

Research Paper

Piracy: A threat to peace, international security and regional politics

Seyed Yaser Miri¹, Farid Azadbakht^{*2}, Masoud Ghasemi²

1. PhD student, Department of Law, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran
2. Assistant Professor, Department of Law, Kermanshah Branch, Islamic Azad University, Kermanshah, Iran

ARTICLE INFO

PP: 122-143

Use your device to scan and read
the article online



Keywords:

*piracy, international
security, regional policy,
anti-piracy measures,
geopolitical instability,
law enforcement at sea.*

Abstract

In the present era, global threats such as piracy have become fundamental challenges for the international community. Piracy remains a persistent threat to global peace, international security and regional political stability. Despite the coordinated efforts of the international community, this phenomenon continues to disrupt trade routes, endanger human lives and fuel instability in strategic areas such as the Gulf of Aden, the Strait of Malacca and the Gulf of Guinea. These developments have not only affected legal principles and rules, but also challenged the concept of territorial sovereignty and the responsibility of States. In this article, we will examine the international instruments and Security Council resolutions that have been developed to combat piracy. These resolutions have served as key tools in shaping global policies and facilitating international efforts in this area. Also, new conventions and additional protocols that have been established to strengthen international cooperation in this area will be analyzed. All states have the authority to prosecute and try pirates, regardless of the place of commission and the nationality of the perpetrator or victim. Given the importance of the issue, this study emphasizes the responsibility of states in creating maritime security in combating piracy. The research method in this study is descriptive-analytic.

Citation: Miri, S. Y., Azadbakht, F. and Ghasemi, M.(2025). **Piracy: A threat to peace, international security and regional politics.** Geography (Regional Planning), 15(59), 122-143.

DOI: 10.22034/jgeoq.2025.495047.4193

*** Corresponding author:** Farid Azadbakht, **Email:** F.azadbakht@iau.ac.ir

Copyright © 2024 The Authors. Published by Qeshm Institute. This is an open access article under the CC BY license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Extended Abstract

Introduction

Piracy is one of the oldest global crimes that has caused material and moral damage to a large number of states, albeit in a new and fresh form. Despite the efforts of the international community to combat this phenomenon, attacks in sensitive maritime areas such as the Gulf of Aden, the Strait of Malacca, and the Gulf of Guinea have continued, disrupting global trade, endangering the lives of seafarers, and intensifying regional tensions.

The United Nations Security Council, as the main custodian of global peace and security, has repeatedly emphasized the need to combat modern piracy. Although the resolutions issued by this political body are in the form of advisory resolutions, they contain significant points, including the recognition of modern piracy as a threat to international peace and security, the need for international cooperation and the manifestation of the rights of cooperation, etc., the need for a contact group, the use of all necessary measures and methods, and the need to benefit from various regulations. Currently, "piracy" is one of the main factors violating the principle of freedom of navigation, which international law has considered appropriate tools to combat, including the principle of universal jurisdiction. According to this principle, all countries have the jurisdiction to prosecute and try pirates, regardless of the place of commission and the nationality of the perpetrator or victim. Such jurisdiction is provided for in both the 1958 Geneva Convention on the High Seas and the 1982 Convention on the Law of the Sea. However, given the definition of piracy in the aforementioned treaties, the application of such jurisdiction to commit this crime in territorial waters, such as the incidents in recent years off the coast of Somalia, is controversial, because piracy occurs off the coast of Somalia in this country.

Methodology

This article is qualitative and was conducted using a descriptive-analytical method.

Results and discussion

Since the first ships were built, piracy has been a major threat to maritime security in the world's waters, but today, pirates have evolved their methods to hijack ships and take their crews

hostage. Of course, many factors, including the use of modern science on ships, reducing the number of personnel on board, and increasing ship size, have also had a significant impact on the increase in the number of pirate attacks. Due to the increased use of shipping routes, many ships must reduce their speed to control traffic and navigation, which makes them prime targets for pirates. Pirates also often operate in the waters of developing countries or small military fleets and areas affected by war and internal conflicts that have major trade routes. Advanced piracy can also occur in areas with relative political stability.

Conclusion

From an international law perspective, although legal frameworks such as the UN Convention on the Law of the Sea and UN Security Council resolutions have provided a solid theoretical foundation for combating piracy, there are significant implementation challenges. The limitation of the definition of piracy in the UN Convention on the Law of the Sea to high seas, the reluctance of some states to prosecute pirates on human rights grounds, and the lack of sufficient coordination among states in exercising universal jurisdiction are among the main obstacles to effectively combating this phenomenon.

Different theoretical approaches have been proposed to analyze piracy. Realists emphasize the need for strong military measures and the protection of national interests, while liberal institutionalists focus on the importance of international cooperation and strengthening multilateral institutions. On the other hand, critical theorists see piracy as a result of structural inequalities and economic problems in coastal states and emphasize the need to solve root causes of problems such as poverty and weak governance.

The experience of counter-piracy in Somalia shows that while purely military solutions (such as the presence of international fleets) have been effective in the short term, achieving a lasting solution requires strengthening local governments, economic development, and the establishment of effective judicial mechanisms. Regional cooperation (such as the Djibouti and Yaounde Codes of Conduct) can also serve as a model for other crisis areas.

Finally, countering piracy requires a comprehensive approach that includes the following:

- 1 .Strengthening legal frameworks: Revising the definition of piracy to cover attacks in territorial waters and facilitating the prosecution of pirates.
 - 2 .International cooperation: Increasing coordination between international bodies such as IMO, INTERPOL, and regional governments to exchange information and conduct joint operations.
 - 3 .Economic development and governance: Supporting development programs in affected countries to reduce the economic incentives for piracy.
 - 4 .Technology and maritime security: Using advanced technologies such as satellite tracking and early warning systems to enhance ship safety.
 - 5 .Respect for human rights: Ensuring fair trials for defendants and avoiding actions that may lead to human rights violations.
- In short, piracy is a complex phenomenon that can only be effectively countered by a

References

1. Agha-Ali Khani, S. (2009). *The Crisis of Piracy and Related Speculations: Events and Analyses*. Center for African Studies & Ministry of Foreign Affairs. p. 63.
2. Pournouri, M., & Habibi, M. (2006). *International Law of the Seas: The Law of the Sea Convention*. Mahd-e-Hoghoog Publications. 1st ed. p. 90.
3. Taqizadeh, Z. (2012). *The Evolution of Combating Piracy from the Perspective of International Law*. Ganj-e-Danesh Publications.
4. Rezaei, H. (2021). *Extradition of Criminals in International Law*. Mizan Publications.
5. Sadat Midani, S. H. (2009). *Terrorism and International Law*. University of Tehran Press. p. 200.
6. Ziaei Bigdeli, M. R. (2021). *Public International Law*. Ganj-e-Danesh Publications.
7. Mosleh, M. (2005). *Persian-English Legal Dictionary*. Ghalam Publications.
8. Muslimi, F. (2011). *The International System of Combating Maritime Piracy (Master's Thesis)*. University of Tehran. p. 88.
9. Hosseinpour, K. (2015). "Challenges of Maritime Piracy in International and Iranian Law." *Islamic Jurisprudence and Legal Foundations Quarterly*, 9(31), 138.
- combination of military, legal, economic and social solutions. The international community must work together and consider all aspects of this problem to move towards sustainable solutions to ensure maritime security and stability in critical areas.

Keywords:

Asymmetric Deterrence, Complex System, West Asia, Geopolitics of Resistance, Iran

Funding

There is no funding support.

Authors' Contribution

Authors contributed equally to the conceptualization and writing of the article. All of the authors approved the content of the manuscript and agreed on all aspects of the work declaration of competing interest none.

Conflict of Interest

Authors declared no conflict of interest.

Acknowledgments

We are grateful to all the scientific consultants of this paper.

10. Jafari, A. A. (2011). "The Role of the Security Council in Combating Terrorism: A Case Study of Resolution 1373." *International Law Review*, 35.
11. Sajadpour, S. M. K., & Abdolhoseini, A. (2017). "Iran and the Security Threat of Maritime Piracy." *Foreign Policy Quarterly*, 31(3), 15.
12. Seifi, J. (2022). "Judicial Jurisdictions in Counter-Terrorism." *Law Quarterly*, 41(2), 178-201.
13. Hosseini, M. (2022). "Conditions for Intervention in Countering Maritime Terrorism." *Comparative Law Research*, 25(3), 567-589.
14. Abbasi, B., et al. (2022). "Operational Limitations in Counter-Terrorism." *Public Law Research*, 23(4), 290-312.
15. Karimi, A. (2022). "Judicial Cooperation in Maritime Piracy Cases." *International Law Review*, 39(3).
16. Kazemi, S. S., & Heidari, S. (2020). "Combating Piracy in the Coasts of Somalia and the Gulf of Aden Under Security Council Resolutions: Effective but Limited Strategies." *Legal Research Quarterly*, 94, 375.
17. Cheshmeh-Khavar, S. (2010). "Maritime Piracy from the Perspective of International Law: Examining the Legal Effects of Security Council Resolutions." In *Collected*

- Articles on Maritime Piracy. Iranian Association for United Nations Studies. p. 189.
18. Kamran Hashemi. (2001). Global Measures Against International Maritime Crimes (Master's Thesis). University of Tehran. pp. 13-14.
19. Abdollahi, M. (2006). "The Impact of UNSC Resolution 1373 on Iran's Domestic Law." Shiraz University Legal Studies Quarterly, 2.
20. Mohammadi, H., et al. (2022). "Case Analysis of International Interventions." Strategic Studies Quarterly, 24(4), 456-478.
21. Bowden, A., & Basnet, S. (2016). The Economic Cost of Maritime Piracy. Oceans Beyond Piracy.
22. Bueger, C. (2015). "What is Maritime Security?" Marine Policy, 53, 159-164.
23. Bueger, C. (2015). What makes piracy a problem? An epistemology of maritime security. Marine Policy, 53, 155-160.
24. Chalk, P. (2012). The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States. RAND Corporation.
25. Churchill, R. R. (2021). "Piracy and the Law of the Sea: An Evolving Legal Framework?" International Journal of Marine and Coastal Law, 36(2), 195-221.
26. Daxecker, U., & Prins, B. (2017). "Insurgents of the Sea: Institutional and Economic Opportunities for Maritime Piracy." Journal of Conflict Resolution, 61(6), 1239-1261.
27. Germond, B., & Smith, M. (2019). "The Geopolitics of Maritime Security." Marine Policy, 99, 262-266.
28. Guilfoyle, D. (2023). "Universal Jurisdiction and the Prosecution of Piracy: Between Theory and Practice." Leiden Journal of International Law, 36(1), 45-66.
29. Hastings, J. (2012). "The Geopolitics of Piracy: Maritime Security and the Limits of International Cooperation." Security Studies, 21(3), 462-495.
30. Murphy, M. (2013). Somalia: The New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa. Columbia University Press.
31. Murphy, M. N. (2009). Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World. Hurst Publishers.
32. Papanicolopulu, I. (2020). "Private Security and the Law of the Sea." Ocean Development & International Law, 51(3), 267-284.
33. Petrig, A. (2021). "The Role of Regional Codes in Combatting Piracy: A Legal Perspective." African Journal of International and Comparative Law, 29(4), 583-605.
34. Stephens, B., & Ratner, S. (2022). International Human Rights Litigation in U.S. Courts. Leiden: Brill. P 189.
35. Sterio, Milena, Fighting piracy in Somalia: Why more Needed, Cleveland-Marshall College of Law, 2017, 16.
36. Telesetsky, A. (2022). "Revisiting the High Seas Requirement: Modern Piracy and Legal Reform." Marine Policy, 137, 104934.
37. Thuo Gathii, James, "Kenya's piracy prosecutions", American Journal of International Law 104 (3), 2010. P 423.
38. Trapp, K.N. (2015). State Responsibility for International Terrorism. Oxford: Oxford University Press. P 64.
39. United Nations Security Council. (2008). Resolution 1816 (2008). S/RES/1816. Retrieved from [https://undocs.org/S/RES/1816\(2008\)](https://undocs.org/S/RES/1816(2008))
40. Van den Herik, L. (2020). Research Handbook on International Law and Terrorism. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.. P 234.
41. Vignos, Scott A. "Pirate Trials: An Examination of the United States' Non-Refoulement Duties Pursuant to the United Nations Convention Against Torture", U.C. Davis Journal of International Law & Policy, 2018.9.
42. Watson, Peter (2023). "Mutual Legal Assistance in Terrorism Cases". International and Comparative Law Quarterly, 72(4), 789-812.
43. White, Richard (2023). "Geographical Scope of State Responsibility". Cambridge Law Journal, 82(3), 567-590.
- 44.



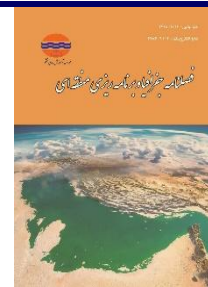
انجمن ژئوپلیتیک ایران

فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)

دوره ۱۵، شماره ۵۹، تابستان ۱۴۰۴

شاپا چاپی: ۶۴۶۲-۲۲۲۸ شاپا الکترونیکی: ۲۷۸۳-۲۱۱۲

Journal Homepage: <https://www.jgeoqeshm.ir/>



مقاله پژوهشی

دزدی دریایی: تهدیدی علیه صلح، امنیت بین المللی و سیاست های منطقه ای

سید یاسر میری - دانشجوی دوره دکتری، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران
فرید آزادبخت* - استادیار، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران
مسعود قاسمی - استادیار، گروه حقوق، واحد کرمانشاه، دانشگاه آزاد اسلامی، کرمانشاه، ایران

چکیده	اطلاعات مقاله
در عصر حاضر، تهدیدات جهانی نظیر دزدی دریایی به چالش های اساسی برای جامعه بین المللی تبدیل شده اند. دزدی دریایی به عنوان تهدیدی پایدار برای صلح جهانی، امنیت بین المللی و ثبات سیاسی منطقه ای باقی مانده است. علیرغم تلاش های هماهنگ جامعه جهانی، این پدیده به اختلال در مسیرهای تجاری، به خطر انداختن جان انسان ها و دامن زدن به ناپایداری در مناطق استراتژیک مانند خلیج عدن، تنگه مالاکا و خلیج گینه ادامه می دهد. این تحولات نه تنها اصول و قواعد حقوقی را تحت تأثیر قرار داده، بلکه مفهوم حاکمیت سرزمینی و مسئولیت دولت ها را نیز به چالش کشیده است. در این مقاله، به بررسی اسناد بین المللی و قطعنامه های شورای امنیت خواهیم پرداخت که در راستای مبارزه با دزدی دریایی تدوین شده اند. این قطعنامه ها به عنوان ابزارهای کلیدی در شکل دهی به سیاست های جهانی عمل کرده و تلاش های بین المللی را در این زمینه تسهیل کرده اند. همچنین، کنوانسیون های جدید و پروتکل های الحاقی که به منظور تقویت همکاری های بین المللی در این حوزه ایجاد شده اند، مورد تحلیل قرار خواهند گرفت. همه دولت ها فارغ از محل ارتکاب و ملیت مرتکب یا قربانی، صلاحیت تعقیب و محاکمه دزدان دریایی را دارند. با توجه به اهمیت موضوع، این تحقیق بر مسئولیت دولت ها در ایجاد امنیت دریایی در مقابله با دزدی دریایی تأکید می کند. روش تحقیق در این پژوهش تحلیلی توصیفی می باشد.	شماره صفحات: ۱۴۳-۱۲۲ از دستگاه خود برای اسکن و خواندن مقاله به صورت آنلاین استفاده کنید  واژه های کلیدی: دزدی دریایی، امنیت بین المللی، سیاست منطقه ای، اقدامات ضد دزدی دریایی، بی ثباتی ژئوپلیتیکی، اجرای قانون در دریا.

استناد: میری، سید یاسر، آزادبخت، فرید و قاسمی، مسعود. (۱۴۰۴). دزدی دریایی: تهدیدی علیه صلح، امنیت بین المللی و سیاست های منطقه ای. فصلنامه جغرافیا (برنامه ریزی منطقه ای)، ۱۵(۵۹)، ۱۲۲-۱۴۳

DOI: 10.22034/jgeoq.2025.495047.4193

* نویسنده مسئول: فرید آزادبخت، پست الکترونیکی: F.azadbakht@iau.ac.ir

مقدمه

دزدی دریایی از زمره کهن ترین جنایت جهانی به شمار می رود که تعداد بالایی از دولت ها را وارد خسارت مادی و معنوی نموده است البته به شکل جدید و تازه ای. علیرغم تلاش های جامعه جهانی برای مقابله با این پدیده، حملات در مناطق حساس دریایی مانند خلیج عدن، تنگه مالاکا و خلیج گینه ادامه یافته و تجارت جهانی را مختل، جان دریانوردان را به خطر انداخته و تنش های منطقه ای را تشدید کرده است (Bueger, 2015; Chalk, 2012). هزینه های اقتصادی دزدی دریایی سرسام آور است و برآوردها نشان می دهد سالانه میلیاردها دلار به دلیل پرداخت های باج، افزایش حق بیمه و تغییر مسیر کشتی ها از دست می رود (Bowden, 2016). Basnet & فراتر از تأثیرات اقتصادی، این پدیده با تأمین مالی شبکه های جنایی، تضعیف حاکمیت دولتها و پیچیده تر کردن روابط دیپلماتیک بین کشورهای آسیب دیده، بی ثباتی را دامن می زند (Murphy, 2013). احیای دزدی دریایی اغلب به حکمرانی ضعیف، محرومیت اقتصادی و رقابت های ژئوپلیتیک در کشورهای ساحلی مرتبط شده است. (Hastings, 2012) دولت های شکست خورده یا شکننده، مانند سومالی، به طور تاریخی بستر مناسبی برای رشد شبکه های دزدان دریایی فراهم کرده اند که از خلأهای قانونی و عدم اجرای مؤثر مقررات دریایی سوءاستفاده می کنند. (Daxecker & Prins, 2017) در همین حال، پاسخ های منطقه ای ناهماهنگ بوده اند؛ برخی کشورها بر مقابله نظامی دریایی تمرکز کرده اند، در حالی که برخی دیگر با محدودیت های قضایی و چارچوب های حقوقی ناکافی دست و پنجه نرم می کنند (Germond & Smith, 2019). ائتلاف های بین المللی مانند عملیات آتالانتای اتحادیه اروپا و نیروی مشترک ۱۵۱ در سرکوب دزدی دریایی موفقیت هایی داشته اند، اما منتقدان استدلال می کنند که این اقدامات بیشتر واکنشی بوده تا پیشگیرانه (Bueger, 2015).

شورای امنیت سازمان ملل که به عنوان متولی اصلی حفظ صلح و امنیت جهانی به کرات بر لزوم مقابله با دزدی دریایی مدرن تأکید کرده است. قطعنامه های صادر شده از سوی این نهاد سیاسی اگرچه در قالب قطعنامه های مشورتی است، اما حاوی نکات قابل توجهی از جمله به رسمیت شناختن دزدی دریایی مدرن به عنوان تهدیدی برای صلح و امنیت بین المللی، لزوم همکاری های بین المللی و تجلی حقوق همکاری و... و غیره، نیاز به گروه تماس، استفاده از تمامی تدابیر و روش های لازم و لزوم بهره مندی از مقررات مختلف. در حال حاضر «دزدی دریایی» یکی از عوامل اصلی نقض اصل آزادی دریانوردی است که حقوق بین الملل ابزارهای مناسبی را برای مبارزه با آن از جمله اصل صلاحیت جهانی در نظر گرفته است. بر اساس این اصل، همه کشورها بدون توجه به محل ارتکاب و ملیت مرتکب یا قربانی، صلاحیت تعقیب و محاکمه دزدان دریایی را دارند. چنین صلاحیتی هم در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو در مورد دریاهای آزاد و هم در کنوانسیون ۱۹۸۲ در مورد حقوق دریاها پیش بینی شده است. با این حال، با توجه به تعریف دزدی دریایی در معاهدات فوق الذکر، اعمال چنین صلاحیت قضایی برای ارتکاب این جرم در آب های سرزمینی، مانند حوادث سال های اخیر در سواحل سومالی، بحث برانگیز است، زیرا دزدی دریایی در سواحل سومالی در این کشور رخ می دهد (محمدی و همکاران، ۱۴۰۱).

رویکرد مفهومی و نظری

مفهوم دزدی دریایی

در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی در ارتباط با دزدی دریایی مطابق با معاهده ژنو درباره دریاهای آزاد به حقوق نوشته و مکتوب تبدیل شد (شرقی، ۱۳۹۴: ۱۴۶). در سال ۱۹۸۲ کنوانسیون ملل متحد در ارتباط با حقوق دریاهای تایید شد (زلمان، ۱۳۸۷: ۲-۳). کنوانسیون مذکور در سال ۱۹۹۴ با تایید ۶۰مین دولت به مرحله عملی رسید. طبق ماده ۱۰۱ کنوانسیون ذکر شده به سان ماده ۱۵ از کنوانسیون ژنو که مفهومی همسان از دزدی دریایی در ارتباط با دزدی دریایی بیان شد دزدی دریایی را به این شکل بیان کرده است:

۱. هر نوع فعل و عمل همراه با خشونت آن هم به شکل و روش غیرمجاز و غیرقانونی یا توقیف، یا هرنوع سرقت و به یغما بردن برای نیل به هدف و نیت های شخصی و خصوصی به وسیله خدمه و یا مسافر های یک کشتی تحت حاکمیت شخص و یا به وسیله یک فروند هواپیمای شخصی رهبری و هدایت شود.
۲. بر ضد یک کشتی شخصی یا هواپیمای شخصی و یا بر ضد شخص ها و مال و دارایی های داهل در کشتی و هواپیماواقع در دریای آزاد.
۳. برضد یک کشتی-هواپیما-شخص ها همچنین دارایی های که تحت حاکمیت و صلاحیت هیچکدام از دولت ها نمی باشد.
۴. هرگونه همکاری و هماهنگی به صورت داوطلبانه در عملیات کشتی یا هواپیما با اطلاع و آگاهی که وسیله مذکور تحت سلطه دزدهای دریایی می باشد.
۵. هر اقدامی که منجر به تحریک و بستر سازی نیل به اقدام به گزینه های مطرح شده در بالا.

عناصر مختلف جرم دزدی دریایی

عنصرقانونی

تاکید ضابطه مند به کنوانسیون های دارای نقش تکمیلی و دارای اهمیت شامل:

- *عهدنامه ی مبارزه باگروگان گیری مصوب ۱۹۷۹
- *عهدنامه ی ملل متحد در مبارزه با جرایم سازمان یافته ی فراملی مصوب ۲۰۰۳
- *عهدنامه ی مبارزه با فساد مصوب ۲۰۰۳

عنصرمادی

عهد نامه های حقوق دریاهای، مواردی رابه عنوان عناصرمادی تشکیل دهنده ی 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 واعمال خشونت آمیز علیه افراد به عنوان شاکله عنصرمادی جرم دزدی دریایی تلقی می گردید، (مسلمی، ۱۳۹۰) کنوانسیون های حقوق دریاهای در راستای تعیین یک پارچوب حقوقی مدون برای تعریف حقوق بین الملل نشأت گرفته از عرف در رابطه با دزدی دریایی، هرنوع عمل و فعل با منشا غیرمجاز و غیرقانونی با چاشنی خشونت، بازداشت و به یغما بردن و از بین بردن و نابود کردن اموال خواه کشتس خواه هواپیما باشد و یا بر

ضد شخص ها و دارایی و مال موجود داخل هواپیما و کشتی را در خارج از صلاحیت دیگر کشتی ها مشمول دزدی دریایی عنوان نمود. (پورنوری و حبیبی، ۱۳۸۵).

دومین عنصرمادی

دومین عنصرمادی جرم دزدی دریایی بر اساس مفهوم برداشت شده از معاهده های جهانی در ارتباط با حقوق دریاها محدودیت حوزه ی جغرافیایی اعمال موارد مشمول جرم دزدی دریایی و صلاحیت جهانی اجرایی مرتبط با آن ها به دریاهای آزاد و آب های بین المللی می باشد. (حسین پور، ۱۳۹۴).

به بیانی دیگر، اقداماتی که به وقوع می پیوندد داخل در آب های سرزمینی هر کشور باشد، شامل مفهوم دزدی دریایی نمی باشد، حتی اگر این اقدامات به روش و شکل توقیف غیر قانونی کشتی هدف توسط کشتی مهاجم و فقط به نیت هدف و نیت های شخصی از جمله گرفتن پول و یا به گروگان گرفتن اشخاص یا افراد صورت می گیرد. 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

براساس و پایه کنوانسیون حقوق دریاها، اقدامات دزدی دریایی باید دارای دو شناور و یا کشتی باشد که شامل شناور قربانی مورد تهاجم و شناور کسی که قصد تجاوز و هجوم را دارد.

عنصر معنوی

کنوانسیون ملل متحد در ارتباط با حقوق دریاها تصویب شده در سال ۱۹۸۲، دزدی دریایی را به عنوان یک اقدام با منشا خشونت و غیرقانونی و یا توقیف کردن ذکر کرده اند که برپایه نیت ها و اهداف شخص و خصوصی به وقوع پیوندد. شاخصه مذکور باعث تفاوت دزدی دریایی از تروریسم دریایی می باشد که با نیت و هدف های سیاسی قرین می باشد (آقاعلی خانی، ۱۳۸۸). درخصوص عنصر معنوی در ارتکاب دزدی دریایی، تقریباً در همه ی معاهدات و طرح های 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.

رویکرد نظری

دزدی دریایی یک تهدید چند وجهی برای صلح، امنیت بین المللی و سیاست منطقه ای محسوب می شود. این پدیده تجارت جهانی دریایی را مختل می کند، جان خدمه و کشتی های تجاری را به خطر می اندازد و حاکمیت دولت ها، به ویژه در کشورهای ضعیف یا شکست خورده را به چالش می کشد. یکی از پراچا ترین نمونه ها، دزدی دریایی در سواحل سومالی است که از اوایل دهه ۲۰۰۰ به یک نگرانی مهم بین المللی تبدیل شد. این منطقه به دلیل فروپاشی نهادهای دولتی، فقدان حکمرانی مؤثر دریایی و مشکلات اقتصادی به کانون این تهدید تبدیل شد. از منظر واقع گرایی^۱، دزدی دریایی در چنین بافت هایی اهمیت امنیت و قدرت را در نظام آنارشیک

^۱ . Realism

بین‌المللی برجسته می‌سازد. دولت‌ها برای حفاظت از منافع راهبردی دریایی خود، اغلب به اقدامات نظامی یک‌جانبه یا چندجانبه روی آورده‌اند (Murphy, 2009) ..

جامعه بین‌المللی، به‌ویژه از طریق سازمان ملل متحد، به‌طور رسمی دزدی دریایی را تهدیدی برای صلح و امنیت بین‌المللی شناخته است. در قطعنامه ۱۸۱۶، شورای امنیت سازمان ملل اعلام کرد که دزدی دریایی در سواحل سومالی موجب تشدید بی‌ثباتی شده و تهدیدی برای صلح و امنیت منطقه‌ای محسوب می‌شود (UNSC, 2008). این شناسایی، دخالت نیروهای دریایی چندملیتی در آب‌های سرزمینی سومالی را مشروع می‌سازد. اعزام نیروهای دریایی بین‌المللی نظیر عملیات Ocean Shield ناتو و نیروی دریایی اتحادیه اروپا^۱ نشان می‌دهد که دزدی دریایی، مرزهای ملی را در می‌نوردد و ثبات کل منطقه را تحت تأثیر قرار می‌دهد. این اقدامات صرفاً برای حفاظت از تجارت نیست، بلکه منعکس‌کننده نگرانی‌های گسترده‌تر درباره شکست دولت‌ها، بی‌ثباتی منطقه‌ای و احتمال گسترش ناامنی دریایی به دیگر حوزه‌های حساس مانند تروریسم و قاچاق تسلیحات است. (Bueger, 2015).

بنابراین، دزدی دریایی نه تنها حاکمیت دولت‌های ساحلی را به چالش می‌کشد، بلکه چارچوب‌های حقوقی و هنجاری حاکم بر آب‌های بین‌المللی را نیز تهدید می‌کند. این پدیده دولت‌ها را ناگزیر می‌سازد تا به‌صورت جمعی یا مستقل برای حفاظت از منافع خود اقدام کنند، که اغلب مرز میان عملیات انتظامی و نظامی را مخدوش می‌سازد. تداوم دزدی دریایی در مناطق مختلف، از خلیج عدن تا خلیج گینه، نشان می‌دهد که این مسئله تنها یک پدیده جنایی نیست بلکه مسئله‌ای ژئوپلیتیکی است که بر شیوه تعامل و اعمال قدرت دولت‌ها در مناطق راهبردی دریایی تأثیر می‌گذارد (Bueger, 2015; Murphy, 2009).

دزدی دریایی از منظر نظریه‌های مختلف روابط بین‌الملل و مطالعات امنیتی مورد بررسی قرار گرفته که پیامدهای پیچیده آن برای ثبات جهانی را نشان می‌دهد. سه چارچوب نظری اصلی به تبیین تأثیرات آن کمک می‌کنند: ۱. دیدگاه واقع‌گرایانه: دزدی دریایی به مثابه تهدیدی علیه حاکمیت و قدرت دولتی. از منظر واقع‌گرایان، دزدی دریایی نشانگر شکست حاکمیت دولتی و چالشی علیه نظم وستفالیایی محسوب می‌شود (Hastings, 2012). دولت‌های ضعیف یا شکست‌خورده ساحلی (مانند سومالی و نیجریه) خلأ قدرتی ایجاد می‌کنند که شبکه‌های دزدان دریایی از آن سوءاستفاده می‌کنند. (Murphy, 2013) واقع‌گرایان استدلال می‌کنند که مقابله با دزدی دریایی مستلزم مداخلات دریایی قوی است.

۲. نهادگرایی لیبرال: اقدام جمعی و شکاف‌های حکمرانی

نظریه‌پردازان لیبرال بر نقش نهادهای بین‌المللی در کاهش دزدی دریایی تأکید دارند. (Bueger, 2015) اما ابهامات قضایی و اجرای ناهمگون مقررات، شکاف‌های حکمرانی را نشان می‌دهد که به تداوم دزدی دریایی می‌انجامد (Daxecker & Prins, 2017).

۳. مطالعات انتقادی امنیت: دزدی دریایی به عنوان نشانه‌ای از نابرابری ساختاری

^۱ . EU NAVFOR

نظریه پردازان انتقادی دزدی دریایی را پیامد نابرابری های اقتصادی جهانی و حاشیه نشینی پسااستعماری می دانند. (Hastings, 2012) در مناطقی مانند خلیج گینه، ماهیگیری غیرقانونی به تخریب معیشت محلی انجامیده است. دزدی دریایی تنش های منطقه ای را از طرق زیر تشویق می کند:

۱. تشدید نظامی گرایی
۲. تقویت جرائم فراملی
۳. تضعیف اعتماد به چندجانبه گرایی

از سال ۲۰۲۰ به این سو، پژوهش های مرتبط با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل تمرکز فزاینده ای بر چالش های طبقه بندی حقوقی، صلاحیت قضایی، خلأهای اجرایی و نقش کنشگران غیردولتی در حکمرانی دریایی داشته اند. دزدی دریایی همچنان طبق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها^۱ تعریف می شود که مبنای اصلی تفسیرهای حقوقی در این حوزه است، اما مطالعات اخیر ناکارآمدی این چارچوب در پاسخ به ماهیت در حال تحول تهدیدات دریایی را برجسته کرده اند (Churchill, 2021). یکی از روندهای غالب در ادبیات حقوقی اخیر، انتقاد به شرط وقوع در آب های آزاد در تعریف کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها است؛ شرطی که دزدی دریایی را به اعمال رخ داده خارج از دریای سرزمینی محدود می سازد. این تعریف، به ویژه با توجه به فراوانی دزدی دریایی در آب های سرزمینی نظیر خلیج گینه، ناکافی تلقی می شود. برخی پژوهشگران خواهان بازنگری یا اصلاح این تعریف برای انطباق با واقعیت های معاصر شده اند (Telesetsky, 2022). تحولی دیگر در این زمینه، منطقه ای شدن پاسخ های حقوقی به دزدی دریایی است. به عنوان مثال، "کد رفتاری یائونده" برای غرب و مرکز آفریقا و کد رفتاری جیبوتی در شرق آفریقا، چارچوب های همکاری منطقه ای ایجاد کرده اند. با این حال، برخی حقوق دانان به غیربازدارنده بودن این اسناد به دلیل الزام آور نبودن شان اشاره دارند (Petrig, 2021).

علاوه بر این، پژوهش های اخیر به نقش صلاحیت جهانی^۲ پرداخته اند؛ اصلی که به دولت ها اجازه می دهد دزدان دریایی را بدون در نظر گرفتن ملیت یا محل ارتکاب جرم تحت تعقیب قرار دهند. با آنکه این اصل از منظر نظری پذیرفته شده است، در عمل بسیاری از کشورها فاقد چارچوب های قانونی داخلی یا اراده سیاسی لازم برای اجرای آن هستند. (Guilfoyle, 2023) همچنین، موضوع تعهدات حقوق بشری مرتبط با بازداشت و محاکمه مظنونان نیز به پیچیدگی اجرای مؤثر قوانین دامن می زند. همچنین، توجه فزاینده ای به نقش اسناد نرم^۳ و مشارکت های عمومی-خصوصی در امنیت دریایی شکل گرفته است. از آنجا که شرکت های کشتیرانی به طور فزاینده ای نیروهای امنیتی خصوصی بهره می گیرند، پژوهشگران در مورد ظرفیت حقوق بین الملل برای تنظیم اقدامات نگهبانان مسلح خصوصی بر روی کشتی ها، به ویژه در زمینه استفاده از زور و مسئولیت پذیری حقوقی، پرسش هایی را مطرح کرده اند (Papanicolopulu, 2020).

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 (سیفی،

۱. UNCLOS

۲. universal jurisdiction

۳. soft law

۱۴۰۱). البته معادلات قدرت در سوماتی بسیار پیچیده است و حداقل سه ناحیه در سوماتی 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 سوماتی توصیه می کند. و بالاخره باید به تقویت تحریم وضع شده در مورد فروش اسلحه به سوماتی اشاره کرد که البته رویه موجود عکس این قضیه را به اثبات می رساند.

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. (رضایی، ۱۴۰۰). 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 چندان در جلوگیری از دستبردها در دریا حاصل نشده است (ضیایی بیگدلی، ۱۴۰۰).

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

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.

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 پا 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

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 می‌کنند چون کشتی‌ها اکثراً دارای دماغه هستند کابل روی دماغه می‌افتد و سرعت حرکت کشتی باعث می‌شود دو قایق به سمت بدنه به هم نزدیکتر شوند و سرنشینان می‌توانند با چنگک به کشتی وارد شوند.

اقدامات سازمان‌های بین‌المللی

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 بین‌المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح به عهده شورای امنیت سازمان ملل متحد گذاشته شده است. شورا اخیراً بر اساس فصل هفتم منشور و طبق نامه درخواست رئیس‌جمهور سومالی مبنی بر کمک جامعه بین‌المللی 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. ۱۸۴۶-۱۸۱۴-۱۸۱۶-۱۸۳۸-۱۸۴۴.

مفاد قطعنامه 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 موافقتنامه‌هایی 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 کشتی‌های خود مستقر نمایند.

محل استقرار کشتی‌های دزدیده شده

دزدان دریایی کشتی‌های ربوده شده را جابه‌جا نموده و سپس تقاضای پول می‌نمایند، برخی معتقدند که این دزدان دریایی با گروه‌های مسلح در کشور های شاخ آفریقا مرتبط هستند و پولهایی که بعنوان باج دریافت می‌کنند، صرف درگیری‌های نظامی در این منطقه می‌شود و در حال حاضر دولت انتقالی سومالی 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 یگان‌های اعزامی به سواحل خلیج عدن

الف- تشکیل ناو رزمی CTF151 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 ره‌گیری شده‌اند. ب- پیش‌بینی گریددوری 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 کشورهایی مانند روسیه، هند، چین و جمهوری اسلامی ایران و... بصورت مستقل عمل می کنند و دیگر کشورهای مطرح دنیا در قالب CTF151 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 ۸۸-۸۷ ناگروه 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. 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. (کریمی، ۱۴۰۱).

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 می‌توانند 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، کف‌های لغزنده و غیره (آقاعلی‌خانی، ۱۳۸۸). در آخر در موقعیت‌های ضروری می‌توان از ناوچه‌های جنگی حاضر در آن محدوده کمک خواست. در بعضی از مناطق مانند حوالی سومالی نیروی‌های دریایی کشورهای مختلفی حضور دارند که قادرند از حملات دزدان به کشتی‌های تجاری جلوگیری کنند. همچنین به منظور گشت زنی در سواحل خطرناک (ویا پایین نگاه داشتن هزینه‌های مالی) از روبات‌هایی که از طریق کنترل از راه دور هدایت می‌شوند و UVS ها نیز گاهی استفاده می‌شود. همچنین ارتش ایالات متحده گاهی از هواپیماهای بدون سرنشین که از خشکی یا کشتی هدایت می‌شوند استفاده می‌کند. (Watson, 2023).

تفاوت دزدی دریایی و مهاجمان تجاری^۱

فعالیتی است مشابه دزدی دریایی که در زمان جنگ اجرا می‌شود و شامل کشتی‌های جنگی استتار شده می‌باشد که به مهاجمان تجاری یا بازرگانی خوانده می‌شوند و بعد از نزدیکی به کشتی‌های تجاری دشمن ناگهان بروی آنها آتش گشوده و حمله ور می‌شوند. 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 تاکتیک‌ها در اقیانوس اطلس و هند استفاده نمود. از آنجایی که کشتی‌های نیروی دریایی مأموریت یافته بطور آشکار حملات خود را انجام می‌دادند نباید آنها را بعنوان دزدان دریایی یا حتی دزد دریایی دولتی^۲ محسوب نمود، اگرچه نیروی‌های متخاصم بطور متقابل همدیگر را به این نام می‌شناختند؛ در مهاجمان تجاری، کشتی جنگی خود را بشکل کشتی تجاری استتار می‌کند و لی در دزدی دریایی دولتی، کشتی تجاری مسلح شده و آمادگی جنگی پیدا می‌کند.

قانون بین‌المللی

دزدی دریایی تبصره‌ایی در قانون بین‌المللی به شمار می‌رود که عموماً بعنوان اولین و قدیمی‌ترین حکم احضار در مفهوم قضاوت جهانی تلقی می‌شود. دزدی دریایی بعنوان نوعی از نقض حقوق دیگران در نظر گرفته شده است، و یک هنجار قراردادی قطعی بین‌المللی است که دولت‌ها باید از آن حمایت کنند. آنهایی که در آب‌های آزاد مرتکب دزدی، ممانعت از تجارت، و به مخاطره انداختن ارتباطات دریایی می‌شوند بوسیله کشورهای مستقل صاحب دولت بعنوان دشمنان بشریت^۳ شناخته می‌شوند. 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 بین‌المللی و جرائم خلاف حقوق بین‌الملل 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) می‌کردند. دزدی دریایی در زمان هنری هشتم دوباره بعنوان یک جنایت مجدداً تعریف شد. در هر دو حالت،

^۱ . Commerce raiders

^۲ . privateers

^۳ . hostis humani generis

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. (عباسی و همکاران، ۱۴۰۱). 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 ایی 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 نکنند، 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. (کاظمی و حیدری، ۱۳۹۹).

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. (چشمه خاور، ۱۳۸۹).

برخی از مراجع بین المللی برای رسیدگی به جرم دزدی دریایی

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 اسانامه 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. (عباسی و همکاران، ۱۴۰۱)

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 (Stephens & Ratner, 2022). 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 ارتكابی همراه با آن در آب های آزاد واقع در نزدیکی سواحل سیشیل و خلیج عدن مورد محاکمه و تعقیب کیفری قرار گرفتند (کاظمی و حیدری، ۱۳۹۹).

رویه قضایی سایر کشورها 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 (Watson, 2023). این کشورها به ترتیب بیشترین تعداد محاکمه ی دزدان دریایی عبارتند از: 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 و دولت 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 کنند و در کنار سایر اقدامات، از طریق نظارت و همکاری

سازماندهی شده در ارتباط با افراد تحت صلاحیت و کنترل خود، نظیر قربانیان، شهود و افرادی که در نتیجه ی عملیات مبتنی بر این قطعنامه بازداشت شده اند، مساعدت نمایند. (White, 2023).

ب- موانع و مشکلات حقوق بشری در مبارزه با دزدان دریایی
مشکل مربوط به رعایت حقوق بشر، یکی از مهم ترین عوامی ایجاد بی کیفی 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 ربوده 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 خوانده راجع به آگاهی از وضعیت اتهام و حق ملاقات با نماینده ی کشور متبوع متهم بدون تاخیر الزامی است.

* حق حضور فوری نزد مقام قضایی صلاحیت دار

* حق محاکمه ی فوری

* 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

* 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

* اصل بربری بودن متهم است.

* 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 (Allen, 2007: 80).

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

* به کاربردن فرستنده های رادیوییو استفاده از ردیاب با کمک ماهواره ها

* به کاربردن ابزار صوتی با نیرو و توان مخابره زیاد و پیشرفته

* 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

نتیجه گیری

از زمان ساخت نخستین کشتی، دزدی دریایی یکی از اصلی ترین عامل برهم زدن امنیت دریایی در اب های جهان بوده است اما امروزه روش های دزدان دریایی به ربودن کشتی و گروگان گیری خدمه انها ارتقاء یافته است البته عوامل فراوانی من جمله به کاربردن علوم نوین مرتبط در کشتی ها و کم کردن تعداد کارکنان بر روی عرشه و بزرگترشدن اندازه کشتی نیز در افزایش تعداد حملات دزدان دریایی تاثیر بسزایی داشته است. با توجه به افزایش استفاده از مسیرهای دریانوردی، بسیاری از کشتی ها باید سرعت خود را برای کنترل ترافیک و ناوربری کاهش دهند و همین مسئله باعث می شود به اهداف اصلی دزدان دریایی تبدیل شود. همچنین، دزدان دریایی اغلب در محدوده آب های کشور های در حال توسعه یا ناوگان نظامی کوچک و مناطق دچار جنگ و کشمکش های داخلی که دارای مسیر های تجاری بزرگ هستند، عملیات خود را اجرا می کنند. همچنین دزدی های دریایی پیشرفته می تواند در نواحی که دارای ثبات سیاسی نسبت رخ بدهد. پدیده دزدی دریایی به عنوان یکی از قدیمی ترین جرائم بین المللی، همچنان به عنوان تهدیدی جدی برای صلح و امنیت جهانی، تجارت بین المللی و ثبات منطقه ای مطرح است. این مطالعه نشان می دهد که دزدی دریایی در اشکال مدرن خود، پیامدهای گسترده ای در ابعاد اقتصادی، امنیتی و سیاسی دارد. از جنبه اقتصادی، دزدی دریایی سالانه میلیاردها دلار به اقتصاد جهانی زیان وارد می کند که شامل هزینه های مستقیم (مانند پرداخت باج) و غیرمستقیم (مانند افزایش حق بیمه و تغییر مسیر کشتی ها) می شود. از منظر امنیتی، این پدیده با تضعیف حاکمیت دولت های ساحلی، تقویت شبکه های جنایی فراملی و حتی ارتباط با گروه های تروریستی، ثبات مناطق استراتژیک مانند خلیج عدن و خلیج گینه را به خطر انداخته است. از دیدگاه حقوق بین الملل، اگرچه چارچوب های قانونی مانند کنوانسیون حقوق دریاها^۱ و قطعنامه های شورای امنیت سازمان ملل متحد، پایه های نظری محکمی برای مقابله با دزدی دریایی فراهم کرده اند، اما چالش های اجرایی قابل توجهی وجود دارد. محدودیت تعریف دزدی دریایی در کنوانسیون ملل متحد درباره حقوق دریاها. به آب های آزاد، عدم تمایل برخی کشورها به تعقیب قضایی دزدان دریایی به دلایل حقوق بشری، و نبود هماهنگی کافی بین کشورها در اجرای صلاحیت جهانی، از جمله موانع اصلی در مسیر مقابله مؤثر با این پدیده هستند.

^۱ . UNCLOS

رویکردهای نظری مختلفی برای تحلیل دزدی دریایی ارائه شده است. واقع گرایان بر لزوم اقدامات نظامی قوی و حفاظت از منافع ملی تأکید دارند، در حالی که نهادگرایان لیبرال بر اهمیت همکاری های بین المللی و تقویت نهادهای چندجانبه تمرکز می کنند. از سوی دیگر، نظریه پردازان انتقادی، دزدی دریایی را نتیجه نابرابری های ساختاری و مشکلات اقتصادی در کشورهای ساحلی می دانند و بر لزوم حل ریشه ای معضلاتی مانند فقر و حکمرانی ضعیف تأکید دارند.

تجربه مقابله با دزدی دریایی در سوماتالی نشان می دهد که راهکارهای صرفاً نظامی (مانند حضور ناوگان های بین المللی) اگرچه در کوتاه مدت مؤثر بوده اند، اما برای دستیابی به راه حل پایدار، باید به دنبال تقویت حکومت های محلی، توسعه اقتصادی و ایجاد سازوکارهای قضایی کارآمد بود. همچنین، همکاری های منطقه ای (مانند کد رفتاری جیبوتی و یائونده) می تواند الگویی مناسب برای سایر مناطق بحرانی باشد. در نهایت، مقابله با دزدی دریایی نیازمند رویکردی جامع است که شامل موارد زیر می شود:

۱. تقویت چارچوب های حقوقی: بازنگری در تعریف دزدی دریایی برای پوشش دادن حملات در آب های سرزمینی و تسهیل تعقیب قضایی دزدان.
۲. همکاری بین المللی: افزایش هماهنگی بین نهادهای بین المللی مانند IMO، INTERPOL و دولت های منطقه ای برای تبادل اطلاعات و اجرای عملیات مشترک.
۳. توسعه اقتصادی و حکمرانی: حمایت از برنامه های توسعه ای در کشورهای آسیب دیده برای کاهش انگیزه های اقتصادی دزدی دریایی.
۴. فناوری و امنیت دریایی: استفاده از فناوری های پیشرفته مانند ردیابی ماهواره ای و سیستم های هشدار سریع برای افزایش ایمنی کشتی ها.
۵. رعایت حقوق بشر: تضمین دادرسی منصفانه برای متهمان و اجتناب از اقداماتی که ممکن است به نقض حقوق بشر منجر شود.

به طور خلاصه، دزدی دریایی پدیده ای پیچیده است که تنها با ترکیبی از راهکارهای نظامی، حقوقی، اقتصادی و اجتماعی می توان به مقابله مؤثر با آن پرداخت. جامعه بین المللی باید با همکاری یکدیگر و با در نظر گرفتن تمام ابعاد این معضل، به سوی راه حل های پایدار حرکت کند تا امنیت دریانوردی و ثبات مناطق بحرانی تضمین شود.

منابع

۱. آقاعلی خانی، سعید، (۱۳۸۸)، بحران دزدی دریایی و گمانه زنی های مرتبط با آن، رویدادها و تحلیل ها، مرکز مطالعات آفریقا و وزارت امور خارجه، ص ۶۳.
۲. پورنوری، منصور، حبیبی، محمد، (۱۳۸۵)، حقوق بین الملل دریاها، کنوانسیون حقوق دریاها، شهر مهد حقوق، چاپ اول، ص ۹۰.
۳. حسین پور، خسرو، (۱۳۹۴)، چالش های دزدی دریایی در حقوق بین الملل و ایران، فصلنامه مطالعات فقه اسلامی و مبانی حقوقی، سال نهم، شماره ۳۱، ص ۱۳۸.
۴. جعفری، علی اکبر (۱۳۹۰)، نقش شورای امنیت در مبارزه با تروریسم: مطالعه موردی قطعنامه ۱۳۷۳"، مجله حقوقی بین المللی، شماره ۳۵، سال ۱۳۹۰.

۵. چشمه خاور، صلاح الدین، (۱۳۸۹)، دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، بررسی آثار حقوقی قطعنامه های شورای امنیت بر حقوق بین الملل، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، نشر انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ص ۱۸۹.
۶. حسینی، محمد (۱۴۰۱). "شرایط مداخله در مقابله با تروریسم دریایی". پژوهش‌های حقوق تطبیقی، ۲۵(۳)، ۵۶۷-۵۸۹.
۷. رضایی، حسین (۱۴۰۰). استرداد مجرمین در حقوق بین‌الملل. تهران: میزان.
۸. سادات میدانی، سید حسین. "تروریسم و حقوق بین‌الملل"، انتشارات دانشگاه تهران، چاپ ۱۳۸۸. ص ۲۰۰.
۹. سجادی‌پور، سیدمحمدکاظم، عبدالحسینی، ارغوان، (۱۳۹۶)، ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی، فصلنامه سیاست خارجی، سال ۳۱، شماره ۳، ص ۱۵.
۱۰. سیفی، جمال (۱۴۰۱). "صلاحیت‌های قضایی در مبارزه با تروریسم". فصلنامه حقوق، ۴۱(۲)، ۱۷۸-۲۰۱.
۱۱. 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.
۱۲. ضیایی بیگدلی، محمدرضا (۱۴۰۰). حقوق بین‌الملل عمومی. تهران: گنج دانش.
۱۳. عباسی، بیژن و همکاران (۱۴۰۱). محدودیت‌های عملیاتی در مبارزه با تروریسم، پژوهش حقوق عمومی، ۲۳(۴)، ۲۹۰-۳۱۲.
۱۴. عبداللهی، محسن (۱۳۸۵). بررسی تأثیر قطعنامه ۱۳۷۳ شورای امنیت بر حقوق داخلی ایران، فصلنامه مطالعات حقوقی دانشگاه شیراز، شماره ۲، سال ۱۳۸۵.
۱۵. تقی زاده، زکیه (۱۳۹۱)، تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، تهران: انتشارات گنج دانش.
۱۶. کاظمی، سیدسجاد، حیدری، سجاد (۱۳۹۹)، مقابله با دزدی دریایی سواحل سومالی و خلیج عدن در پرتو قطعنامه های شورای امنیت، راهکارهایی موثر اما محدود، فصلنامه تحقیقات حقوقی، شماره ۹۴. ص ۳۷۵.
۱۷. مصلحی، مهرداد (۱۳۸۴)، فرهنگ حقوقی فارسی - انگلیسی، تهران: انتشارات قلم.
۱۸. کریمی، عباس (۱۴۰۱). "معاذت قضایی در پرونده‌های دزدی دریایی". مجله حقوقی بین‌المللی، ۳۹(۳).
۱۹. محمدی، حسن و همکاران (۱۴۰۱). "تحلیل موردی مداخلات بین‌المللی". مطالعات راهبردی، ۲۴(۴)، ۴۷۸-۴۵۶.
۲۰. مسلمی، فرشته، (۱۳۹۰)، نظام بین المللی مقابله با دزدی دریایی، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه تهران، ص ۸۸.
21. Bowden, A., & Basnet, S. (2016). *The Economic Cost of Maritime Piracy*. Oceans Beyond Piracy.
22. Bueger, C. (2015). "What is Maritime Security?" *Marine Policy*, 53, 159-164.

23. Bueger, C. (2015). *What makes piracy a problem? An epistemology of maritime security*. Marine Policy, 53, 155–160.
24. Chalk, P. (2012). *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States*. RAND Corporation.
25. Churchill, R. R. (2021). "Piracy and the Law of the Sea: An Evolving Legal Framework?" International Journal of Marine and Coastal Law, 36(2), 195–221.
26. Daxecker, U., & Prins, B. (2017). "Insurgents of the Sea: Institutional and Economic Opportunities for Maritime Piracy." *Journal of Conflict Resolution*, 61(6), 1239-1261.
27. Germond, B., & Smith, M. (2019). "The Geopolitics of Maritime Security." *Marine Policy*, 99, 262-266.
28. Guilfoyle, D. (2023). "Universal Jurisdiction and the Prosecution of Piracy: Between Theory and Practice." *Leiden Journal of International Law*, 36(1), 45–66.
29. Hastings, J. (2012). "The Geopolitics of Piracy: Maritime Security and the Limits of International Cooperation." *Security Studies*, 21(3), 462-495.
30. Murphy, M. (2013). *Somalia: The New Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa*. Columbia University Press.
31. Murphy, M. N. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Hurst Publishers.
32. Papanicopolulu, I. (2020). "Private Security and the Law of the Sea." *Ocean Development & International Law*, 51(3), 267–284.
33. Petrig, A. (2021). "The Role of Regional Codes in Combatting Piracy: A Legal Perspective." *African Journal of International and Comparative Law*, 29(4), 583–605.
34. Stephens, B., & Ratner, S. (2022). *International Human Rights Litigation in U.S. Courts*. Leiden: Brill. P 189.
35. Sterio, Milena, Fighting piracy in Somalia: Why more Needed, Cleveland-Marshall College of Law, 2017, 16.
36. Telesetsky, A. (2022). "Revisiting the High Seas Requirement: Modern Piracy and Legal Reform." *Marine Policy*, 137, 104934.
37. Thuo Gathii, James, "Kenya's piracy prosecutions", *American Journal of International Law* 104 (3), 2010. P 423.
38. Trapp, K.N. (2015). *State Responsibility for International Terrorism*. Oxford: Oxford University Press. P 64.
39. United Nations Security Council. (2008). *Resolution 1816 (2008)*. S/RES/1816. Retrieved from [https://undocs.org/S/RES/1816\(2008\)](https://undocs.org/S/RES/1816(2008))
40. Van den Herik, L. (2020). *Research Handbook on International Law and Terrorism*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.. P 234.
41. Vignos, Scott A. "Pirate Trials: An Examination of the United States' Non-Refoulement Duties Pursuant to the United Nations Convention Against Torture", *U.C. Davis Journal of International Law & Policy*, 2018.9.
42. Watson, Peter (2023). "Mutual Legal Assistance in Terrorism Cases". *International and Comparative Law Quarterly*, 72(4), 789-812.
43. White, Richard (2023). "Geographical Scope of State Responsibility". *Cambridge Law Journal*, 82(3), 567-590.