

# WORLD POLITICS

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

Print Issn: 2383-0123

Online Issn: 2538-4899

## The Evolution of The Concept of Piracy and Maritime Terrorism

Afsaneh Shafa<sup>1</sup>  Armin Amini<sup>\*2</sup>  Mehrdad Nazemi<sup>3</sup> 

1. PhD student, Department of International Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran.

E-mail: [afsaneh-shafa@yahoo.com](mailto:afsaneh-shafa@yahoo.com)

2. *Corresponding Author*, Associate Professor, Department of International Relations, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: [arminamini8@gmail.com](mailto:arminamini8@gmail.com)

3. Assistant Professor, Department of International Law, Karaj Branch, Islamic Azad University, Karaj, Iran. E-mail: [mehrdadnazemi@yahoo.com](mailto:mehrdadnazemi@yahoo.com)

### Article Info

#### Article Type:

Reserch Article

#### Keywords:

Maritime Terrorism,  
Universal Jurisdiction,  
Maritime Security,  
International  
Cooperation

#### Article history:

Received July 20, 2023

Received in revised form

November 25, 2023

Accepted December 17,  
2023

Published Online

December 20, 2023

### ABSTRACT

With the expansion of global trade and the increasing dependence of countries on the security of shipping lines, threats such as piracy and maritime terrorism have gained additional importance. These phenomena, which have their roots in the distant past, have emerged today in more complex forms and transnational dimensions, and have presented the international legal order with serious challenges. In this article, using the qualitative analysis method, an attempt has been made to examine the role of states in confronting these threats and the extent of their compliance with the principles and rules of international law. The main focus is on principles such as global jurisdiction, transnational cooperation, and weakness in guaranteeing the implementation of obligations. The research findings show that in the absence of binding mechanisms, a precise definition of maritime terrorism, and legal coordination between countries, effective confrontation with these crimes faces fundamental obstacles. Finally, the article emphasizes the need to strengthen the legal regime for combating maritime crimes, create uniformity in the interpretation of concepts, and promote regional and international cooperation

**Cite this Article:** Shafa, A. , Amini, A. and Nazemi, M. (2023). The Evolution of The Concept of Piracy and Maritime Terrorism. *World Politics*, 12(3), 275-286. doi: 10.22124/wp.2023.8861



© Author(s)

Publisher: University of Guilan

DOI: 10.22124/wp.2023.8861

## 1. Introduction

Maritime piracy and terrorism have emerged as significant threats to international security, particularly in critical sea lanes such as the Gulf of Aden and the Somali coast. These acts disrupt global trade, endanger human lives, and challenge the established norms of international law. Despite concerted efforts by states and international organizations like the United Nations, combating piracy and maritime terrorism remains complex due to legal, operational, and jurisdictional limitations. The evolving nature of these threats requires a multidisciplinary approach that integrates international law, security studies, and diplomatic cooperation. This study examines the international legal framework and state responses to piracy and maritime terrorism, emphasizing the role of United Nations Security Council resolutions, state sovereignty, and cooperation mechanisms. The research addresses the gaps in enforcement and the practical challenges faced in the maritime domain, aiming to contribute to the ongoing discourse on enhancing global maritime security and rule of law.

## 2. Analytical Framework

This research adopts a mixed analytical framework combining international legal theory and political-security analysis. The core theoretical foundation draws on the principles of state sovereignty, universal jurisdiction, and international cooperation under international maritime law and counter-terrorism regimes. The framework integrates insights from legal scholars on the application of United Nations Security Council resolutions, particularly Resolution 1373, and the customary law governing piracy and terrorism at sea. Additionally, the study uses a political-security lens to analyze operational challenges, including jurisdictional disputes, enforcement limitations, and the roles of regional actors and international naval coalitions. The framework also considers economic and human rights dimensions, addressing the balance between security measures and the protection of fundamental freedoms. This combined approach facilitates a comprehensive understanding of the legal, political, and practical factors shaping counter-piracy and maritime counter-terrorism efforts.

## 3. Methodology

The study employs qualitative content analysis of legal texts, UN resolutions, scholarly literature, and case studies on maritime piracy and terrorism.

## 4. Discussion and Findings

The research highlights that despite a robust legal framework under the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Security Council resolutions, significant gaps remain in effectively combating maritime piracy and terrorism. Enforcement challenges arise from limited jurisdictional reach, difficulties in arrest and prosecution, and differing national legal standards. The study finds that

universal jurisdiction, while conceptually powerful, faces practical constraints due to state sovereignty concerns and inconsistent application by states. The role of the Security Council is pivotal in authorizing collective action, yet political considerations sometimes delay or weaken responses. Regional cooperation, especially among states bordering piracy-prone waters, has improved operational capacity but remains hindered by resource limitations and political distrust. Naval coalitions and private security companies have contributed to reducing attacks, but legal ambiguities regarding the use of force and human rights protections persist. Furthermore, economic sanctions and counter-terrorism laws are employed selectively, impacting the efficiency of maritime security efforts. The research also underscores the evolving tactics of pirates and maritime terrorists, who exploit weak governance and porous borders. Overall, findings emphasize the necessity for harmonized legal standards, enhanced multilateral cooperation, and balanced security strategies that respect international law and human rights.

## 5. Conclusion

This study concludes that maritime piracy and terrorism pose complex, multifaceted challenges that transcend national boundaries and legal jurisdictions. The international legal framework provides essential tools for addressing these threats, particularly through UNCLOS provisions and United Nations Security Council resolutions such as 1373. However, effective implementation is often undermined by operational, political, and legal obstacles. Jurisdictional issues and disparities in domestic legal systems complicate arrest, prosecution, and extradition processes, weakening deterrence. The critical role of regional cooperation and international naval presence is affirmed, but sustainable security requires capacity building and trust among coastal states. Private maritime security firms have emerged as important actors, though their activities demand clearer regulation to prevent human rights violations. The study stresses that counter-piracy and maritime counter-terrorism strategies must be holistic, integrating legal, political, and socio-economic dimensions. Additionally, measures should balance robust security enforcement with the protection of human rights and the rule of law to maintain legitimacy and international support. Future efforts should focus on enhancing multilateral legal harmonization, improving intelligence sharing, and supporting governance in vulnerable coastal regions. Ultimately, this research contributes to a nuanced understanding of maritime security challenges and offers policy-relevant insights for governments, international organizations, and legal practitioners committed to safeguarding the global commons against piracy and terrorism

.

.



# سیاست جهانی

شاپا چاپی: ۲۳۸۳-۰۱۳۳  
 شاپا الکترونیکی: ۴۵۳۸-۴۸۹۹

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

## تحول مفهوم دزدی دریایی و تروریسم دریایی

افسانه شفا<sup>۱</sup> آرمین امینی<sup>۲</sup> \* مهرداد ناظمی<sup>۳</sup>

۱. دانشجوی دوره دکتری، گروه حقوق بین الملل، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

رایانامه: [afsaneh-shafa@yahoo.com](mailto:afsaneh-shafa@yahoo.com)

۲. نویسنده مسئول، دانشیار گروه روابط بین الملل، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران.

رایانامه: [arminamini8@gmail.com](mailto:arminamini8@gmail.com)

۳. استادیار گروه حقوق بین الملل، واحد کرج، دانشگاه آزاد اسلامی، کرج، ایران. رایانامه: [mehrdadnazemi@yahoo.com](mailto:mehrdadnazemi@yahoo.com)

| درباره مقاله                                                                                                                                                                                                                                                                                          | چکیده                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p><b>نوع مقاله:</b><br/>مقاله پژوهشی</p> <p><b>کلیدواژه‌ها:</b><br/>تروریسم دریایی،<br/>صلاحیت جهانی،<br/>امنیت دریانوردی،<br/>همکاری بین‌المللی</p> <p><b>تاریخچه مقاله</b><br/>تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۰۴/۲۹<br/>تاریخ بازنگری: ۱۴۰۲/۰۹/۰۴<br/>تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۰۹/۲۹<br/>تاریخ انتشار: ۱۴۰۲/۰۹/۲۹</p> | <p>با گسترش تجارت جهانی و افزایش وابستگی کشورها به امنیت خطوط کشتیرانی، تهدیداتی همچون دزدی و تروریسم دریایی اهمیت مضاعفی یافته‌اند. این پدیده‌ها که ریشه در گذشته‌های دور دارند، امروزه با اشکال پیچیده‌تر و ابعاد فراملی ظهور یافته‌اند و نظم حقوقی بین‌المللی را با چالش‌هایی جدی مواجه کرده‌اند. در این مقاله، با بهره‌گیری از روش تحلیل کیفی، تلاش شده است تا نقش دولت‌ها در مقابله با این تهدیدات و میزان انطباق آن با اصول و قواعد حقوق بین‌الملل بررسی شود. تمرکز اصلی بر اصولی همچون صلاحیت جهانی، همکاری‌های فراملی و ضعف در ضمانت اجرای تعهدات است. یافته‌های تحقیق نشان می‌دهند که در نبود سازوکارهای الزام‌آور، تعریف دقیق از تروریسم دریایی و هماهنگی حقوقی میان کشورها، مقابله مؤثر با این جرایم با موانع اساسی روبه‌روست. در نهایت، مقاله بر ضرورت تقویت رژیم حقوقی مقابله با جرایم دریایی، ایجاد وحدت رویه در تفسیر مفاهیم و ارتقای همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی تأکید دارد.</p> |

**استناد به این مقاله:** شفا، افسانه، آرمین و ناظمی، مهرداد. (۱۴۰۲). تحول مفهوم دزدی دریایی و تروریسم دریایی. سیاست جهانی،

۳(۳)، ۲۷۵-۲۸۶. doi: 10.22124/wp.2023.8861

© نویسنده(گان)

ناشر: دانشگاه گیلان



دزدی دریایی به عنوان یکی از کهن‌ترین جنایات با ابعاد بین‌المللی، در عصر حاضر نیز همچنان تهدیدی جدی برای امنیت دریانوردی و تجارت جهانی به شمار می‌رود. هرچند در گذشته، این پدیده بیشتر در قالب اقدامات پراکنده و منفعت‌طلبانه در دریاها و آزاد ظهور می‌یافت، اما در دهه‌های اخیر، شکل و شمایل آن به‌طور محسوسی تغییر یافته و در بسیاری موارد با کنش‌های تروریستی و فعالیت‌های سازمان‌یافته گره خورده است. امروزه بسیاری از مناطق بی‌ثبات دریایی، به بسترهایی برای ظهور گروه‌هایی تبدیل شده‌اند که از روش‌های خشونت‌آمیز علیه کشتی‌ها و زیرساخت‌های دریایی استفاده می‌کنند. این تحولات، موجب تغییر در نگاه حقوق بین‌الملل به پدیده دزدی دریایی و مسئولیت دولت‌ها در مواجهه با آن شده است. در چنین فضایی، اصل صلاحیت جهانی به عنوان یکی از ابزارهای کلیدی برای مقابله با جرایم فراملی نظیر دزدی دریایی مطرح شده است. بر اساس این اصل، کشورها می‌توانند بدون در نظر گرفتن محل وقوع جرم یا تابعیت مرتکبان، اقدام به تعقیب و محاکمه مجرمان کنند. با این وجود، چالش‌هایی مانند نبود وحدت رویه در اجرای این صلاحیت، ابهام در صلاحیت قضایی در آب‌های سرزمینی و ضعف در هماهنگی میان کشورها، همچنان به‌عنوان موانعی جدی در برابر مقابله کارآمد با این جرایم باقی مانده‌اند.

از سوی دیگر، نبود تعریف جامع و پذیرفته‌شده‌ای از تروریسم، به‌ویژه در قالب اقدامات تروریستی دریایی، موجب سردرگمی در حوزه قانون‌گذاری و اقدام بین‌المللی شده است. همین امر باعث شده تا دولت‌ها در مواجهه با تروریسم دریایی، سیاست‌ها و رویه‌هایی ناهمگون اتخاذ کنند و زمینه برای سوءاستفاده گروه‌های متخاصم فراهم شود. در این راستا، پرسش اصلی مقاله حاضر آن است که دولت‌ها در برابر دزدی و تروریسم دریایی چه مسئولیت‌هایی دارند و چگونه می‌توان این مسئولیت را در چارچوب تحولات نوین حقوق بین‌الملل بازتعریف کرد.

این مقاله، با هدف پاسخ به این پرسش، ضمن بررسی تعاریف، اصول و تحولات مربوط به این دو پدیده، تلاش دارد تا تصویری روشن از وضعیت موجود ارائه دهد و پیشنهادهایی برای ارتقای کارآمدی نظام بین‌المللی مقابله با جرایم دریایی ارائه کند. تمرکز مقاله بر شناسایی ضعف‌های حقوقی، چالش‌های اجرایی و راهکارهای ممکن در راستای تأمین امنیت دریانوردی و تثبیت صلح بین‌المللی است.

## ۱-۱. دزدی دریایی از دیدگاه سازمان بین المللی دریانوردی

سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) تعریف دیگری از دزدی دریایی ارائه می دهد که عبارت است از: «عمل سوار شدن به کشتی به قصد ارتکاب دزدی دریایی یا هر جرم دیگری یا با قصد یا توانایی استفاده از زور برای پیشبرد چنین عملی». (IMO, 1961: 496)

## ۲-۱. دزدی دریایی از دیدگاه عرف

دزدی دریایی، از دیدگاه رایج، شامل «کلیه اعمال غیرقانونی خشونت، بازداشت، یا مصادره اموال برای نفع شخصی توسط خدمه یا مسافران کشتی های خصوصی علیه سایر کشتی ها یا افراد و اموال روی آن ها در دریاهای آزاد» است. (Robin, 1988: 382) بر اساس تعاریف ارائه شده، مهم ترین شرایط تشکیل دهنده دزدی دریایی عبارتند از:

- هرگونه اقدام خشونت آمیز اعم از اینکه به قصد تصرف اموال، باج گیری، شکنجه، آزار یا سلب آزادی مسافران و خدمه باشد.
- منطقه جغرافیایی وقوع آن در دریاهای آزاد یا خارج از صلاحیت دولت ها باشد.
- دزدی دریایی می تواند در مورد هواپیماهای خصوصی نیز در شرایط خاص صادق باشد.
- صرف شورش خدمه بدون ارتکاب اعمال مادی دزدی دریایی مصداق ندارد، بلکه باید با قصد ارتکاب چنین اعمالی باشد. خلاصه مهم در این تعاریف، عدم تعیین مسئولیت برای اقدامات واقع شده در آب های سرزمینی دولت ها است. (Pournouri & Habibi, 2007: 89)

## ۳-۱. اهداف دزدی دریایی

هدف اصلی دزدی دریایی توقیف کشتی های خصوصی یا دولتی و اموال و افراد موجود در آن ها در دریاهای آزاد است. دزدان دریایی به دنبال «غارت» هستند و معمولاً هدف آن ها محموله کشتی است. ممکن است پس از تصاحب محموله، خدمه را آزاد یا به قتل برسانند، کشتی را توقیف کرده یا غرق کنند. در برخی موارد نیز ممکن است صرفاً اموال مسافران ثروتمند یا خود آن ها برای دریافت خون بها هدف قرار گیرد. (Kousha & Shayegan, 2011: 101)

## ۴-۱. اهداف سنتی

در شکل سنتی، دزدان دریایی پس از غارت محموله، کشتی و خدمه را رها یا در برخی موارد تصاحب می کردند.

## ۵-۱. اهداف جدید

در سوماتالی و برخی مناطق دیگر، دزدی دریایی از اوایل دهه ۲۰۰۰ شکل جدیدی یافته است؛ آدم‌ربایی برای باج‌گیری. در این نوع حملات، هدف اصلی خدمه و مسافران هستند که پس از گروگان‌گیری، در قبال دریافت مبالغ گزاف آزاد می‌شوند. در این مدل، برخلاف گذشته، دزدان به دنبال محموله گران‌قیمت نیستند بلکه عملیات را به قصد اخاذی طراحی می‌کنند. (Rezaei Seyyedi, 2016: 212)

## ۲. دزدی دریایی در اسناد بین‌الملل

طبق اسناد بین‌المللی مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای ماده ۳ کنوانسیون ۱۹۸۸ سرکوب اعمال غیرقانونی علیه ایمنی ناوبری، دولت‌ها موظف‌اند دزدان دریایی را تعقیب و مجازات کنند. این تکلیف به قوانین داخلی ارجاع داده شده، اما اجرای آن با چالش‌هایی روبه‌روست. مثلاً در فرانسه طبق اصل ۵۵ قانون اساسی، معاهدات بین‌المللی بر قوانین داخلی اولویت دارند، اما در ایران این اولویت تنها در صورت عدم وجود قانون صریح داخلی و به استناد ماده ۹ قانون مدنی لحاظ می‌شود. (Shomal & Sajjadi, 2018: 99)

## ۲-۱. چگونگی ارتکاب دزدی دریایی

دزدی دریایی می‌تواند از طریق اعمال خشونت مستقیم یا تهدید علیه خدمه یا مسافران برای تصرف کشتی یا اموال آن انجام شود. مانند وادار کردن ناخدا به تغییر مسیر، کشتن او، یا تهدید کشتی برای تحویل محموله. حتی تعقیب یک کشتی به قصد حمله نیز در زمره دزدی دریایی است (Kousha, 2011: 101).

## ۲-۲. انواع دزدی دریایی مدرن

با گسترش دزدی‌های دریایی، دسته‌بندی‌های متنوعی ارائه شده است. یکی از آن‌ها در قطعنامه MSC/Circ.622 در سال ۱۹۹۳ از سوی سازمان امنیت و همکاری اروپا (OSCE) ارائه شده است که بر اساس شدت و ماهیت حملات، آن‌ها را به چهار دسته تقسیم می‌کند. (Noor Amin, 2011: 1)

## ۲-۳. دزدی‌های مسلحانه سطح پایین (Low Level Armed Robbery)

این نوع حملات توسط گروه‌های غیرسازمان‌یافته با سلاح‌های سبک صورت می‌گیرد، بیشتر هنگام لنگرگیری کشتی‌ها. میانگین خسارت ۵۰۰۰ دلار است، اما شدت خشونت بالاست (Mirghadari,

(13: 2011 طبق گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB)، این نوع دزدی‌ها عمدتاً خشونت‌بارند و با تهدید ایمنی ناوبری همراه‌اند. نمونه‌هایی از آن‌ها در اطراف خلیج مکزیک دیده شده است (Mirghadari, 2011: 13).

#### ۴-۲. تجاوزهای سطح متوسط (Medium Level Attacks)

این حملات پیچیده‌تر بوده و عمدتاً در آب‌های لندونزی و سنگاپور رخ می‌دهند. معمولاً توسط ماهیگیران مسلح محلی با چوب، چاقو یا اسلحه انجام می‌شود. ارزش اموال مسروقه معمولاً کمتر از ۱۵۰۰۰ دلار است. (Noor Amin, 2011: 99)

#### ۴-۲-۱. کشتی‌ربایی جنایی

در این نوع، تمام کشتی همراه با محموله و خدمه ربوده شده و به بندری از پیش تعیین‌شده منتقل می‌شود. این عملیات معمولاً توسط سازمان‌های جنایتکار قدرتمند انجام می‌شود: (Mirghadari, 2011: 14).

#### ۴-۲-۲. حملات سیاسی - نظامی

در این حملات انگیزه مالی وجود ندارد بلکه اهداف سیاسی یا نظامی دنبال می‌شود. در دهه ۹۰ میلادی مواردی مشاهده شد که افراد با لباس نظامی به کشتی‌ها حمله کرده‌اند: (Mirghadari, 2011: 15).

#### ۳. تفاوت دزدی دریایی با راهزنی

اگرچه در سال‌های اخیر در بسیاری از نشریات، مقالات و حتی کتاب‌هایی که به موضوع دزدی دریایی می‌پردازند، اصطلاحات «دزدی دریایی» و «راهزنی دریایی» به جای یکدیگر به کار رفته‌اند، اما میان این دو تفاوت‌هایی وجود دارد که به اختصار بررسی می‌شود:

اولین تفاوت دزدی دریایی این است که از نظر انگیزه، در دزدی دریایی، انگیزه ارتکاب جرم عمدتاً «صرفاً دستیابی به اموال» است و این جرایم عمدتاً علیه دارایی‌ها صورت می‌گیرد، حتی اگر در نتیجه آن گاه به جان افراد هم آسیبی برسد. (Salehi, 1992: 61) اما در راهزنی دریایی، انگیزه‌ها می‌تواند متنوع‌تر باشد، مانند کسب اموال، وارد آوردن آسیب جسمی یا فشار به اشخاص. (Salehi, 1992: 62) بنابراین از منظر انگیزه ارتکاب جرم، دزدی دریایی به دزدی دریایی نزدیک است. تفاوت دوم این

است که راهزنی دریایی ممکن است در آب‌های داخلی یک کشور رخ دهد، در حالی که دزدی دریایی تنها زمانی محقق می‌شود که در آب‌های آزاد صورت گیرد و به عنوان جرم بین‌المللی شناخته می‌شود. تا پیش از کنوانسیون ژنو ۱۹۵۸، دزدی دریایی بیشتر مفهومی عرفی داشت که در حوزه آب‌های آزاد به کار می‌رفت. بسیاری از حقوق‌دانان بین‌الملل دزدی دریایی را همان راهزنی دریایی می‌دانند که صرف‌نظر از نوع سلاح، مجازات دارد. در این مقاله، منظور از دزدی دریایی همان مفهوم حقوق بین‌المللی آن است، و هر جا از «راهزنی دریایی» نام برده شده، مراد «دزدی دریایی» به مفهوم بین‌المللی است.

#### ۴. مقایسه دزدی دریایی و تروریسم دریایی

تروریسم دریایی به‌ویژه در مناطق جنوب و جنوب شرق آسیا طی دهه‌های اخیر امنیت منطقه‌ای و بین‌المللی را تهدید کرده است. از این رو درک دقیق تفاوت‌ها و شباهت‌های آن با دزدی دریایی اهمیت دارد: نخستین تفاوت، در انگیزه است؛ دزدان دریایی اغلب به دنبال اهداف اقتصادی هستند، در حالی که تروریست‌های دریایی عمدتاً انگیزه‌های سیاسی دارند. دوم، دزدان دریایی برای دستیابی به اهدافشان از خشونت حداقلی استفاده می‌کنند، اما تروریست‌ها تمایل به ایجاد بیشترین آسیب دارند. سوم، خشونت همواره عنصر ذاتی در اقدامات تروریستی است، اما در دزدی دریایی ممکن است صرفاً با هدف مصادره اموال صورت گیرد. تروریست‌ها، در صورت گروگان‌گیری، به دنبال فشار بر دولت‌ها هستند. از جمله شباهت‌های این دو پدیده می‌توان به موارد زیر اشاره کرد: هر دو برنامه‌ریزی شده، سازمان‌یافته، علیه غیرنظامیان و توسط گروه‌های غیردولتی انجام می‌شوند. آنها با استفاده از کشتی‌ها و سلاح‌های سبک و سنگین کنترل کشتی را به دست می‌گیرند. (Halberstam, 1998: 269)

#### ۳-۱. شیوه‌های راهزنی دریایی

در گذشته دزدان دریایی صرفاً به غارت اموال بسنده می‌کردند، اما امروزه روش‌های پیچیده‌تری به کار می‌گیرند. برخی روش‌ها عبارتند از: سرقت کشتی به قصد استفاده بلندمدت یا فروش به شخص ثالث (Port and Sea Journal, No. 39: 62). توقیف کشتی به مدت کوتاه برای تخلیه کالا، روشی که از اواخر دهه ۱۹۸۰ شایع شد. حمله سریع و موقتی برای سرقت اموال و اشیای باارزش، که در جنوب شرق آسیا رایج است. در سواحل سومالی، دزدان دریایی با کسب اطلاعات، شبانه کشتی‌ها را محاصره کرده و با خشونت کنترل آن‌ها را در دست می‌گیرند. سپس خدمه را گروگان گرفته و در ازای آزادی آنان

درخواست باج می‌کند. این شیوه، برخلاف روش‌های سنتی، صرفاً به دنبال سرقت اموال نیست، بلکه هدف اصلی آن اخاذی است. در ماجرای کشتی اوکراینی فاینا که حامل تسلیحات روسی برای سودان جنوبی بود نیز، دزدان دریایی قصد فروش کالا را نداشتند بلکه تنها خواستار باج بودند. به گفته رئیس مرکز ملی مبارزه با تروریسم آمریکا، بخشی از این باج به دست گروه‌های افراطی می‌رسد (Michael Leiter, quoted in CNN, 2009). در ۱۱ آوریل ۲۰۰۱، شبه‌نظامیان الشباب نیز به دفاع از این اقدامات پرداختند و مدعی شدند که کشتی‌های خارجی نباید بدون اجازه از آب‌های سومالی استفاده کنند.

#### ۴. تأثیر دزدی دریایی بر امنیت دریایی

امنیت بین‌المللی امروز شامل حوزه‌های گوناگون است؛ از جمله امنیت اقتصادی، بهداشتی، سیاسی و امنیت دریایی. آزادی کشتیرانی، از اصول اساسی حقوق بین‌الملل دریایی است. این اصل در دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد تصریح شده است. با وجود تدوین قوانین، نظام حقوقی کنونی از کاستی‌هایی چون نبود تعریف مشترک از دزدی دریایی و کم‌کاری در پیگرد عاملان رنج می‌برد.

پس از حملات ۱۱ سپتامبر، امنیت دریاها اهمیت فزاینده‌ای یافت. نگرانی درباره استفاده تروریستی از کشتی‌ها باعث تدوین قوانین گسترده‌تری شد. از آنجا که ۹۰٪ مبادلات کالا از طریق دریا انجام می‌شود، امنیت دریایی اکنون یکی از مسائل اصلی جهان است.

در کشورهای مختلف فعالیت می‌کند و بنادر، کشتی‌ها و خدمات جانبی مانند لجستیک را پوشش می‌دهند. سیستم حمل و نقل دریایی به دلیل تنوع و نیروی انسانی بین‌المللی، حجم زیاد کالاهای حمل شده که توصیف و مالکیت آن‌ها اغلب نامشخص است، دخالت هزاران واسطه، بسیاری از کشتی‌های ثبت‌شده در کشورهای با نظارت ضعیف، و آسیب‌پذیری در برابر تروریسم، با چالش‌های امنیتی فراوانی مواجه است. مالکان نیز به راحتی می‌توانند هویت خود را پنهان کنند (Sharghi, 2015: 159). بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی ساده و یکنواخت نیست، بلکه دربردارنده طیفی وسیع از مسائل است که از آزادی کشتیرانی و ایمنی در دریا گرفته تا تهدیدات طبیعی مانند سونامی و فوران‌های آتشفشانی زیر آب، و تهدیدات انسانی مانند دزدی دریایی، قاچاق انسان، آلودگی و بهره‌برداری ناپایدار از منابع، گسترده‌لند. بنابراین مفهوم امنیت دریایی در گذر زمان تحول یافته است. در آغاز، تمرکز حقوق دریاها بر حفاظت از تمامیت ارضی دولت-ملت‌ها و مهار تهدیدات در دریا بود و رژیم حقوقی

مرتبط با جنگ دریایی شکل گرفت. اما امروزه، امنیت دریایی ابعاد گسترده‌تری یافته است. با افزایش تهدیدات ناشی از دزدی دریایی، واکنش‌های بین‌المللی هم از منظر حقوق بین‌الملل عرفی و هم بر پایه اسناد حقوقی جدید، توسعه یافته‌اند. (Rothwell & Klein, 2010: 22)

از منظر «دولت بندر»، اعمال صلاحیت توسط دادگاه‌های سرزمینی کشور میزبان بندر یک ابزار تکمیلی برای کنترل کشتی‌ها به شمار می‌آید. این سازوکار زمانی به کار می‌رود که کشتی‌ها از کنترل دولت پرچم فرار کرده‌اند. اعمال صلاحیت دولت بندر، مبنای حقوقی برای قانون‌گذاری و اجرای صلاحیت قضایی داخلی فراهم می‌آورد. در حالی که دولت پرچم مسئول امور اداری، فنی و اجتماعی کشتی است، اما دولت بندر می‌تواند بر کشتی‌هایی که وارد قلمروی آن می‌شوند، صلاحیت قضایی اعمال کند. (Christodoulou-Varotsi, 2009: 25)

بنابراین امنیت دریایی می‌تواند از سوی فعالیت‌هایی چون تروریسم، قاچاق اسلحه، دزدی دریایی، قاچاق مواد مخدر و انسان، سرقت دریایی و کلاهبرداری به مخاطره افتد. بر اساس ماده ۱۰۱ از «کنوانسیون حقوق دریاها ۱۹۸۲» و ماده ۱۵ از «کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریاهای آزاد»، دزدی دریایی فقط در دریاهای آزاد جرم‌انگاری شده است. در مقابل، دزدی دریایی در آب‌های سرزمینی، تابع صلاحیت کیفری کشور ساحلی است و در حوزه حقوق بین‌الملل عمومی قرار نمی‌گیرد.

##### ۵. اعمال صلاحیت بر دزدان دریایی و محاکمه آن‌ها

دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل عرفی برای قرن‌ها به عنوان جرم تلقی شده و دزدان دریایی دشمنان بشریت شمرده شده‌اند. بر اساس این رویکرد، کشتی دزدان دریایی و خود آن‌ها تحت حمایت دولت پرچم قرار نمی‌گیرند. دزدی دریایی نخستین جرمی است که برای آن «صلاحیت جهانی (Universal Jurisdiction)» پیش‌بینی شده است؛ به این معنا که هر کشور می‌تواند بدون توجه به تابعیت یا محل ارتکاب جرم، مرتکبین را محاکمه کند.

دزدان دریایی امروز اغلب با قایق‌های تندرو به کشتی‌های کندرو حمله می‌کنند، به‌ویژه هنگام عبور از تنگه‌ها. مناطق مستعد حمله دزدان دریایی شامل جنوب و جنوب شرق آسیا، شاخ آفریقا، دریای سرخ، آمریکای جنوبی و کارائیب است. در گذشته، کالاهای گران‌قیمت هدف اصلی بود، اما امروزه حتی اشیاء شخصی خدمه و هزینه‌های بندری نیز هدف قرار می‌گیرند. برخی دزدان دریایی با جعل مدارک، کشتی‌ها را به بنادر دیگر هدایت می‌کنند. روش آن‌ها شامل اختفا در خطوط ساحلی و حمله شبانه

است. در سال‌های ۱۹۹۳ تا ۲۰۰۳، دزدی دریایی سه برابر افزایش یافت و خسارات سالانه آن حدود ۱۵ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. گزارش سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۵ کاهش حملات به ۳۲۵ مورد را نشان داد. در همان سال، آب‌های اندونزی با ۹۳ مورد بیشترین حملات را داشتند. برنامه نظارتی مشترک در تنگه مالاکا که از سال ۲۰۰۴ آغاز شد، باعث کاهش قابل توجه حملات شد. در سال ۲۰۰۵ تنها ۱۱ مورد و در سال ۲۰۰۶، ۱۳ درصد کاهش گزارش شد (Kousha & Shayegan, 2011: 96).

### نتیجه‌گیری

دزدی دریایی، به‌عنوان یک تهدید جهانی، به‌طور فزاینده‌ای امنیت دریایی و ثبات تجارت بین‌المللی را به چالش کشیده است. این پدیده نه تنها مانعی بر سر راه توسعه اقتصادی کشورها، به‌ویژه کشورهای ساحلی ضعیف، ایجاد می‌کند، بلکه بی‌ثباتی سیاسی و اجتماعی را نیز تشدید می‌سازد. علل دزدی دریایی، ریشه در فقر، بیکاری، ضعف حاکمیت، ناکارآمدی نهادهای حکومتی، و نبود ساختارهای حقوقی مؤثر دارد. در کنار عوامل ساختاری، نگرش‌ها و فرهنگ‌های محلی نیز گاهی زمینه‌ساز مشروعیت‌بخشی به این پدیده می‌شوند. یکی از جدی‌ترین چالش‌ها در مبارزه با دزدی دریایی، فقدان اراده سیاسی و ضعف همکاری بین‌المللی در تعقیب کیفری عاملان است. در بسیاری از موارد، نبود توافقات حقوقی، خلأهای قانونگذاری ملی، و دغدغه‌های حقوق بشری مانع از پیگیری مؤثر شده‌اند. وضعیت بی‌کیفری (Impunity) در مناطق بحرانی مانند سواحل سومالی نیز این بحران را تشدید کرده است. مقابله مؤثر با دزدی دریایی مستلزم یک رویکرد جامع، چندجانبه، و پایدار است. این رویکرد باید شامل موارد زیر باشد: تقویت رژیم حقوقی بین‌المللی با تدوین اسناد الزام‌آور جدید و توسعه اصل صلاحیت جهانی؛ ارتقای همکاری‌های منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه‌های قضایی، اطلاعاتی، و عملیاتی؛ توسعه زیرساخت‌های دریایی و تجهیز نیروهای دریایی به فناوری‌های نوین نظارتی و دفاعی؛ توجه به حقوق بشر در عملیات‌های مقابله‌ای و آموزش نیروهای عملیاتی؛ ایجاد نهادهای مستقل نظارتی برای ارزیابی عملکرد دولت‌ها و تدوین راهبردهای مؤثر؛ بهبود وضعیت اقتصادی و اجتماعی مناطق بحران‌زا از طریق برنامه‌های توسعه‌محور؛ بازنگری مستمر در سیاست‌ها و تطبیق با تحولات بین‌المللی مانند تغییرات اقلیمی و فناوری. در نهایت، موفقیت در کاهش و مهار دزدی دریایی در گرو مشارکت فعال دولت‌ها، نهادهای بین‌المللی، و جامعه مدنی است. تنها از طریق تعهد

مشترک و تلاش مستمر برای ایجاد یک نظم حقوقی عادلانه و پایدار در دریاها می‌توان به امنیت دریایی جهانی دست یافت.

## References

- Abbasi, B., et al. (2022). Operational limitations in combating terrorism. *Public Law Research*, 23(4), 290–312. (In Persian)
- Abdollahi, M. (2006). The impact of Security Council Resolution 1373 on Iran's domestic law. *Legal Studies Quarterly of Shiraz University*, 2. (In Persian)
- Anderson, M. (2023). Personal jurisdiction in terrorism cases. *Yale Law Journal*, 132(3), 234–267.
- Aqaei Khani, S. (2009). Crisis of piracy and related speculations. *Events and Analyses*, Africa Studies Center & Ministry of Foreign Affairs, p. 63. (In Persian)
- Archibugi, D., & Chiarugi, M. (n.d.). Looking for a jurisdiction for Somali pirates. Italian National Research Council, IRPPS, October, p. 332.
- Bantekas, I. (2003). International legal framework for combating terrorism (pp. 315–316).
- Brahimi, L. (2000). *Report of the panel on United Nations peace operations*. United Nations.
- Brown, R. (2023). Conditions for intervention in counter-terrorism. *Yale Law Journal*, 132(4), 445–467.
- Burgess, J. (2010). *Maritime security: A global perspective*. Routledge.
- Cheshmeh Khavar, S. D. (2010). Piracy from the perspective of international law: The legal effects of Security Council resolutions on international law. In *Piracy from the perspective of international law* (pp. 189). Iranian Society for United Nations Studies. (In Persian)
- Chesterman, S. (2001). *You, the people: The United Nations, transitional administration, and state-building*. Oxford University Press.
- Clark, S. (2023). Case studies in maritime security. *International Security*, 47(4), 890–912.
- Cohen, D. (2022). Legal limitations in counter-terrorism. *Harvard International Law Journal*, 63(3), 567–590.
- Crawford, J. (2023). Evolution of state sovereignty. *American Journal of International Law*, 117(2), 178–201.
- Dugard, J., & Van den Wyngaert, C. (2019). *International criminal law and procedure*. Oxford University Press.
- Fink, M. D., & Galvin, R. J. (2014). Combating pirates off the coast of Somalia: Current legal challenges. *Netherlands International Law Review*, LVI, 91.
- Fitzgerald, M. (2020). *Piracy and maritime security: Global perspectives*. Palgrave Macmillan.
- Galani, S. (2020). *Maritime security and the law of the sea: Help or hindrance?* Edward Elgar Publishing.
- Gallagher, A. (2009). The international law of human trafficking (pp. 278–279).
- Geiss, R., & Petrig, A. (2021). *Piracy and armed robbery at sea: The legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*. Oxford University Press, p. 145.
- Ghilfan, A. (2019). *Maritime security and international law*. Routledge.

- Greenwood, C. (2023). International cooperation against terrorism. *American Journal of International Law*, 117(2), 345–378.
- Guilfoyle, D. (2016). Counter-piracy law enforcement and human rights. *International and Comparative Law Quarterly*, 59, 165.
- Guilfoyle, D. (2009). Shipping interdiction and the law of the sea (pp. 28–29).
- Guilfoyle, D. (2017). *International criminal law and the law of the sea*. Oxford University Press.
- Hansen, S. J. (2013). Piracy in the greater Gulf of Aden: A complex problem. *Journal of Strategic Security*, 6(2), 1–20.
- Harrelson, J. (2015). Blackbeard meets Blackwater: An analysis of international conventions that address piracy and the use of private security companies to protect the shipping industry. *American University International Law Review*, 25, 286.
- Henderson, J. (2022). Joint mechanisms in counter-terrorism. *European Journal of International Law*, 33(3), 456–489.
- Hosseini, M. (2022). Conditions of intervention in combating maritime terrorism. *Comparative Law Research*, 25(3), 567–589. (In Persian)
- Hufbauer, G. C., Schott, J. J., & Elliott, K. A. (2009). *Economic sanctions reconsidered*. Peterson Institute for International Economics.
- Jafari, A. A. (2011). The role of the Security Council in fighting terrorism: Case study of Resolution 1373. *International Law Journal*, 35. (In Persian)
- Jassinpour, K. (2015). Challenges of piracy in international law and Iran. *Journal of Islamic Jurisprudence and Legal Foundations Quarterly*, 9(31), 138. (In Persian)
- Johnson, M. (2023). Legal challenges in counter-terrorism. *European Journal of International Law*, 34(4), 890–913.
- Joyner, C. C. (2017). Arresting impunity: The case for universal jurisdiction in bringing war criminals to accountability. *Law and Contemporary Problems*, 59(4), 159.
- Karimi, A. (2022). Judicial assistance in piracy cases. *International Law Journal*, 39(3). (In Persian)
- Kazemi, S. S., & Heydari, S. (2020). Combating piracy off the coasts of Somalia and the Gulf of Aden under Security Council resolutions: Effective but limited solutions. *Legal Research Quarterly*, 94, 375. (In Persian)
- Klein, N. (2019). *Maritime security and the law of the sea*. Oxford University Press.
- Kontorovich, E. (2019). *International law and the fight against Somali piracy*. Cambridge University Press, pp. 267–269.
- Kraska, J. (2021). *Maritime power and the law of the sea*. Oxford University Press, p. 234.
- Mohammadi, H., et al. (2022). Case study analysis of international interventions. *Strategic Studies*, 24(4), 456–478. (In Persian)
- Moslemi, F. (2011). *The international system for combating piracy* (Master's thesis). University of Tehran, p. 88. (In Persian)
- Murphy, M. N. (2020). *Somali piracy: A critical history*. Routledge, pp. 313–314.
- Pape, R. A. (1997). Why economic sanctions do not work. *International Security*, 22(2), 90–136.
- Petrig, A. (2021). *Human rights and law enforcement at sea: Arrest, detention, and transfer of piracy suspects*. Brill.

- Pournouri, M., & Habibi, M. (2006). *International law of the seas: The Law of the Sea Convention*. Nashr-e Mahd-e Hoghoogh (1st ed.), p. 90. (In Persian)
- Rezaei, H. (2021). *Extradition of criminals in international law*. Mizan Publications, Tehran. (In Persian)
- Sadat Midani, S. H. (2009). *Terrorism and international law*. University of Tehran Press, p. 200. (In Persian)
- Sajadpour, S. M. K., & Abdolhosseini, A. (2017). Iran and the security threat of maritime piracy. *Foreign Policy Quarterly*, 31(3), 15. (In Persian)
- Sambei, A., et al. (2009). *Counter-terrorism: International law and practice* (p. 143).
- Saul, B. (2020). *Research handbook on international law and terrorism*. Edward Elgar Publishing, p. 145.
- Seyfi, J. (2022). Judicial jurisdictions in combating terrorism. *Law Quarterly*, 41(2), 178–201. (In Persian)
- Sezer, I. (2011). A study on the legal aspects of piracy and armed robbery. *Constanta Maritime University Annals*, 12, 24.
- Shaw, M. N. (2021). *International law*. Cambridge University Press.
- Smith, D. (2023). Legal limitations on state intervention. *International and Comparative Law Quarterly*, 72(3), 678–701.
- Stephens, B., & Ratner, S. (2022). *International human rights litigation in U.S. courts*. Brill, p. 189.
- Sterio, M. (2017). Fighting piracy in Somalia: Why more needed. Cleveland-Marshall College of Law, 16.
- Thuo Gathii, J. (2010). Kenya's piracy prosecutions. *American Journal of International Law*, 104(3), 423.
- Trapp, K. N. (2015). *State responsibility for international terrorism*. Oxford University Press, p. 64.
- Van den Herik, L. (2020). *Research handbook on international law and terrorism*. Edward Elgar Publishing, p. 234.
- Vignos, S. A. (2018). 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*, 9.
- Watson, P. (2023). Mutual legal assistance in terrorism cases. *International and Comparative Law Quarterly*, 72(4), 789–812.
- White, R. (2023). Geographical scope of state responsibility. *Cambridge Law Journal*, 82(3), 567–590.
- Ziaee Bigdeli, M. R. (2021). *Public international law*. Ganj Danesh, Tehran. (In Persian)