ney Publishing, first edition. . [In Persian]
- Ziyai Begdali, M R, (2014), *Public International Law*, Tehran, Ganj Danesh, 22nd edition. . [In Persian]