



1822 ✓

دانشگاه تهران

دانشکده حقوق و علوم سیاسی

پایان نامه جهت دریافت درجه کارشناسی ارشد حقوق بین الملل

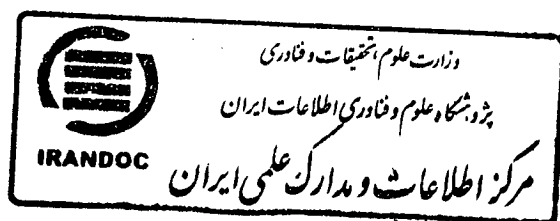
نظام بین المللی مقابله با دزدی دریایی

استاد راهنما: جناب آقای دکتر ممتاز

استاد مشاور: جناب آقای دکتر میرعباسی

نگارش: فرشته مسلمی

بهمن ماه ۸۹



۱۵۶۲۰۷

۱۳۹۰/۲/۱۲



جمهوری اسلامی ایران
دانشگاه تهران

شماره _____
تاریخ _____
پیوست _____

اداره کل تحصیلات تکمیلی

باسمه تعالی

تعهد نامه اصالت اثر

اینجانب ^د فریبه مسلمی متعهد می شوم که مطالب مندرج در این پایان نامه / رساله حاصل کار پژوهشی اینجانب است و به دستاوردهای پژوهشی دیگران که در این پژوهش از آنها استفاده شده است ، مطابق مقررات ارجاع و در فهرست منابع و مأخذ ذکر گردیده است. این پایان نامه / رساله قبلاً برای احراز هیچ مدرک هم سطح یا بالاتر ارائه نشده است . در صورت اثبات تخلف (در هر زمان) مدرک تحصیلی صادر شده توسط دانشگاه از اعتبار ساقط خواهد شد .
کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به پردیس / دانشکده / مرکز دانشگاه تهران می باشد .

نام و نام خانوادگی دانشجو

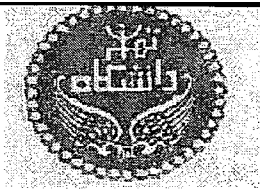
امضاء

فریبه مسلمی

۱۳۹۰/۲/۱۲

آدرس : خیابان انقلاب اول خیابان لهر رازی - پلاک ۵ کد پستی : ۱۳۰۴۵/۵۶۸

فاکس : ۶۸۹۷۳۱۴



دانشکده حقوق و علوم سیاسی
گروه آموزشی حقوق عمومی
گواهی دفاع از پایان نامه کارشناسی ارشد

هیات داوران پایان نامه کارشناسی ارشد: فرشته مسلمی بیدهندی

در رشته : حقوق بین الملل : گرایش :

با عنوان : نظام بین المللی مقابله با دزدی دریایی

را در تاریخ : ۸۹/۱۲/۸

به عدد	به حروف
۱۹	نورده

با نمره نهایی :

ارزیابی نمود .

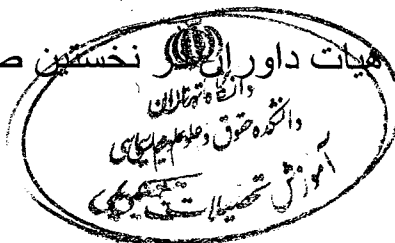
عالی

با درجه :

ردیف	مشخصات هیات داوران	نام و نام خانوادگی	مرتبه دانشگاهی	دانشگاه یا موسسه	امضاء
۱	استاد راهنما استاد راهنمای دوم (حسب مورد):	دکتر جمشید ممتاز	استاد	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۲	استاد مشاور	دکتر سیدباقر میرعباسی	دانشیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۳	استاد داور (یا استاد مشاور دوم)	دکتر احمد مومنی راد	استادیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	
۴	استاد مدعو				
۵	نماینده کمیته تحصیلات تکمیلی گروه آموزشی :	دکتر سیدباقر میرعباسی	دانشیار	دانشکده حقوق و علوم سیاسی	

تذکر : این برگه پس از تکمیل هیات داوران در نخستین صفحه پایان نامه درج می گردد .

۱۳۹۰/۲/۱۲



تقدیر و تشکر

سپاس خدای را عزوجل که همواره عنایات خود را بر اهل علم ارزانی می دارد. پس از حمد خداوند، بر خود فرض میدانم که از زحمات بی دریغ اساتید محترمی که مرا در تدوین این پایان نامه همراهی نمودند، تقدیر و تشکر به عمل آورم. از استاد بزرگوارم جناب آقای دکتر ممتاز که همواره با سعه صدر و گشاده رویی پاسخگوی سوالاتم بودند، صمیمانه قدردانی می کنم که اگر نبود دقت و نکته سنجی و لطف ایشان، بی شک نوشتار حاضر به ثمر نمی نشست.

از استاد ارجمند جناب آقای دکتر میر عباسی هم که مرا در تدوین هر چه بهتر این رساله یاری نمودند، نهایت تشکر و سپاسگزاری را دارم. در پایان نیز از استاد بزرگوار، جناب آقای دکتر مومنی راد، که علی رغم مشغله کاری فراوان و فرصت کم، قبول زحمت نموده و داوری این پایان نامه را به عهده گرفتند، پیشاپیش تقدیر و تشکر میکنم.

بر خود واجب میدانم از محبت های بی دریغ و بی شائبه تک تک اعضای خانواده ام نیز خالصانه سپاسگزاری نمایم که در طول تحصیلاتم همواره از حمایت های ایشان بهره وافر برده ام.

فهرست اختصارات:

WFP	World Food Program	برنامه جهانی غذا
IMB	International Maritime Bureau	دفتر بین المللی دریانوردی
IMO	International Maritime Organization	سازمان دریایی بین الملل
HSC	High Seas Convention	کنوانسیون دریاهای آزاد
LOSC	Law of the Sea Convention	کنوانسیون حقوق دریاها
SUA	Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation	کنوانسیون منع اعمال غیرقانونی علیه امنیت کشتی رانی
TFG	Transitional Federal Government	دولت فدرال انتقالی
EUNAVFOR		نیروهای دریایی اتحادیه اروپا
UNODC	The United Nation Office on Drugs and Crime	برنامه سازمان ملل برای مقابله با مواد مخدر
UNDP	The united Nation Development Program	برنامه توسعه سازمان ملل
UNPOC	The United Nation Political Office for Somalia	دفتر سیاسی سازمان ملل در امور سومالی
CMF	Combined Maritime Forces	نیروهای متلفه دریایی

چکیده:

برای زمانهای طولانی، دزدی دریایی یک خطر همیشگی آزاردهنده در اقیانوسها و دریاها محسوب میشود. این واقعیت در گذشته وجود داشته و حتی امروز نیز گریبان گیر حمل و نقل دریایی است و منشا اصلی نگرانی خدمه، مالکین کشتی ها، بیمه گران، کشورهای ساحلی و سازمانهای بین المللی ذیربط می باشد. بعلاوه دزدان دریایی، جان و مال انسانها را نیز مورد تهدید قرار میدهند. در چنین موقعیتی اتخاذ اقداماتی موثر برای مقابله با این پدیده، ضروریست. قواعد بین المللی موجود در رابطه با دزدی دریایی، دچار روزنه ها و راههای گریزیست که شایسته بررسی است. قوانین فعلی دزدی دریایی بیشتر بر خرد سستی و تجربیات گذشته استوار است و باید با نیازهای امروز هماهنگ شود. یکی از مهمترین کاستی های قواعد موجود، فقدان مکانیزم موثری برای محاکمه دزدان دریایی و رعایت حقوق بشر در مورد آنهاست. پژوهش حاضر تلاش می نماید موضوعات مربوط به قوانین بین المللی موجود در این رابطه را شناسایی نموده و مورد بررسی قرار دهد. علی الخصوص از این منظر که چه اقداماتی برای بیشتر کارآمد نمودن این ابزارها باید انجام شود تا آنها را به سلاحی موثر برای جلوگیری از وقوع این اتفاقات و یا حداقل کنترل آنها، تبدیل نماید.

کلید واژگان:

دزدی دریایی، حملات مسلحانه علیه کشتی ها، صلاحیت جهانی، قطعنامه های شورای امنیت، سازمانهای بین المللی، تعقیب قضایی، حقوق بشر

فهرست مطالب

صفحه	عناوین
	فهرست اختصارات
	چکیده فارسی
	مقدمه
۱	الف) پیشگفتار
۱	۱- طرح موضوع و ضرورت تحقیق
۴	۲- سوالات و فرضیات
۴	۳- پیشینه تحقیق و ساماندهی پژوهش
۶	ب) کلیات
۶	۱- تاریخچه
۹	۲- ویژگی های پدیده دزدی دریایی
۱۰	۳- انواع دزدی دریایی
۱۲	۴- انواع دزدان دریایی
۱۳	۵- خطرات و آسیب های دزدی دریایی

- ۱۵ ۶-ارائه آمار و ارقام دزدی دریایی
- ۲۲ ۷-سومالی، فصلی نو در چالش دزدی دریایی
- ۳۱ بخش اول: ترتیبات کنوانسیون حقوق دریاها در مقابله با دزدی دریایی
- ۳۴ فصل اول: چارچوب حقوقی موجود برای مبارزه با دزدی دریایی
- ۳۶ گفتار اول- دزدی دریایی در کنوانسیون های حقوق دریا ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲
- ۴۲ گفتار دوم- تعریف دزدی دریایی
- ۴۳ مبحث اول: لوازم و شروط ضروری و غیر قابل تفکیک از دزدی دریایی در کنوانسیون ۱۹۸۲
- ۴۳ بند اول- ضرورت وجود دو کشتی
- ۴۴ بند دوم- وجود اهداف و مقاصد شخصی
- ۴۶ بند سوم- محل وقوع دزدی دریایی
- ۴۹ فصل دوم: کاستی های کنوانسیون حقوق دریاها در مقابله با دزدی دریایی
- ۵۴ گفتار اول- راه حلهای جبران کاستی های حقوق بین الملل دزدی دریایی
- ۵۴ بند اول- گسترش حوزه تعریف دزدی دریایی
- ۵۵ بند دوم- گسترش حوزه جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی
- ۵۵ بند سوم- واگذاری صلاحیت قضایی دولتها به محکمه ای بین المللی
- ۵۶ بند چهارم- وجود شرط تعقیب و محاکمه، و یا استرداد دزدان دریایی

۵۸	نتیجه گیری بخش اول
۶۰	بخش دوم: تمهیدات تکمیلی برای مبارزه با دزدی دریایی
۶۰	فصل اول: توسل به ترتیبات کنوانسیونهای مقابله با تروریسم
۶۰	گفتار اول-کنوانسیون منع اعمال غیر قانونی علیه امنیت کشتی رانی ۱۹۸۸ (SUA)
۶۱	مبحث اول: پیشینه کنوانسیون ۱۹۸۸
۶۴	بند اول-پاسخ جامعه بین المللی، نسبت به افزایش نگرانی ها راجع به تروریسم دریایی
۶۶	بند دوم- دعوت شورای امنیت
۶۸	مبحث دوم: ماهیت رژیم حقوقی SUA
۶۸	بند اول- محاکمه یا استرداد
۶۹	بند دوم- مبانی صلاحیتی
۷۱	بند سوم- قواعد بین المللی دزدی دریایی و تروریسم دریایی
۷۵	گفتار دوم -کنوانسیون منع گروگانگیری ۱۹۷۹
۷۸	مبحث اول: تعریف گروگانگیری
۸۰	بند اول-الزام به جرم انگاری
۸۰	بند دوم-الزام کشورها به همکاری
۸۱	بند سوم-الزام به محاکمه یا استرداد

۸۳	فصل دوم: گسترش همکاریهای بین المللی
۸۳	گفتار اول- اقدامات شورای امنیت سازمان ملل
۸۵	مبحث اول: منشا قطعنامه های ضد دزدی دریایی
۹۳	مبحث دوم: نگرانی ها راجع به تغییر قواعد بین المللی
۹۵	گفتار دوم- اقدامات دسته جمعی و همکاریهای بین المللی در مبارزه با دزدی دریایی
۹۵	مبحث اول: اقدامات ناتو
۹۶	مبحث دوم: اقدامات اتحادیه اروپا
۹۷	مبحث سوم: نیروهای متلفه دریایی
۹۸	مبحث چهارم: عملیات IMB در مبارزه با دزدی دریایی
۹۸	مبحث پنجم: کمک های UNODC
۹۹	مبحث ششم: تلاشهای مضاعف سایر کشورها
۱۰۰	گفتار سوم- فعالیتهای سیاسی- حقوقی با محوریت دزدی دریایی
۱۰۴	گفتار چهارم- راهکارهای عملی در دریا برای مبارزه با دزدان دریایی
۱۰۷	نتیجه گیری بخش دوم
۱۰۸	بخش سوم: تعقیب و محاکمه دزدان دریایی و تشکیل دادگاهی بین المللی
۱۰۹	فصل اول: اکراه دولتهای غربی از محاکمه دزدان دریایی در سرزمین خود

- ۱۱۳ گفتار اول-راه حل‌های پیشنهادی دبیر کل در رابطه با محاکمه دزدان دریایی
- ۱۱۶ گفتار دوم-طرح پیشنهادی کشور اکراین با محوریت موضوع دزدی دریایی
- ۱۲۱ مبحث اول:تشکیل دادگاه ویژه محاکمه دزدان دریایی
- ۱۲۶ گفتار سوم-نقش دیوان بین المللی دریاها در رابطه با محاکمه دزدان دریایی
- ۱۲۷ **فصل دوم:جایگاه حقوق بشر در چالش دزدی دریایی**
- ۱۲۷ گفتار اول-تضمین حقوق متهم در اسناد عام حقوق بشری
- ۱۲۸ مبحث اول:بررسی حقوق متهم در مرحله کشف جرم در کنوانسیونهای حقوق بشری
- ۱۲۹ مبحث دوم: بررسی حقوق متهم در مرحله تعقیب
- ۱۳۰ مبحث سوم: بررسی حقوق متهم در مرحله تحقیقات مقدماتی
- ۱۳۱ مبحث چهارم: بررسی حقوق متهم در مرحله شروع بازپرسی
- ۱۳۲ مبحث پنجم: بررسی حقوق متهم در حین بازجویی
- ۱۳۳ گفتار دوم- ترتیبات به نفع متهم در قراردادهای انتقال دزدان دریایی
- ۱۴۰ مبحث اول:قراردادهای دو جانبه میان کشورها در رابطه با دزدی دریایی
- ۱۴۴ و در پایان
- ۱۴۴ اقدامات جمهوری اسلامی ایران در مبارزه با دزدی دریایی

۱۴۸

نتیجه گیری بخش سوم

۱۴۹

پیشنهادات و نتیجه گیری نهایی

۱۵۴

چکیده انگلیسی

۱۵۵

منابع

ضمائم

"ربکم الذی یزجی لکم الفلک فی البحر لتبتغوا من فضله"

پروردگار شماست آنکه در دریا برای شما کشتی ها را روان میسازد تا از فضل او روزی طلید.

سوره مبارکه اسرا-آیه ۶۶

مقدمه:

الف- پیشگفتار

۱- طرح موضوع و ضرورت تحقیق:

پدیده دزدی دریایی

دزدی دریایی^۱ پدیده ایست که ممکن است از دید برخی افراد تنها جنبه افسانه ای داشته باشد و به زعم عده ای دیگر فقط به قرون گذشته مربوط باشد و یا حداقل کمتر کسی فکر کند که دزدی دریایی با توجه به پیشرفت های حاصل شده در امور کشتی سازی و دریانوردی در قرن اخیر توانسته باشد به حیات خود ادامه دهد. اما آنچه مشهود است اینست، که نه تنها دزدان دریایی هنوز در مناطق زیادی از آبهای جهان به کشتی ها حمله ور میشوند، بلکه آنها هم پا به پای دنیای مدرن رشد و پیشرفت نموده اند. به طوری که هم اکنون گروههایی فعال از دزدان دریایی با قایق هایی تندرو، مجهز به سلاحهای گرم و اتوماتیک، هر لحظه در کمین کشتی های عبوری در خلیج عدن نشسته اند. نقاط خاصی در میان آبهای جهان هستند که با توجه به وضعیت جغرافیایی و خشکی های اطراف و یا حتی نوع سیستم حکومتی کشورهای مجاور، از مناطق محبوب دزدان دریایی به شمار می روند. از جمله این مناطق می توان به تنگه مالاکا، که منطقه ایست بین سه کشور اندونزی، مالزی و سنگاپور و دارای جزایر متعدد و فراوان است، اشاره کرد. آبهای داخلی و دریای

¹ Piracy-Piraterie

سرزمینی کشور مالزی نیز در سالهای اخیر، از بهترین مناطق برای دزدان دریایی و نا امن ترین مناطق برای حرکت کشتی ها محسوب میشود و از آمار بالایی در کشتی ربایی و حمله به کشتی ها برخوردار بوده است. آبهای داخلی و دریای سرزمینی نیجریه در افریقا و مناطقی در امریکای مرکزی و حوزه ی کارائیب نیز از جمله مناطق نا امن کشتی رانی است. خلیج عدن نیز که در شمال کشور سومالی قرار دارد و مدیترانه و دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل می کند، یکی از خطرناک ترین راههای آبی جهان و از عمده ترین مناطق و مسیرهای قاچاق انسان از سومالی به یمن و دیگر نقاط جهان است. بنابراین منطقه خلیج عدن برای دزدان دریایی، منطقه ای کاملاً شناخته شده است.

به دلیل افزایش اعمال دزدی دریایی و سایر اعمال خشونت بار که امنیت کشتی رانی بین المللی را به چالش کشیده، نگرانی های عمیقی ایجاد شده است. چرا که ادامه این روند حیات انسانها و آزادی دریانوردی را به مخاطره می اندازد. بعلاوه مسئله دزدی دریایی، هزینه های تجارت بین المللی را نیز افزایش میدهد. کشتی های تجاری برای اینکه از منطقه امن تری عبور کنند، اقدام به تغییر مسیر و انتخاب مسیرهای جایگزین میکنند که این امر باعث طولانی شدن مسیرها و بالا رفتن هزینه حمل و نقل کشتی ها، افزایش مقدار سوخت و افزایش نرخ بیمه کشتی های تجاری (حدود ده

² Corinne Touret, *La Piraterie au Vingtieme Siecle*, Librairie Generale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., 1992, P.4

درصد) میشود. کشتی هایی که حامل مواد غذایی هستند نیز با این روش تبعات آسیب زایی را خواهند پذیرفت.

دزدی دریایی پدیده ای است که سابقه طولانی آن به دوران قبل از میلاد مسیح بازمیگردد و همواره با ایجاد نا امنی در مسیرهای آبی پرتردد به تجارت از راه دریا که مزیت های گوناگون و اهمیت اقتصادی فراوانی دارد، خسارات جدی وارد کرده است. انسان همواره با دزدی دریایی به عنوان قدیمی ترین و مستمر ترین جرائم در دریا مواجه بوده است. اگر دزدی دریایی توانسته در طول بیش از ۳۰۰۰ سال پدیده ای مستمر باشد به دلیل پیوند با خشونت است. شاید به جرات بتوان گفت که خشونت، مهمترین ویژگی دزدی دریایی است.^۴ امروزه با بهره گیری دزدان دریایی از فنون پیشرفته و با سوء استفاده آنان از فقدان حاکمیت و یا ضعف برخی از کشورهای ساحلی در تأمین امنیت مسیرهای آبی، جامعه دریانوردی بین المللی با شکل مدرنی از این پدیده شوم مواجه شده است. در واقع گسترش دامنه دزدی دریایی به مناطق تحت حاکمیت این کشورها خود از وجوه نو ظهور و قابل تأمل دزدی دریایی مدرن محسوب میشود.

حمل و نقل دریایی به دلیل ویژگیهای خاص خود، مانند قابلیت حمل بسیار زیاد کالا در طول سفر، ارزان بودن هزینه حمل و نقل و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده کالاها، بیش از سایر شیوه های حمل و نقل مورد توجه است. یکی از حلقه های اصلی زنجیره حمل و نقل دریایی، کشتی یا

^۳ سوری، محمد، "دزدی دریایی"، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، ناشر: انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، چاپ اول، دی ماه ۸۹، ص ۶۳

^۴ Lucchini Laurent, Voelckel Michel "Droit de la mer", Tome 2: Delimitation, navigation et peche, Vol 2, Paris, 1996, p153

به عبارتی صنعت کشتیرانی است. بیش از ۶/۸ بلیون تن کالا به ارزش ۷/۴ تریلیون دلار در چرخه تجارت جهانی از طریق دریا جا به جا میشود و این رقم معادل ۹۰٪ تجارت دنیا است.^۵ به عبارتی تنها ده درصد از کل حمل و نقل بین المللی دنیا، از طریق راههای زمینی یا هوایی صورت می پذیرد. این آمار به خوبی نشان میدهد که پرداختن به موضوع مقابله با دزدی دریایی، در شرایط کنونی تا چه حد ضرورت دارد.

۲- سوالات و فرضیات پژوهش، بررسی ادبیات موضوع و ساماندهی تحقیق:

باتوجه به رشد فزاینده تهدیدات دزدان دریایی برای ناامن کردن دریا و حمل و نقل دریایی، به نظر میرسد قوانین حقوقی موجود در قالب کنوانسیونهای حقوق دریا، برای پاسخگویی به این پدیده شوم کافی نیست. تمهیدات دیگری نیاز است تا ترتیبات موجود کاملتر شود و در نتیجه توانایی بیشتری برای مبارزه با این امر داشته باشد. اقدامات کاربردی، شامل همکاریهای گسترده جامعه بین المللی و اقدامات شورای امنیت، در این راستا نقش بسیار پررنگی دارند. آنچه در این پژوهش تلاش شده به آن پاسخ داده شود اینست که ظرفیت حقوق بین الملل برای جلوگیری، مبارزه و از بین بردن دزدی دریایی تا چه اندازه است و چگونه باید این ظرفیت را ارتقا بخشید؟ در سطح بین المللی و منطقه ای چه تلاشهایی خارج از چارچوب حقوق بین الملل بمنظور پیشگیری از وقوع این جرم و مقابله با آن انجام گرفته است و میزان کارایی این اقدامات در چه حدی بوده است؟

^۵ سوری، محمد، همان، ص ۵۷

نکته ای که نگارنده را بر آن داشت تا تحقیقات خود را در این زمینه به انجام رساند، مشکلات کنونی راجع به این مسئله است، که گریبان گیر کشورها شده است. بعلاوه نگاهی گذرا به عناوین پژوهشهای موجود در سالهای اخیر به خوبی نشان میدهد که چنین مواردی به ندرت مورد توجه قرار گرفته. در حالی که کشور عزیز ما ایران، از جنوب به دریای عمان و خلیج فارس محدود گشته و کشتی های ایرانی نیز بارها در معرض حملات موفق یا ناموفق دزدان دریایی قرار گرفته اند. به دلیل نو بودن موضوع، منابع فارسی در این خصوص بسیار نادرند و در صورت وجود نیز، از کلیات فراتر نمیروند. استفاده از منابع لاتین و مطالب سایتهای حقوقی نیز تا حدی راه گشای بن بست کمبود منابع میگردد. به هر حال تلاش بر این بوده که در شرایط موجود، تحقیقی جامع در این موضوع صورت پذیرد و تمامی اسنادی که تا ۲۵ ژانویه ۲۰۱۱ در مورد این موضوع صادر شده اند، مورد بررسی قرار گیرد. برای نیل به این مقصود این رساله به سه بخش تقسیم گشته است. بخش اول ترتیبات کنوانسیون حقوق دریاها با تاکید بر کاستی هایش مورد بررسی قرار گرفته و در بخش دوم به تمهیدات تکمیلی در جهت مبارزه با دزدی دریایی پرداخته شده. در بخش سوم نیز بحث اکراه دولتهای غربی در تعقیب و محاکمه دزدان دریایی و لزوم تشکیل دادگاهی بین المللی که در آن حقوق بشر نیز در مورد دزدان دریایی رعایت شود، مورد واکاوی قرار گرفته است.

امید است این نوشتار، گامی کوچک در غنای منابع موجود در حوزه حقوق دریاها، محسوب شود.

ب- کلیات:

۱- تاریخچه:

تاریخچه دزدی دریایی تا دوران معاصر

دزدی دریایی راهی برای زندگی در کشورهای متعددی بوده است. در نتیجه برای زمانهای طولانی دزدی دریایی یک خطر همیشگی آزاردهنده در اقیانوسها و دریاها، محسوب میشد. تاریخ نشان میدهد، دزدی دریایی از روزهای ابتدایی ماجراجویی بشر در دریاها، اتفاق می افتاده. ماجراجویی که توسعه یافت و برخی را مشهور نمود و مایه ی ننگ و رسوایی برخی دیگر شد و برای سالیان طولانی رشد و تداوم یافت. مبدا و منشا نخستین دزدی دریایی در ابتدای زمانها گم شده. چنانچه نویسنده ای عنوان نموده نخستین بار که شی با ارزشی در قایقی ساحل را ترک گفت، اولین دزد دریایی برای ربودن آن اقدام کرد.^۶

به هر حال تاریخچه دزدی دریایی، به سالهای خیلی دور یعنی تقریباً "به بیش از ۳۰۰۰ سال قبل، باز میگردد. اسناد و مدارک قدیمی که در لوح های گلی حک شده اند، نشان میدهند که قدیمیترین دزدیهای دریایی در دوره فراعنه مصر، ۱۳۵۰ سال قبل از میلاد، اتفاق افتاده و مربوط به حمله دزدان دریایی به کشتیهای باری در دریای مدیترانه و شمال افریقا، بوده است. کلمه دزدی دریایی، نخستین بار در سال ۱۴۰ قبل از میلاد توسط رومیهای باستان، مورد استفاده قرار گرفته است. بر اساس

^۶ J.A.Gottschalk and B.P.Flanagan with L.J.Kahn and D.M.Larochelle, Jolly Roger with an UZI: the Rise and Threat of Modern Piracy (Annapolis, Naval Institute Press, 2000), p.1