

فصلنامه سیاست خارجی  
سال سی و یکم، شماره ۳، پاییز ۱۳۹۶، صص ۳۶-۷

۱

## ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی

دکتر سید محمدکاظم سجادیپور<sup>۱</sup> / ارغوان عبدالحسینی<sup>۲</sup>

<sup>۱</sup> استاد دانشکده روابط بین الملل وزارت امور خارجه smksajjad@yahoo.com

<sup>۲</sup> دانش آموخته کارشناسی ارشد دیپلماسی و سازمان های بین المللی دانشکده روابط بین الملل

arghavanabdolhosseini@yahoo.com

تاریخ تصویب: ۱۳۹۶/۷/۱

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۶/۱

## چکیده

جمهوری اسلامی ایران در دهه اخیر همواره با تهدید امنیتی دزدی دریایی دست به گریبان بوده و متحمل خسارت‌های فراوانی شده است. بحران دزدی دریایی و حضور دزدان دریایی در آب‌های بین‌المللی به یکی از اصلی‌ترین بحران‌های پیش روی اقتصاد ایران تبدیل شده است. با توجه به عزم ایران در توسعه ترانزیت دریایی خود و بدست آوردن سهم بیشتری از ترانزیت آب‌های آزاد توجه به موضوع امنیت دریانوردی و بررسی پدیده دزدی دریایی و راه‌های مقابله با آن مورد توجه ایران قرار گرفته است. ایران به مانند دیگر اعضای جامعه بین‌المللی و به پیروی از قطعنامه‌های شورای امنیت تهدید دزدی دریایی به ویژه دزدان دریایی سومالی را تهدید امنیتی علیه خود دانسته و از طریق دو ارگان خود یعنی نیروی دریایی ارتش و سازمان بنادر و دریانوردی به ترکیبی از اقدامات حقوقی، سیاسی - نظامی برای مقابله با آن دست زده است. این مقاله در جستجوی پاسخ این سوال است که جمهوری اسلامی ایران در مقابله با تهدید امنیتی دزدی دریایی چه راهکارهایی را اتخاذ نموده است؟ یافته‌های این مقاله نشان می‌دهد که جمهوری اسلامی ایران از طریق دو ارگان خود یعنی نیروی دریایی ارتش و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امر دریانوردی در دهه اخیر به مقابله با این تهدید امنیتی پرداخته و توانسته است با سازوکارهای حقوقی، سیاسی - نظامی این تهدیدات را به طور نسبی مهار کند و عملکرد نسبتاً موفق در این زمینه داشته باشد.

▪ **واژگان کلیدی:** دزدی دریایی، امنیت دریانوردی، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران، سازمان بنادر و دریانوردی

## مقدمه

امروزه بیش از ۹۰٪ حمل و نقل بین‌المللی جهان از طریق انواع کشتی‌ها، نفتکش‌ها و سایر شناورهای مختص این امور صورت می‌گیرد. یکی از موجبات اساسی خدشه به ایمنی و امنیت کشتیرانی، پدیده دزدی دریایی است؛ پدیده‌ای بسیار کهن و با سابقه‌ای بسیار طولانی که در دنیای امروز تا حدود زیادی تغییر شکل یافته و به تهدیدی جدی برای روابط اقتصادی مسالمت‌آمیز اعضای جامعه بین‌المللی تبدیل شده است. امروزه دزدی دریایی و مشخصاً سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها مجدداً به یکی از معضلات جامعه بین‌المللی تبدیل شده و به عنوان تهدیدی جدی علیه حیات دریانوردان، امنیت دریانوردی، محیط زیست دریایی و امنیت کشورهای ساحلی محسوب می‌گردد، همچنین بر روند کلی صنعت حمل و نقل دریایی تأثیرات منفی می‌گذارد.

رشد فزاینده دزدی دریایی به ویژه از سال ۲۰۰۵ در سواحل سومالی که به شکلی جدید با فناوری‌های نوین پا به عرصه وجود گذاشته، واکنش‌های جهانی گوناگونی را به دنبال داشته است و تهدیدی علیه صلح و امنیت بین‌المللی به شمار می‌رود و جامعه بین‌المللی مجاز به توسل به زور علیه این پدیده گردیده است. سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی نسبت به موضوع دزدی دریایی واکنش نشان داده و به دنبال راه حل اساسی برای مواجهه با این پدیده هستند. جامعه بین‌المللی در آغاز عملیات دزدی دریایی در سواحل سومالی، توجه چندانی به موضوع نداشت و صرفاً برخی از کشورهای ذینفع به طور یکجانبه، دزدان را سرکوب می‌کردند. بتدریج با وخیم‌تر شدن اوضاع، اعضای جامعه بین‌المللی دریافتند که بدون ورود هماهنگ، منسجم، دسته‌جمعی و یکپارچه به موضوع و در نتیجه، همکاری تنگاتنگ نمی‌توان به مصاف این پدیده شوم رفت. از این رو اقداماتی جهت پیشگیری، مقابله و سرکوب دزدان معمول داشتند و هر روزه تا به امروز، چنین اقداماتی را گسترده‌تر، هماهنگ‌تر و سازمان‌یافته‌تر به پیش برده‌اند.

دزدی دریایی بارها مورد تاکید قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد قرار گرفته، برای اولین بار در تاریخ، شورای امنیت این مقوله را تهدید علیه صلح و امنیت بشری تلقی نمود و در چارچوب فصل هفتم منشور به طور خاص به آن توجه نمود. شورای امنیت به ویژه از سال ۲۰۰۸ به این مقوله توجه ویژه‌ای نشان داده و در این زمینه ۱۸ قطعنامه<sup>(۱)</sup> تصویب نموده است که در آنها عنوان می‌دارد رخدادهای دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سومالی، به دلیل تهدید تحویل موثر کمک‌های انسان دوستانه به مردم سومالی، امنیت دریانوردان و مسافران و خدمه کشتی‌ها، وضعیت سومالی را وخیمتر کرده که ثمره آن، تهدید صلح و امنیت بین‌المللی در این منطقه است. علاوه بر شورای امنیت، سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد مقابله با خطراتی که از سوی دزدی دریایی، ایمنی کشتیرانی تجاری را تهدید می‌کند، از سالها پیش موضوع دزدی دریایی و چگونگی مقابله با آن را در دستور کار خود قرار داده و با تهیه و تنظیم قطعنامه‌هایی چون قطعنامه مصوب ۱۵ نوامبر ۱۹۷۹، قطعنامه ۱۷ نوامبر ۱۹۸۳، قطعنامه مصوب ۶ نوامبر ۱۹۹۱، قطعنامه ۴ نوامبر ۱۹۹۳، قطعنامه ۲۹ نوامبر ۲۰۰۱، قطعنامه مصوب ۲۹ نوامبر ۲۰۰۷، قطعنامه نوامبر ۲۰۰۸ و دستورالعمل‌های متعدد، تلاش نموده راهنمایی‌های لازم را به کشورهای عضو در خصوص چگونگی پیشگیری و مقابله با این پدیده خطرناک و پیامدهای آن ارائه داده و زمینه همکاری بین‌المللی بین کشورها را در این مورد فراهم نماید. در این بین به نظر می‌رسد که مقابله با افزایش دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها راهکارهای حقوقی، سیاسی، اقتصادی و امنیتی گوناگونی را می‌طلبد که بکارگیری آنها از سوی جامعه بین‌المللی، گام مؤثری در پیشگیری و کاهش نرخ صعودی حملات دزدان دریایی در سرتاسر جهان خواهد بود.

در این میان، ایران به عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی و در چارچوب قطعنامه‌های شورای امنیت و لزوم همکاری‌های بین‌المللی گام‌های مؤثری در این زمینه برداشته است و باید توجه نمود که کشور ایران با دارا بودن ناوگان بازرگانی بزرگ از این تهدیدات مستثنی نبوده و نیست. ایران در رابطه با مسائل دزدی دریایی بیشتر از سایر کشورهای حاشیه خلیج فارس به دلیل قرار گرفتن در مسیر آبراه‌های بین‌المللی به منظور

فروش نفت خود به کشورهای حوزه مدیترانه، درگیر دزدان دریایی سومالی است و به طور متوسط روزانه یک کشتی ایرانی از این مسیر عبور می‌کند و این امر در دهه اخیر خسارت‌های فراوانی را به کشتی‌های ایرانی وارد ساخته است و تاکنون دزدان دریایی کشتی‌ها و نفتکش‌های ایرانی را بی‌نصیب نگذاشته‌اند و ایران برای رهایی از چنگال دزدان دریایی سومالی متحمل هزینه‌هایی شده است. دزدان دریایی تعدادی از کشتی‌ها را تهدید و خدمه آنها را به گروگان گرفته‌اند، نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در کنار سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امر دریانوردی در ایران در این زمینه نقش قابل توجهی ایفا نموده‌اند و راهکارها و تدابیر شدید امنیتی را برای مقابله با این تهدید امنیتی در حوزه دریاها از جمله اقیانوس هند و خلیج عدن اتخاذ نموده‌اند.

در این راستا و با توجه به دیدگاه فوق این پژوهش در صدد پاسخگویی به این سوال است که جمهوری اسلامی ایران در مقابله با تهدید امنیتی دزدی دریایی چه راهکارهایی را اتخاذ نموده است؟ در قسمت اول، ابتدا دزدی دریایی به عنوان یک تهدید بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته و در قسمت بعد عملکرد نیروی دریایی ایران و همچنین سازمان بنادر و دریانوردی مورد تحلیل قرار گرفته تا در واقع بتوان راهکارهای اتخاذ شده توسط این دو نهاد را ارزیابی کرد و در قسمت پایانی به چالش‌های حقوقی ایران و در واقع خلاء و نواقص حقوق داخلی در این زمینه نیز پرداخته شده است.

### الف) دزدی دریایی، تهدید بین‌المللی

در دهه اخیر، یکی از مسائل مورد تاکید در معاهدات بین‌المللی، نگرانی جهانی از افزایش جرایم بین‌المللی دریایی از جمله تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر در دریا، قاچاق مهاجرین، راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها و به ویژه دزدی دریایی است، به طوری که امروزه یکی از مهمترین چالش‌های جامعه بین‌المللی و همچنین از جمله مهمترین موضوعات مورد توجه آن، توسعه فعالیت‌های مجرمانه دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن و همچنین مقابله با بحران دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و ریشه کن نمودن جرایم همراه آن می‌باشد (Bueger, 2015:26).

در واقع، با افزایش وقایع دزدی دریایی در سال‌های اخیر در مناطقی مانند خلیج عدن، تنگه مالاکا، سنگاپور و آب‌های پیوند دهنده اقیانوس آرام و اقیانوس هند و به ویژه از سال ۲۰۰۵ در سواحل سومالی، باعث شده است که کشورهای دنیا بیش از پیش به اهمیت مبارزه با این پدیده پی ببرند. این پدیده نشان دهنده لایه‌های پیچیده و بهم پیوسته امنیت بین‌المللی در جهان کنونی است (چشمه خاور، ۱۳۹۰: ۱۲۲). دزدی دریایی سومالی از زمان شروع نیمه دوم جنگ داخلی سومالی در اوایل قرن ۲۱ به منزله تهدید جدی برای جامعه بین‌المللی ظاهر شد و از سال ۲۰۰۵، بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی چون سازمان بین‌المللی دریانوردی و برنامه جهانی غذا نگرانی‌های خود را نسبت به افزایش ضریب حملات دزدان دریایی در این منطقه بحران زده جهان اعلام نمودند.

مطالعات گوناگون در این زمینه بیانگر این است که در دهه اخیر بیشتر از ۲۰۰۰ مورد اقدام و حمله برای دزدی دریایی در جهان، انجام گرفته که باعث مرگ بیش از ۵۴ نفر شده است. در سال ۲۰۰۵ تعداد ۲۶۶ مورد حمله به کشتی‌ها گزارش شده است. در سال ۲۰۰۶ حمله به کشتی‌ها ۲۳۹ مورد، ۷۷ تن از خدمه کشتی‌ها ربوده شده و ۱۸۸ نفر نیز به عنوان گروگان گرفته شده‌اند، اما تنها ۱۵ مورد از حملات دزدان دریایی به مرگ افراد منجر شده است. در سال ۲۰۰۷ نیز میزان این حملات با ۱۰ درصد افزایش به ۲۶۳ مورد رسیده است. البته میزان حملاتی که در آنها از اسلحه استفاده شده، با ۳۵ درصد رشد همراه بوده است. در این سال تعداد خدمه مجروح شده کشتی‌ها به ۶۴ مورد رسید، در حالی که این رقم در سال ۲۰۰۶ تنها ۱۷ مورد بود. در سال ۲۰۰۷ بیشترین تعداد حمله در آب‌های اندونزی گزارش شده است. در سال ۲۰۰۸ خلیج عدن با ۹۲ مورد بالاترین میزان وقوع دزدی دریایی را به خود اختصاص داده بود. در سال ۲۰۰۸ تعداد ۱۱۱ مورد دزدی دریایی در خلیج عدن و اقیانوس هند از طریق سومالی صورت گرفته و در مجموع ۳۰۶ مورد حمله دزدان دریایی در جهان گزارش شده که در مقایسه با سال ۲۰۰۷ دو برابر افزایش را نشان می‌دهد. در سال ۲۰۰۸، دزدان دریایی از این طریق رقمی بین ۵۰۰ هزار تا ۲ میلیون دلار درآمد کسب نمودند. در حالی که در آمد سرانه هر سومالیایی کمتر از ۶۰۰ دلار در سال است. هر دزدی دریایی به طور متوسط حداقل ۳۰ هزار دلار در آمد کسب می‌نماید

(اسلامی، ۱۳۹۱: ۷۲). بنابر گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۹، حملات دزدان دریایی در سراسر جهان برای سومین سال متوالی روند افزایشی داشته و از ۲۳۹ سانحه ۲۰۰۶ به ۴۰۶ مورد در سال ۲۰۰۹ رسید. تعداد سوانحی که در آنها از سلاح گرم استفاده شده، به میزان دو برابر سوانح سال ۲۰۰۸ افزایش یافته که مستقیماً به دزدان دریایی سومالی مرتبط است. در این گزارش آمده که در سال ۲۰۰۹، دزدان سومالی ۱۲۰ فروند کشتی را مورد حمله و ۴۷ فروند شناور را مورد ربایش قرار داده اند و ۸۶۷ نفر به گروگان گرفته شدند. بیشتر حملات دزدان دریایی سومالی در بخش‌های جنوبی دریای سرخ، خلیج عدن و شرق سواحل عمان بوده است. سند شماره MSC.4/Circ.169 سازمان بین‌المللی دریانوردی مورخ ۱ آوریل ۲۰۱۱ با موضوع گزارش‌هایی راجع به اقدامات دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها به تشریح کیفیت و کمیت ارتکاب حوادث دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا در طول سال ۲۰۱۰ پرداخته است. بر اساس این گزارش، تعداد حملات و شروع به حملات دزدی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا که به آی‌مو یا سازمان بین‌المللی دریانوردی (International Maritime Organization) گزارش شده در سال ۲۰۱۰ حدود ۴۸۹ مورد بوده که از ۸۳ مورد افزایش نسبت به آمار سال ۲۰۰۹ برخوردار می‌باشد. نواحی آفریقای شرقی و خاور دور به ویژه دریای چین جنوبی و به علاوه اقیانوس هند، آفریقای غربی (خلیج گینه)، آمریکای جنوبی و کارائیب به کرات شاهد وقوع حملات مذکور بوده اند (خبازی کناری، ۱۳۸۹: ۹۷).

مقامات کنیایی درآمد دزدان دریایی را در سال ۲۰۰۹ حدود ۵۸ میلیون دلار و در سال ۲۰۱۰ بیش از ۲۳۸ میلیون دلار برآورد کردند و این درحالی است که از سال ۲۰۰۵ تاکنون دزدی دریایی در منطقه سومالی به شدت رشد کرده و پیش‌بینی سازمان جهانی دریانوردی این است که شاغلان این عرصه و رقم رو به افزایش باجگیری‌ها رشد کند. در گزارش مرکز اطلاع‌رسانی دزدی دریایی دفتر بین‌المللی دریانوردی، مجموع حملات دزدان دریایی در سراسر جهان تا تاریخ ۲۰ ژوئیه ۲۰۱۱ مشتمل بر ۲۸۰ حادثه بوده که از این تعداد، ۲۹ حادثه منجر به ربایش شناور توسط راهزنان شده است. بنابر این گزارش، در سال ۲۰۱۱ حدود ۱۶۶ حادثه دزدی دریایی در محدوده آب‌های سومالی گزارش شده که از این

تعداد، ۲۱ مورد ربایش را شاهد هستیم، به علاوه این که در این حوادث، ۳۶۲ نفر گروگان گرفته شده‌اند و ۷ نفر نیز جان خود را از دست داده‌اند (تقی‌زاده، ۱۳۹۱: ۶۴-۶۲). خطر فزاینده این پدیده به قدری جدی بوده است که آیمو شعار "دزدی دریایی: هماهنگ سازی واکنش‌ها" را برای سال ۲۰۱۱ برگزیده بود و از همه کشورها خواسته بود که اقداماتی را در راستای به روز رسانی قوانین داخلی خود و همچنین همکاری‌های موثر بین‌المللی برای مبارزه هرچه جدی‌تر با این پدیده بکار گیرند. از اواخر سال ۲۰۱۱ و همچنین در سال ۲۰۱۲ موارد وقوع دزدی دریایی در دنیا روند کاهشی به خود گرفته است. این کاهش حملات به دلیل افزایش گشت‌زنی‌های نیروی دریایی کشورها در مناطق پرخطری چون سواحل سومالی و خلیج عدن بوده است. در سال ۲۰۱۲ قریب به ۲۹۷ کشتی مورد حمله قرار گرفته‌اند که در مقایسه با ۴۳۹ حمله انجام گرفته در سال ۲۰۱۱ نزدیک به سی درصد کاهش را نشان می‌دهد. البته در همین سال ۲۰۱۲ تعداد ۱۷۴ کشتی نیز مورد ربایش قرار گرفته‌اند. تعداد حملات در سال ۲۰۱۳ مورد را نشان می‌دهد (کاظمی، ۱۳۹۳: ۵ و ۴). این آمارها صرفاً موارد حمله‌ای را نشان می‌دهد که از سوی کشتی‌های مورد حمله یا دیگران به اداره دریانوردی بین‌المللی گزارش شده است. همچنین در سال ۲۰۱۴، تعداد کل کشتی‌های ربوده شده به ۲۱ فروند رسید که افزایش چشمگیری را نسبت به رقم ۱۲ فروند در سال ۲۰۱۳ نشان می‌دهد، دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴، ۴۴۲ گروگان گرفتند که نسبت به رقم ۳۰۴ نفر در سال ۲۰۱۳، افزایش را نشان می‌دهد. اتاق بین‌المللی بازرگانی، در سال ۲۰۱۴ از وقوع ۲۴۵ مورد حمله دزدان دریایی و ۴۴ درصد کاهش نسبت به سال ۲۰۱۱ خبر داد. در جریان حملات دزدان دریایی در سال ۲۰۱۴، چهار دریانورد کشته، ۱۳ نفر مجروح و ۹ نفر گروگان گرفته شدند. در این میان کشتی‌های تانکر بیش از هر کشتی دیگری آماج حملات دزدان دریایی بود (باشگاه خبرنگاران جوان، ۱۳۹۳). همچنین، در سال ۲۰۱۵ بنا به گزارش مرکز گزارش‌های دزدی دریایی اداره بین‌المللی دریانوردی، ۲۴۶ مورد حمله مرتبط با دزدی‌های دریایی در آب‌های جهان ثبت شده است که یک مورد بیشتر از حملات سال پیش از آن است. تعداد کشتی‌هایی که دزدان دریایی در سال ۲۰۱۵ موفق شدند به آنها وارد شوند با ۱۱ درصد افزایش، به ۲۰۳ فروند رسید که در این میان به یک



کشتی شلیک شد و ۲۷ حمله نیز خنثی شدند. در مجموع، ۱۵ فروند کشتی در ۲۰۱۵ ربوده شد، که نسبت به ۲۱ مورد سال ۲۰۱۴ کمتر شده است. در جریان این حملات در مجموع ۲۷۱ دریانورد گروگان گرفته شدند که در مقایسه با ۴۴۲ نفر سال ۲۰۱۴ کاهش یافته است (پایگاه تحلیلی خبری دریایی ایران، ۱۳۹۴).

دزدی دریایی در دهه اخیر گسترش روزافزونی به ویژه تا سال ۲۰۱۱ داشته و پس از سال ۲۰۱۱ روند نسبتاً نزولی را طی کرده است. دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن نقطه عطفی در تاریخ این پدیده است؛ وضعیت نابسامانی که سالهاست صلح و امنیت جامعه بین‌المللی را با چالش‌های عدیده مواجه نموده است. این حقیقت بارها مورد تأکید قطعنامه‌های شورای امنیت سازمان ملل متحد قرار گرفته (اسفاد؛ جهانی، ۱۳۸۹: ۷۵) که برای اولین بار در تاریخ، شورای امنیت این مقوله را تهدید علیه صلح و امنیت بشری تلقی نمود و در چارچوب فصل هفتم منشور به طور خاص به آن توجه نمود. علاوه بر آن، سازمان بین‌المللی دریانوردی، در مقابله با دزدی دریایی نقش ویژه و غیر قابل انکاری را ایفا کرده است. برنامه مقابله با دزدی دریایی سازمان بین‌المللی دریانوردی از سال ۱۹۹۰ شروع شده است و آیمو در خصوص مقابله با دزدی دریایی در سال‌های اخیر، نقش فعال و موثری در ایجاد یک کانون هماهنگی بین‌المللی و منطقه ای داشته است و اقدامات و تصمیمات مهمی در مقابله و سرکوب دزدان دریایی سومالی اتخاذ نموده و برای اولین بار در دسامبر ۲۰۰۵ طی قطعنامه ۹۷۹ توجه شورای امنیت را به موضوع دزدی دریایی در سواحل سومالی جلب کرده است. اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی در خصوص دزدی دریایی در شاخ آفریقا در سال ۲۰۰۵ به اوج خود رسید و قطعنامه‌های متعددی در این خصوص صادر کرده است (قربان‌پور، ۱۳۸۸: ۲۳۳).

در این بین، علاوه بر اقدامات سازمان‌های بین‌المللی، می‌توان به اقدامات منطقه ای کشورها از جمله دو موافقتنامه الزام آور "همکاری‌های منطقه ای برای مقابله با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در آسیا" (۲۰۰۶)<sup>(۲)</sup> و دستورالعمل رفتاری جیبوتی<sup>(۳)</sup> برای سرکوب دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌های واقع در اقیانوس هند غربی و خلیج عدن متشکل از ۱۷ کشور منطقه آفریقای شرقی، خلیج عدن و دریای

سرخ اشاره کرد. دستاوردی گران سنگ، با هزینه‌ای نه چندان کم برای جامعه بین‌المللی حاصل گردیده و آن، تحقق هدف و غایت حقوق حاکم بر روابط بین‌المللی، یعنی همکاری بین‌المللی کشورهاست که خود می‌تواند عاملی مفید در جهت همگرایی بیشتر اعضای جامعه بین‌المللی باشد (Ambassadors Dialogue, 2012). مقابله با افزایش دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها راهکارهای حقوقی، سیاسی، اقتصادی و امنیتی گوناگونی را می‌طلبد که بکارگیری آنها از سوی جامعه بین‌المللی، گام موثری در پیشگیری و کاهش نرخ صعودی حملات دزدان دریایی در سرتاسر جهان خواهد بود. در این راستا، جامعه بین‌المللی به ویژه سازمان ملل متحد و همچنین شورای امنیت می‌بایست با تقویت و نهادینه کردن همکاری‌های بین‌المللی در حوزه‌های مختلف اطلاع رسانی، اعلام خطر، گشتزنی نهادینه شده در چارچوب کنوانسیون‌های بین‌المللی و استفاده از گارد امنیتی در کشتی‌های تجاری، به توسعه همه جانبه سומالی بویژه خشکاندن بسترهای دزدی دریایی کمک نمایند.

### ب) دزدی دریایی و امنیت دریانوردی جمهوری اسلامی ایران

بحران دزدی دریایی و حضور دزدان دریایی در آب‌های بین‌المللی در سالهای اخیر به یکی از اصلی‌ترین بحران‌های پیش روی اقتصاد ایران تبدیل شده است. با توجه به عزم ایران در توسعه ترانزیت دریایی خود و بدست آوردن سهم بیشتری از ترانزیت آب‌های آزاد توجه به موضوع امنیت دریانوردی و بررسی پدیده دزدی دریایی و راههای مقابله با آن مورد توجه جمهوری اسلامی ایران بویژه از سال ۲۰۰۵ قرار گرفته است (عبدالحسینی، ۱۳۹۴: ۹۶).

ایران با دارا بودن ناوگان بازرگانی بزرگ اعم از کشتی‌های کالا بر و تانکری از تهدیدات دزدی دریایی مستثنی نیست و دزدان دریایی تاکنون تعدادی از کشتی‌های ایرانی را تهدید و خدمه آنها را به گروگان گرفته‌اند. به طور کلی کشور ما هر روز با این مسئله درگیر است و به طور متوسط روزانه یک کشتی جمهوری اسلامی ایران از این منطقه عبور می‌کند و یکی در حال برگشت است (سوری، ۱۳۸۹: ۷۲). بیش از ۹۰ درصد حمل و نقل بین‌المللی در دنیا و بیش از ۸۰ درصد صادرات و واردات کشورمان از طریق دریا صورت می‌پذیرد. به علاوه ۱۲۵ میلیون تن از نفت خام ایران از مسیر اقیانوس هند، خلیج عدن و نهایتاً کانال سوئز

حمل و نقل می‌شود. بر این اساس، تامین امنیت دریانوردی و تجارت بین‌المللی و حفاظت از ناوگان دریایی کشورمان از هجمه دزدان دریایی و راهزنان مسلح، امری حیاتی و حائز اهمیت است. محموله‌ای که از بنادر ایران صادر می‌شود باید از تنگه هرمز خارج شده و پس از عبور از اقیانوس هند به سوی کشورهای اروپایی، آسیای جنوب و جنوب شرقی، قاره آمریکا و آفریقا حرکت کند. دو منطقه باب‌المنندب در خلیج عدن و مالاکا در جنوب شرق آسیا دو حوزه استراتژیک برای تجارت کشور است، اگر یک منطقه مثلث شکل بین بندر جاسک، تنگه باب‌المنندب، تنگه مالاکا را در نظر بگیریم، یک سوم تجارت جهانی در این مثلث شکل می‌گیرد و نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دو تنگه بستگی دارد. علاوه بر مناطق مهم و پرخطری چون آسیای جنوب شرقی، اقیانوس هند، اندونزی، مالزی، سنگاپور، تنگه مالاکا، دریای عرب، نیجریه و در شرق آفریقا مناطق پرخطری چون دریای سرخ و سومالی و خلیج عدن که مناطق مطلوب برای فعالیت دزدان دریایی به شمار می‌رود می‌توان به مناطق دیگری چون خلیج فارس و دریای عمان نیز اشاره کرد. خلیج فارس و دریای عمان جزو مناطق هفت دریا محسوب می‌شوند و از جمله نقاط استراتژیک و مهم دنیا به شمار می‌آیند. همچنین، حملات دزدان دریایی در طول چند سال اخیر در این نواحی هزینه‌های سنگینی را به شرکت‌های حمل و نقل دریایی تحمیل کرده‌اند که از این نظر نیز برای کشتیرانی کشور ما نیز خطرناک می‌باشد. دزدان دریایی تا به حال به چندین کشتی پاکستانی حمله و خدمه آنها را به گروگان گرفته‌اند که در همسایگی ایران است.

شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان یک شرکت حمل و نقل مهم دریایی که نفت خام و فرآورده‌های نفتی و گاز را حمل می‌کند در معرض تهدیدات دزدان دریایی قرار دارد، در واقع، علت آن این است که مقادیر زیادی از نفت خام کشورمان به کشورهای حوضه دریایی مدیترانه فروخته می‌شود و نزدیکترین راه این است که نفت خام به کانال سوئز برده شود، بنابراین کشتی‌ها اگر بخواهند این مسیر را از جنوب آفریقا طی نمایند بین حداقل ۴۰-۲۶ روز رفت و آمدشان طول می‌کشد و سوختی که مصرف می‌شود و زمانی که طول می‌کشد بسیار بالاست. خطرات و تهدیدات بر ناوگان شرکت ملی نفتکش ایران که حمل بخشی از نفت خام کشور را از مسیر مناطق راهبردی شده بر عهده دارد بسیار جدی می‌باشد و این تهدیدات

در نهایت پیامدها و چالش‌هایی را در پی خواهد داشت: ۱- احتمال گروگانگیری نفتکش‌ها وجود دارد که حداقل دو ماه طول می‌کشد تا این کشتی‌ها رها شوند. ۲- گروگانگیری نفت خام صادراتی که در حال حاضر قیمت هر بشکه آن حدود ۵۰ دلار ارزش دارد و همچنین گروگانگیری خدمه هر کشتی بین ۲۵ تا ۳۰ نفر، گاهی مواقع خانواده‌های دریانوردان و یا تیم‌های تعمیراتی روی کشتی‌ها هستند و این تهدیدات، مشکلات عمده برای پرسنل و خانواده‌هایشان و مالکان کشتی‌ها ایجاد می‌کند و همچنین مسائل و مشکلات بیمه‌ای کشتی‌هایی که در آن منطقه هستند را باید به آن افزود که حق بیمه این کشتی‌ها اضافه می‌شود و پرسنل چون در منطقه جنگی و در خطر هستند حقوقشان دو برابر می‌شود (سوری، همان: ۶۴-۶۳). علاوه بر آن، فشارهای روحی وارده به خانواده این دریانوردان و مشکلات پس از آزادی را نیز باید در نظر گرفت. یکی از دشواری‌های مقابله با دزدی دریایی برای کشور ما این است که از باب المندب تا بندرعباس بیش از سه هزار کیلومتر راه است و حدود ۹۲ روز طول می‌کشد تا نیروهای ایران خودشان را به آن منطقه برسانند، آن هم در شرایط سخت که دائم و مستمر در حال حرکت هستند بدون این که یک ساعت توقف داشته باشند. وقتی یک حمله علیه کشتی‌های ما اتفاق می‌افتد، یک اتاق اضطراری و یک تیم مسئول به تعداد ۸ نفر وجود دارد که حتی اگر نیمه شب هم باشد و اگر در منزل هم باشند، به شرکت کشتیرانی می‌روند و مرتباً با کاپیتان و خدمه کشتی و یا با ناوهای نظامی در ارتباط هستند که برای کشتی مورد حمله اتفاقی نیفتد و در کمترین زمان تدابیر لازم برای نجات کشتی‌ها را اتخاذ می‌کنند. تحولات دریانوردی و کشتیرانی بخصوص در یک دهه اخیر باعث شده تا ایران به قدرتی تأثیرگذار در این عرصه تبدیل شود. ناوگان نفتکش ایران رتبه چهارم جهانی را از آن خود کرده است (محمد جعفری، ۱۳۹۱: ۲۸).

### مناطق رایج دزدی دریایی



منبع:

<http://media.lifhack.org/wp-content/files/2013/08/riskiest-areas-to-ship-where-the-pirates-rule-the-seas.jpg>

دزدی دریایی تقریباً در تمام مناطق جهان شیوع پیدا کرده و با توجه به موقعیت جغرافیایی جمهوری اسلامی ایران و مسیر بین‌المللی کشتیرانی برای کشتی‌های ایرانی این خطر همواره کشتیرانی ایران را تهدید می‌کند. با توجه به اهمیت این موضوع و توجه جهانی به این معضل، جمهوری اسلامی ایران از طریق دو ارگان خود یعنی نیروی دریایی ارتش و سازمان بنادر و دریانوردی در این زمینه گام‌های موثری برداشته که در این قسمت ابتدا نقش و عملکرد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مقابله با این پدیده مورد بررسی قرار می‌گیرد.

### ج) عملکرد نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدی دریایی

در دهه اخیر با توجه به خطرات جدی دزدان دریایی برای کشتیرانی کشور، نقش نیروی دریایی ایران در برقراری امنیت دریایی به طوری فزاینده گسترش پیدا کرده است، به آن صورت که منطقه عملیاتی نیروی دریایی تغییر یافته و نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران از نیرویی ساحلی به نیروی دریایی اقیانوسی تبدیل شده و نقش موثر و ارزنده خود را جهت برقراری امنیت علاوه بر آب‌های داخلی، در آب‌های بین‌المللی نیز گسترش داده است و امنیت کشتی‌های تجاری کشور ایران و سایر کشورها را تضمین می‌نماید. در این راستا، امروزه امنیت دریایی فراتر از برقراری امنیت در آب‌های سرزمینی است و با توجه به منافع جمهوری اسلامی ایران، برقراری امنیت کشتی‌های تجاری و تحقیقاتی در آب‌های بین‌المللی امری ضروری می‌باشد (کیانی، ۱۳۹۳: ۱۸). از سال ۲۰۰۵ تا کنون هزینه‌ها و زیان‌های ناشی از فعالیت دزدان دریایی برای کشتی‌های ایرانی ۵ برابر افزایش یافته است. نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در سالهای اخیر توانسته ناو گروه‌های متعددی به دریاهای آزاد در شمال اقیانوس هند، باب‌المندب، خلیج عدن، دریای سرخ و دریای مدیترانه اعزام کند و در آب‌های این مناطق حضور مستمر داشته باشد. ناو خارک و ناوشکن جنگی سبلان به کرات در خلیج عدن حضور دارد. ناوهای جنگی کشور ایران با توجه به حضور دریایی قدرت‌های جهانی در اقیانوس هند و دریای عمان، دست به تدابیر امنیتی زده و با نظارت کامل بر حضور کشتی‌های جنگی بیگانه، آمادگی خود را جهت مقابله با تهدیدات احتمالی آنها حفظ کرده‌اند (عبدالحسینی، پیشین: ۱۰۵).

فعالیت نیروی دریایی ارتش در این زمینه با اقتصاد کشور رابطه کاملاً مستقیم دارد. اگر نیروی دریایی نتواند ضامن برقراری امنیت کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی باشد، کشتی‌های نفتکش و تجاری با مشکل مواجه می‌شوند و این یعنی چرخه اقتصادی کشور با مشکل مواجه می‌شود. تمامی کشتی‌های تجاری و نفتکش جمهوری اسلامی ایران تحت حمایت نیروی دریایی ارتش در دریاهای آزاد و بین‌المللی تردد می‌کنند، نیروی دریایی ارتش در ۲۰ دسامبر ۲۰۰۸ به منظور تسلط اطلاعاتی، تامین امنیت خطوط کشتیرانی، نمایش اقتدار نیروی دریایی ایران، گشتزنی در آب‌های خلیج عدن و حفاظت از نفتکش‌ها،

کشتی‌های تجاری و لنج‌های صیادی ایرانی، کسب آمادگی یگان‌های عملیاتی در اجرای طرح‌های دفاعی بر اساس راهبرد عملیاتی در محدوده تحت مسئولیت خود در دریای عمان و اقیانوس هند تا مدار ۱۰ درجه شمالی و همچنین آشنایی با قدرت دریایی و شناخت تجهیزات، سلاح‌ها و توانمندی‌های کشورهای حوزه خلیج عدن، نخستین ناوگروه خود را برای برقراری امنیت در خصوص مواصلاتی دریایی به منطقه شاخ آفریقا اعزام کرد، نیروی دریایی تا به امروز ضمن همراهی بیش از ۲۰۰۰ کشتی تجاری و نفتکش، آنها را از منطقه تهدید خارج کرده است که علاوه بر اعزام ناوگروه‌ها جهت برقراری امنیت دریایی بیش از ۱۰۰۰ تیم تکاور نیروی دریایی در شناورهای تجاری جهت حفظ امنیت این شناورها مستقر شده‌اند که بیش از ۱۵۰ بار با دزدان دریایی که قصد تعرض به این کشتی‌ها را داشته‌اند درگیری مسلحانه داشته‌اند و باعث حفظ امنیت گردیده‌اند. نیروی دریایی ارتش امروز با بکارگیری تمرین‌ها و تاکتیک‌های مختلف توانسته است منطقه عبور کشتی‌های تجاری و نفتکش را که در تقسیم بندی بین‌المللی به طول هزار کیلومتر و عرض ۲۰ تا ۳۰ کیلومتر است تحت پوشش قرار دهد (خادم بیغم، ۱۳۹۱). همچنین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران یک کریدور امنیتی حد فاصل سواحل عمان، یمن، سواحل شمالی سومالی تا تنگه باب‌المندب تشکیل داده است. این کریدور امنیتی ۱۳۰۰ کیلومتر طول دارد و ناوگروه رزمی نیروی دریایی ارتش، تمام شناورهای جمهوری اسلامی ایران و هر کشوری که از ایران تقاضای کمک کند را برای گذر از این کریدور امنیتی، همراهی می‌کند که از نیمه دوم سال ۱۳۸۷ تاکنون، حضور مستمر نیروی دریایی ارتش موجب شد دزدان دریایی نتوانند به هیچیک از شناورهای جمهوری اسلامی ایران آسیبی برسانند. ضمن اینکه این ناوگان تا به حال باعث نجات تعداد زیادی از کشتی‌هایی خارجی از دام دزدان شده است. اکنون نیز نیروی دریایی ارتش ایران با استفاده از ۳۳ ناوگروه در شمال اقیانوس هند و باب‌المندب، ۳۰۰۰ کیلومتر دورتر از مرزهای ایران تامین امنیت کشتی‌های تجاری ایرانی را در دستور کار خود قرار داده و مانع از دستبرد دزدان دریایی می‌شود (کیانی، پیشین: ۱۵).

از سوی دیگر، با توجه به تردد کشتی‌های تجاری متعدد با پرچم ایران از منطقه خلیج عدن و آب‌های بین‌المللی برقراری امنیت کامل کشتی‌ها در زمان تردد از منطقه خطر و

ایجاد چتر امنیتی لازم بسیار اهمیت دارد، در همین راستا، نیروی دریایی ارتش ایران به منظور مقابله با این پدیده و تامین امنیت کشتی‌های تجاری خود از راهبرد "فراذستی تاکتیکی و فرودستی راهبردی" استفاده کرده است. با توجه به این که تامین امنیت در دریاها امری مهم و مستلزم تدبیرها و تصمیم‌های مدیریتی قاطعانه و اثر بخش می‌باشد، نیروی دریایی ارتش در راستای مأموریت خود، این راهبرد را در دستور کار خود قرار داده است. بر طبق این راهبرد مهم امنیتی، اعزام مستمر ناوگروه‌ها از اولویت‌های نیروی دریایی است. به این صورت که بلافاصله بعد از بازگشت یک ناوگروه از خلیج عدن ناوگروه بعدی با تمام قوا و امکانات اعزام می‌شود. در این اصل نیروی دفاعی با سرعت عمل و واکنش سریعتز و در نهایت قدرت تدافعی بیشتر به مصاف دزدان دریایی می‌رود و درحقیقت فرصت نفس کشیدن و جولان دادن را از آنان می‌گیرد. ویژگی دیگر این راهبرد مهم که موجب اهمیت یافتن نقش آموزش در آن می‌شود، مستمر بودن آن است (ارتش، ۱۳۹۱: ۳۳). در مجموع، ویژگی فرامکانی و راهبردی بودن نیروی دریایی این امکان را برای آنان فراهم کرده تا از طریق حضور در آب‌های بین‌المللی اهداف خود را در سطح وسیعتری دنبال کنند و راندمان کاری خود را بهبود بخشند و هر چه این راهبرد دقیق‌تر اجرا شود موفقیت نیروی دریایی برای مقابله با دزدان بیشتر خواهد بود. بر طبق این راهبرد حضور نیروی دریایی در خلیج عدن ترکیبی از مثلث "اقتدار، آموزش و مقابله با تهدید" است. در این بین، یکی از اقدامات موفقیت آمیز نیروی دریایی، نجات کشتی ایران‌هادی حامل ۲۳۰ هزار تن نفت خام در قالب دو میلیون و یک صد هزار بشکه نفت خام بود که از سوی مجامع بین‌المللی دریایی به ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی مورد تقدیر قرار گرفت و در اجلاس مجمع در سال ۲۰۱۲، دبیر کل این سازمان بین‌المللی از نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدان دریایی تقدیر و تشکر کرد (کیانی، پیشین: ۳۰). کشورهایمانند روسیه، هند، چین و جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدان دریایی مستقل از ۳۵ کشور با نظارت ناتو برای تامین امنیت در خلیج عدن به مبارزه می‌پردازند و تاکنون نیز در این مسیر به موفقیت‌های چشمگیری دست یافته‌اند.



به گفته کاپیتان کشتی آگلانتاین<sup>(۴)</sup> که به مدت ۵ روز از ۷ فروردین تا ۱۲ فروردین ۱۳۹۱ به همراه خدمه در اسارت دزدان دریایی بودند و با حمایت و تلاش نیروی دریایی ارتش نجات یافتند، یکی از ابتکارات جمهوری اسلامی ایران برای موفقیت در عملکرد نیروی دریایی در مقابله با دزدان دریایی، ایجاد ایستگاه امنیتی در دریای سرخ در سال ۲۰۰۹ بوده که به نام ایران نیز ثبت شده است، به این صورت که یک کشتی تدارک دیده شده به همراه نیروهای رزمی در این ایستگاه قرار دارد که کشتی‌های عبوری از ایران و اروپا در این نقطه نیروگیری می‌کنند، کشتی‌های ایرانی در بندر جاسک، بندر عباس نیروها را سوار کرده و نیروها کشتی‌ها را برای عبور از مناطق پرخطر یاری می‌دهند و در ایستگاه آنها را پیاده می‌کنند، همچنین، برای کشتی‌هایی که به سمت چین حرکت می‌کنند این نیروها پس از اسکورت کشتی‌ها در سریلانکا پیاده می‌شوند. پس از این ابتکار، شرکت‌های خصوصی بین‌المللی به نام شرکت‌های خدمات حفاظتی در سال ۲۰۱۲ ایجاد شدند که مجوز تامین نیروهای امنیتی برای کشتی‌ها را دارند، به این صورت که با کشتی‌ها قرارداد می‌بندند و با عرضه کردن پرسنل مسلح بر روی کشتی‌ها، پوشش امنیتی لازم را به کشتی‌ها می‌دهند و البته هزینه‌هایی نیز دریافت می‌کنند که از آن پس ایران نیز از این شرکت‌ها نیرو می‌گیرد. نکته ای که در خصوص این شرکت‌ها حائز اهمیت است این است که این شرکت‌ها باید متوجه مسئولیت‌های حقوقی استفاده از چنین نیروهایی باشند و بنابراین لازم است تاییدیه مقامات ذی صلاح مربوطه از جمله دولت صاحب پرچم، کشوری که شرکت در آن ثبت شده است و کشورهای که این عملیات در آنها صورت می‌گیرد و یا مدیریت می‌شود را اخذ کنند. کاپیتان کشتی نامبرده همچنین بر نقش و اهمیت آموزش‌های نوین برای تربیت نیروها و به روز کردن تجهیزات مورد استفاده برای موفقیت هر چه بیشتر نیروی دریایی تاکید کرد(مرادی، ۱۳۹۳). در واقع، هر چه نیروی دریایی کشور آموزش دیده‌تر و تجهیزات و ابزار کشتی‌ها در مقابله با دزدان دریایی پیشرفته‌تر و مدرن‌تر باشد امکان موفقیت نیروی دریایی با کمترین هزینه و خسارت و بهینه‌ترین و کارآمدترین روش چند برابر می‌باشد که در نهایت منجر به ریشه کن شدن دزدی دریایی می‌شود.

سازمان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدی دریایی به یک رشته اقدامات عملی دست زده اند که عبارتند از: ۱- تشکیل کار گروه مقابله با دزدان دریایی متشکل از کلیه سازمان‌ها و ارگان‌های دریایی و با شرکت نمایندگان وزارت خارجه، ستاد کل نیروهای مسلح و سایر نیروهای امنیتی، شرکت‌های نفت کش و حمل کالا، با مسئولیت سازمان بنادر دریانوردی و بررسی کلیه مسائل و مشکلات موجود در جهت مقابله با دزدان دریایی و تهدیدات ناشی از فعالیت‌های آنها ۲- حضور مستمر ناوگروه‌های نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در اقیانوس هند به ویژه در خلیج عدن، که با ایجاد کانال امن دریایی و حفاظت و حراست از کشتی‌ها، امنیت دریایی را در مناطق تحت مأموریت خود تأمین کردند ۳- همکاری سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت امور خارجه و نیروهای مسلح در جهت آزاد سازی کشتی‌های گرفتار شده در دام دزدان دریایی (کیانی، پیشین: ۲۲-۲۱). در واقع، باید با همکاری و مساعدت تمام سازمان‌ها و نهادهای ذینفع موجود در کشور، با این پدیده مقابله شود و تهدیدات دزدان خنثی شود. عملکرد نیروی دریایی در مقابله با دزدی دریایی بسیار قابل توجه می‌باشد و در این عرصه می‌توان عملکرد نیروی دریایی را به طور نسبی موفقیت آمیز تحلیل کرد. علاوه بر آن، نیروی دریایی به عنوان نیرویی مکمل برای سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد و با همکاری با این سازمان توانسته است دزدی دریایی را در دهه اخیر به طور چشمگیری کاهش دهد. در این بین، توجه به نقش سازمان بنادر نیز قابل توجه می‌باشد.

#### د) نقش سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی

"سازمان بنادر و دریانوردی" که تا سال ۱۳۸۷ تحت نام "سازمان بنادر و کشتیرانی" شناخته می‌شد، در این سال به سازمان بنادر و دریانوردی تغییر نام یافت. علت این تغییر نام جلوگیری و اجتناب از اشتباه کردن موقعیت این سازمان دولتی که دارای وظایف مهم حاکمیتی در زمینه کشتیرانی بازرگانی است، با "شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران" که به فعالیت تجاری حمل و نقل دریایی اشتغال دارد، بوده است. سازمان بنادر در سال ۱۳۳۹ تاسیس شده و مهمترین وظایف آن عبارت است از:

"اداره امور بندری و امور کشتیرانی بازرگانی، ثبت و اعطای تابعیت به کشتی‌های تجاری، تامین ایمنی کشتیرانی بازرگانی، اعطای گواهینامه‌های صلاحیت فنی و دریایی به افراد و واحدهای دریایی و تهیه و تنظیم و اجرای قوانین و مقررات بندری و دریایی کشور" (مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی، ۱۳۸۲: ۱۴).

افزایش حملات دزدی دریایی به کشتی‌های ایرانی در دهه اخیر، موجب تغییرات اساسی در سیاست‌گذاری‌های کلان سازمان بنادر و دریانوردی برای مبارزه با این پدیده شده است. در واقع، تهدیدات بالقوه دزدان دریایی برای کشتی‌های ایرانی منجر به رویکرد مشارکتی سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران برای حفاظت از امنیت بین‌المللی دریانوردی شده است. همچنین، در قوانین جدیدتر سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران مقوله امنیت دریایی جایگاه محوری‌تری یافته است. به طوری که بر طبق آمارهای ارائه شده ایران اقدامات بسیاری در عرصه ملی برای تأمین امنیت کشتی‌ها کرده و در چند سال اخیر در موارد زیادی در مقابله با دزدان دریایی دخالت نظامی داشته است (عبدالحسینی، پیشین: ۱۰۹).

سازمان بنادر و دریانوردی نمایندگی کشور ایران نزد سازمان بین‌المللی دریانوردی را به عهده دارد، ایران با سابقه زیاد فعالیت در عرصه دریانوردی یکی از اعضای فعال سازمان بین‌المللی دریانوردی است و با توجه به موقعیت خاصی که در منطقه دارد و همکاری‌های گسترده ای که با سازمان دریانوردی دارد در جمع ۱۵ کشور اول عضو سازمان است که در زمینه همکاری‌های فنی و مبادله اسناد تخصصی نقش موثری داشته و دارد. همچنین، سازمان مزبور که به عنوان مرجع ملی اداره امور دریایی بازرگانی کشور نیز شناخته می‌شود، زمینه اقدامات و هماهنگی‌های ضروری را در رابطه با کلیه نهادهای دولتی و حکومتی مربوط از قبیل وزارت امور خارجه، شورای امنیت ملی و نیروی دریایی از یکسو و شرکت‌های کشتیرانی از سوی دیگر، در مقابله با دزدی دریایی و پیامدهای انسانی، تجاری، سیاسی و بین‌المللی فراهم می‌نماید (کیانی، پیشین: ۱۵). بدین ترتیب، برای مقابله با این پدیده، جمهوری اسلامی ایران و بخصوص سازمان بنادر و دریانوردی که متولی امر دریا و دریانوردی می‌باشد در چارچوب تعهدات عرفی کنوانسیون حقوق دریاها و همچنین به نمایندگی از سوی سازمان دریانوردی بین‌المللی توانسته است تدابیر شدید امنیتی را برای مقابله با این پدیده در حوزه آب‌های

بین‌المللی از جمله اقیانوس هند و خلیج عدن با همکاری نزدیک با نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران اتخاذ نماید (کیانی، ۱۳۹۲: ۷۴).

با توجه به آن چه درباره موقعیت و وظایف سازمان بنادر و دریانوردی در خصوص کشتیرانی بازرگانی و کشتی‌های ایرانی گفته شد، ارتباط دزدی دریایی با سازمان یاد شده به خوبی روشن می‌گردد. به طور کلی مهمترین اقدامات و فعالیت‌های سازمان بنادر در مقابله با بحران ناشی از دزدی دریایی در سالهای اخیر را می‌توان در چند مورد خلاصه کرد: ۱- اطلاع رسانی فنی ارائه راهنمایی‌های لازم به مالکان کشتی‌ها و شرکت‌های کشتیرانی ایرانی جهت پیشگیری و ایجاد آمادگی برای مقابله با دزدی‌های دریایی. اطلاع رسانی و ارائه دیدگاه‌های کارشناسی به نهادهای دولتی و حکومتی مربوط از قبیل وزارت امور خارجه، شورای امنیت ملی و نیروی دریایی به منظور ایجاد هماهنگی‌های لازم برای مقابله با پیامدهای دزدی دریایی و نیز آزادسازی کشتی‌های دزدی شده و سرنشینان آن در سطح ملی و بین‌المللی. ۲- اطلاع رسانی و زمینه سازی برای اعزام ناو و نیروهای محافظ از سوی نیروی دریایی جهت حفظ و حراست از کشتی‌های ایرانی در حال عبور در منطقه و مقابله با حملات دزدان دریایی که نتایج مطلوبی به همراه داشته و مورد توجه و تقدیر سازمان بین‌المللی دریایی قرار گرفته است. در اینجا همکاری سازمان بنادر و نیروی دریایی ارتش قابل درک می‌باشد. ۳- شرکت در اجلاس‌ها و کنفرانس‌های منطقه ای و بین‌المللی مربوط، به عنوان نماینده کشور و انعکاس مواضع فنی، سیاسی و بین‌المللی کشور در نحوه اتخاذ تصمیمات بین‌المللی در مقابله با بحران دزدی دریایی و پیامدهای آن (توازن‌زاده، ۱۳۸۹: ۴۷-۴۶).

طبق راهکارهای عملیاتی و برنامه ریزی پیشنهاد شده برای اپراتورها و فرماندهان کشتی‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی بعد از حملات پی در پی دزدان دریایی در سومالی، راه کارهای حفاظت از کشتیها را، چنین تدوین نموده است. راهکارهای حفاظت از کشتی تحت عنوان "بهترین راهکارهای مدیریتی جهت مبارزه با پدیده دزدی دریایی در سومالی"<sup>(۵)</sup> آن قدر بنیادی هستند که مؤثر واقع خواهند شد. بر این اساس، کشتی‌ها این امکان را دارند که از تجهیزات اضافی یا نیروی انسانی به عنوان وسیله ای برای کاهش ریسک حملات دزدان دریایی استفاده کنند. اگر دزدان دریایی نتوانند پا به عرشه یک کشتی بگذارند، قادر

نخواهند بود آن‌ها را برابند. طبق این دستورالعمل کشتی‌ها باید موارد زیر را برای مقابله با دزدی دریایی رعایت کنند:

۱- دیده بانی و هوشیاری کامل؛ دیده بانی بهینه مؤثرترین روش حفاظت از کشتی است، چرا که از این طریق می‌توان هر حرکت مشکوک یا حمله‌ای را در همان ابتدا شناسایی کرد و با آمادگی کامل به دفاع پرداخت. در حملات دزدان دریایی، پل فرماندهی معمولاً هدف اصلی حملات است. در مرحله اولیه یک حمله، دزدان آتش سلاح خود را روی پل فرماندهی نشانه رفته و سعی می‌کنند کشتی را مجبور به توقف نمایند. اگر دزدان دریایی بتوانند وارد شناور شوند، معمولاً سعی می‌کنند کنترل پل فرماندهی را به دست بگیرند (Witherby, 2011:23-26).

۲- کنترل دسترسی به پل فرماندهی، محل تجمع و محل نگهداری ماشین آلات؛ کنترل مسیرهای دسترسی از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است، چرا که از این طریق می‌توان از ورود دزدان دریایی که سعی دارند وارد شناور شده و به محل تجمع یا محل نگهداری ماشین آلات دسترسی پیدا کنند، جلوگیری نمود یا ورود آنها را به تأخیر انداخت. همه درها و دریچه‌هایی که امکان دسترسی به پل فرماندهی، محل تجمع و محل نگهداری ماشین آلات را فراهم می‌کنند باید به خوبی ایمن شوند تا دزدان دریایی نتوانند آنها را باز کنند.

۳- موانع فیزیکی، دزدان دریایی معمولاً از نردبان‌های بلند و سبک قلاب دار استفاده می‌کنند. باید از موانع فیزیکی برای دشوار نمودن دسترسی به عرشه شناور استفاده کرد؛ برای مثال، می‌توان با افزایش ارتفاع، بالا آمدن از شناور را برای دزدان دریایی دشوار ساخت یا می‌توان از شبکه‌ای از سیم خاردار فولادی که در کناره‌های کشتی نصب می‌شود و امکان سوار شدن به کشتی را دشوار می‌کند استفاده کرد. بسیاری از این سیم خاردارها به منبع الکتریسیته متصل هستند. سیم خاردار مانعی کارآمد است، همچنین می‌توان از اسپری آب، مانیتورهای فوم، کف روان ساز، شلنگ‌های آتش نشانی، آب داغ یا استفاده از یک نازل پخش کننده جهت تولید بخار برای ترساندن دزدان دریایی نیز استفاده کرد (Ibid:27-34).

۴- جنگ افزار صوتی، که با به صدا درآوردن سوت کشتی، می‌توان خدمه را از آغاز حمله دزدان دریایی آگاه ساخت و مهمتر این که می‌توان با استفاده از هشدار دزدان دریایی

را متوجه ساخت که کشتی از وقوع حمله آگاه است و آماده پاسخ به آن می‌باشد. ممکن است به صدا درآوردن پیوسته سوت کشتی موجب پریشانی دزدان دریایی شده و آنها را متوجه سازد که رویت شده‌اند. ۵- تمرین مانور با شناور پیش از ورود به منطقه پرخطر خیلی سودمند خواهد بود و آشنایی با ویژگی‌های کشتی و اثرگذاری بر روی مانورهای دزدان دریایی عکس‌العمل با نهایت سرعت را ممکن می‌کند (نظری، ۱۳۹۲: ۴۱).

۶- دستگاه ضد راهزنی دریایی با کارکرد برق فشار قوی<sup>(۶)</sup> از دیگر ابزارهای موثر برای جلوگیری از دزدی دریایی می‌باشد که یکی از ابتکارات جمهوری اسلامی ایران در زمینه مبارزه با دزدی دریایی می‌باشد که در حال حاضر در کشتی‌های ناوگان تجاری مورد استفاده قرار می‌گیرد و نوعی شوکر است که جهت حفظ و حراست از کشتی‌ها در آب‌های بین‌المللی و حفظ محموله‌های گرانبهای آنها و ارتقای امنیت جان پرسنل ساخته شده است. این کابل‌ها به صورت سه ردیف در بدنه کشتی‌ها نصب می‌شوند که برق با ولتاژ بالا ایجاد می‌کنند و کنترل آن در دست فرمانده می‌باشد که وقتی آن را روشن کنند تا دو و نیم متر آن طرف‌تر را می‌سوزانند و هر قسمت از بدن راهزنان دریایی که به این کابل‌ها برخورد کند ولتاژ الکتریکی به صورت تخلیه الکترونی به بدن منتقل می‌شود و موجب انقباض شدید عضلانی و فلج ماندن آن قسمت از بدن دزدان می‌شود و پس از مدتی عضله درگیر مجدداً به موقعیت قبلی بر می‌گردد (صف آرا، ۱۳۹۳). مؤثرترین راه مقابله با دزدان استفاده از نیروهای دریایی مسلح بر روی کشتی‌ها جهت اسکورت کشتی‌ها از مناطق پرخطر می‌باشد که تا کنون بسیار موفقیت‌آمیز بوده است. این دو ارگان کشور در راستای مقابله با این تهدید امنیتی نقش بسزایی ایفا نموده‌اند و در مهار تهدیدات، عملکرد موفقیت‌آمیزی داشته‌اند ولیکن در کنار این ارگان‌ها باید به ابعاد حقوق داخلی در مقابله با این تهدید اشاره کرد.

##### ه) چالش‌های حقوقی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدی دریایی

دولت جمهوری اسلامی ایران در راستای حفاظت از ایمنی کشتیرانی خود و دفاع مشروع در قبال حملات روزافزون دزدان دریایی و سارقان مسلح در سواحل سومالی و خلیج عدن، اقدامات قابل توجهی را به انجام رسانیده است. قبل از پرداختن به قوانین داخلی ایران

لازم به ذکر است که ایران علیرغم امضای کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد (۱۹۵۸) و کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها (۱۹۸۲)، این کنوانسیون‌های بین‌المللی را به تصویب نرسانده و به عضویت آنها در نیامده است و فقط عضو کنوانسیون بین‌المللی علیه گروگانگیری (۱۹۷۹) و کنوانسیون مقابله با اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) می‌باشد (کاظمی، پیشین: ۵۶۰-۵۸).

در زمینه حقوق داخلی در ارتباط با بحران دزدی دریایی و مقابله با آن، قانون مجازات اسلامی ایران در بخش تعزیرات مصوب ۱۳۷۵ متضمن موادی<sup>(۷)</sup> است که مفاد آن در نگاه اول ممکن است با برخی از مصادیق دزدی دریایی قابل انطباق به نظر برسد، اما باید دقت داشت که این مواد با توجه به سیاق عبارات، ناظر به جرم راهزنی در طرق و شوارع است و ارتباطی با دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها در دریا ندارد. در اساس، هیچ یک از مواد قانونی مندرج در حقوق موضوعه ایران با تعریف دزدی دریایی وفق ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها قابل انطباق نیست و در نتیجه در عرصه حقوق داخلی ابهامات و نواقص فراوانی چه از بعد شکلی و چه ماهیتی برای محاکمه مرتکبان دزدی دریایی و همچنین مجازات آنها وجود دارد و همین نواقص باعث شده که در موارد چندی، دادگاه‌های ایرانی خود را صالح رسیدگی به بسیاری از مصادیق دزدی دریایی ندانسته و از رسیدگی به اتهامات این متهمان خودداری ورزند و اما در حوزه قوانین و مقررات ماهوی نیز فقدان جرم انگاری جرمی مستقل با عنوان "دزدی دریایی" موجب گردیده که نظام قضایی ایران نتواند ضمانت اجرایی متناسب را برای مقابله با دزدی دریایی بکار گیرد (کاظمی، همان: ۱۰). در نتیجه بدیهی است با توجه به خلاءهای حقوقی موجود در نظام حقوقی ایران در زمینه جرم انگاری دزدی دریایی از یکسو و الحاق ایران به کنوانسیون و پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (۱۹۸۸) و سایر معاهدات بین‌المللی مربوطه از سوی دیگر، ضرورت وضع یک قانون خاص در مقابله با بحران دزدی دریایی بیش از پیش احساس می‌شود (تقی‌زاده، پیشین: ۱۹۱).

در بعد حقوق بین‌الملل، اگرچه ایران دو کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ را تصویب نکرده است ولی تصویب کنوانسیون‌های ۱۹۷۹ و ۱۹۸۹ که از حیث صلاحیت و جرایم احصا شده

موسعتر از کنوانسیون‌های سابق می‌باشند حائز اهمیت می‌باشد. کنوانسیون‌های فوق می‌توانند در هر دو حوزه شکلی و ماهوی، مقرراتی را برای اعمال صلاحیت در باره مرتکبان دزدی دریایی و همچنین محاکمه و مجازات آنها فراهم نماید. علاوه بر آن، شورای امنیت تعهدات مندرج در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ در زمینه همکاری با دزدی دریایی و تعقیب و محاکمه آنها به کلیه دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی تحمیل نموده و ضمن اینکه این قطعنامه‌ها در قالب فصل هفتم منشور صادر شده است برای کلیه کشورها لازم‌الاتباع می‌باشد. باید در نظر داشت شورای امنیت سازمان ملل متحد همچنین در قطعنامه ۲۰۱۵ مصوب ۲۰۱۱<sup>(۸)</sup>، تمام کشورهای عضو سازمان را به جرم انگاری دزدی دریایی و مقابله با آن در حقوق داخلی شان ملزم می‌نماید (حسین پور، ۱۳۹۴: ۱۳۸). با توجه به اهمیت بالای این موضوع کلیه کشورها از جمله کشور ما در زمینه حقوق داخلی همسو با دیگر کشورها، باید هر چه سریعتر قانون ویژه مجازات دزدی دریایی را به تصویب برسانند. گرچه متأسفانه قوانین ملی و داخلی درباره این موضوع در حقوق داخلی کشور ما وجود ندارد اما قوانین پایه دیگری وجود دارد که مراجع عالی قضایی می‌توانند از آن استفاده کنند و حسب مورد باید گفت جرم دزدی دریایی می‌تواند با عناوین عامی مثل آدم ربایی، محاربه، سرقت مسلحانه، قتل و ضرب و جرح و اخلال در امنیت ملی قابل مجازات می‌باشد. براساس همین عناوین، می‌توان علیه دزدان دریایی که از سوی نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران دستگیر و وارد کشور شده‌اند، دادخواست تهیه و آنها را محکوم کرد زیرا آنها علیه حاکمیت ملی کشور اقدام مسلحانه کرده‌اند (حسین پور، همان: ۱۴۰).

جمهوری اسلامی ایران و سومالی یک یادداشت تفاهم همکاری در زمینه تقویت همکاری‌های سیاسی، اقتصادی و فرهنگی در سال ۱۳۸۸ امضاء کردند و دو کشور بر ادامه رایزنی‌های مشترک پیرامون مسائل مورد علاقه دوجانبه، چندجانبه، منطقه‌ای و بین‌المللی و همچنین کمک به بازگشت آرامش و ثبات به منطقه شاخ آفریقا تأکید کردند. بر اساس این یادداشت تفاهم، طرفین در جهت کمک به صلح و امنیت پایدار، مبارزه با تروریسم و پدیده دزدی دریایی متعهد شدند که مساعی جمیله خود را بکار گیرند. طرفین حمایت از اقدامات و ابتکار عمل اتحادیه آفریقا برای برقراری صلح و امنیت پایدار در سومالی را مورد



تأکید قرار دادند. در این یادداشت تفاهم بر ارائه کمک‌های انسان دوستانه و همکاری‌های بهداشتی و صدور دارو به سومالی نیز تأکید شده است (مهر، ۱۳۸۸). به طور کلی ایران با وجود چالش‌های عمده حقوقی در بعد داخلی در زمینه دزدی دریایی باید هرچه سریعتر همسو با دیگر کشورها در زمینه مجازات دزدی دریایی قانون ویژه به تصویب برساند.

### نتیجه‌گیری

در این مقاله پیرامون دزدی دریایی و تأثیرات آن بر امنیت جمهوری اسلامی ایران ملاحظه شد که طی دهه اخیر دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها به یکی از معضلات جامعه بین‌المللی تبدیل شده که همکاری‌های بین‌المللی را برای مقابله با این پدیده ایجاب می‌کند و تاکنون اقدامات بین‌المللی زیادی در این راستا صورت گرفته که پس از دوره ای روند صعودی در فعالیت‌های دزدی دریایی در چند سال اخیر شاهد کاهش و روند نزولی این پدیده به ویژه در سواحل سومالی از اواخر سال ۲۰۱۱ هستیم. کشور سومالی واقع در شاخ آفریقا و جنوب خلیج عدن به علل: نداشتن حکومت مقتدر مرکزی از سال ۱۹۹۱، طولانی بودن سواحل این کشور (۳۳۰۰ کیلومتر)، ماهیگیری غیرقانونی کشورهای مختلف در آب‌های سومالی و دفع زباله‌های سمی و شیمیایی مانند رادیواکتیو، فلزات سنگین، زباله‌های بیمارستانی و موارد مشابه و حتی از نوع هسته‌ای آن در این مناطق و همچنین به دلیل ۱۷ سال جنگ داخلی، مطلوب‌ترین منطقه برای دزدان دریایی در دهه اخیر به شمار می‌رود. مردم سومالی در بدترین و بحرانی‌ترین وضعیت ممکن به سر می‌برند و گزارش‌های مختلف و معتبر بین‌المللی و حتی گزارش سازمان ملل متحد بارها نسبت به اوضاع بد انسانی در این کشور هشدار داده و مجامع جهانی را به کمک فراخوانده است. برای مقابله با دزدی دریایی نقش سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی دریانوردی غیر قابل انکار می‌باشد که تا کنون قطعنامه‌های متعددی در این زمینه صادر کرده اند و از همه کشورها خواسته اند تا یک سازوکار همکاری بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی ایجاد کنند. از طرفی، کشور ایران به عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی و درگیر با این مسئله، مسئله دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها را تهدیدی علیه امنیت ملی و

امنیت دریانوردی خود دانسته و تاکنون کشتی‌ها و دریانوردان ایرانی با این پدیده دست به گریبان بوده‌اند و متحمل هزینه‌ها و خسارات‌های فراوانی شده‌اند و جمهوری اسلامی بیش از پیش دریافته که باید برای مقابله با دزدی دریایی چه در بعد داخلی و چه در بعد بین‌المللی به یک رشته اقدامات پیشگیرانه و درمانی دست بزند.

ایران در بعد داخلی باید به اصلاح قوانین داخلی و رفع ابهامات و نواقص قوانین حقوقی بپردازد و در بعد بین‌المللی به عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی و در قالب همکاری با جامعه بین‌المللی، تاکنون به اعزام نیروی دریایی ارتش خود به منظور گشتزنی و مراقبت از امنیت کشتی‌ها و دریانوردان در آب‌های بین‌المللی پرداخته است. ایران مبتکر مکانیسم‌هایی برای مقابله با دزدی دریایی در جهان بوده است. از طرف دیگر، راهکارهایی را برای مقابله با دزدی دریایی توسط سازمان بنادر و دریانوردی که متولی امر دریانوردی در ایران می‌باشد و نقش مهمی در این راستا دارد تدوین کرده است. در این بین، نقش نیروی دریایی ارتش و سازمان بنادر و دریانوردی و همین‌طور کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران غیر قابل انکار می‌باشد و دو سازمان به صورت مکمل و در کنار هم به دفع تهدیدات دزدی دریایی در این سالها پرداخته‌اند و در مجموع جمهوری اسلامی ایران در زمینه مبارزه با دزدی دریایی در دهه اخیر عملکرد موفقیت‌آمیزی داشته و توانسته تا حدود زیادی این پدیده را مهار کند و این عملکرد موفق نیز بارها مورد توجه سازمان‌های بین‌المللی به ویژه سازمان بین‌المللی دریانوردی قرار گرفته است. در کنار آن، باید در نظر داشت که برغم فعالیت‌های موفقیت‌آمیز، جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدی دریایی، به آموزش تخصصی‌تر هر چه بیشتر نیروهای انسانی خود و همچنین تجهیز امکانات و مجهز کردن کشتی‌های خود برای مقابله با دزدی دریایی کماکان نیاز دارد.

ایران از جمله کشورهایی است که تا به حال از دزدی دریایی خساراتی را متحمل شده است. جهت پیشگیری از پدیده دزدی دریایی علاوه بر ایمن‌سازی کشتی‌ها می‌توان به نکات زیر برای امنیت کشتی‌های ایرانی و دریانوردان ایرانی اشاره کرد: ۱- استفاده از هلیکوپترهای نظامی جهت گشتزنی در مناطق پرخطر و واکنش سریع به حملات اتفاقی. ۲- گشتزنی کشتی‌های نظامی ایران در محدوده آب‌های پرخطر. ۳- محاکمه و پیگرد

قانونی دزدان دریایی برای ممانعت از تبدیل این پدیده به قاچاق و ترور. ۴- استفاده از سربازان مسلح بر عرشه کشتی‌های تجاری ایرانی و خارجی در آب‌های آزاد. ۵- استفاده از برنامه‌های کشورهای دیگر در مبارزه با دزدی دریایی. ۶- استفاده از نگهبانان دریایی. ۷- آموزش نیروهای مسلح جهت مواجهه با دزدان دریایی که در کنار ایمن سازی و تجهیز کشتی‌ها می‌تواند تأثیر زیادی در مقابله با دزدی دریایی داشته باشد.

### منابع و مأخذ

۱. آمار دزدی‌های دریایی در سال ۲۰۱۴ اعلام شد، باشگاه خبرنگاران جوان، (۲۹ دی ۱۳۹۳).  
قابل دسترسی در: <http://www.yjc.ir/fa/news/5106302>
۲. احمدیان، عزت الله (تیر و مرداد ۱۳۹۲)، دزدی دریایی؛ جنایت بین‌المللی، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۰۲.
۳. امضای یادداشت تفاهم همکاری ایران و سومالی، خبرگزاری مهر (۱۱/۱۰/۱۳۸۸)، قابل دسترسی در: <http://www.mehrnews.com/news/1009216>
۴. برگگی از اوراق زرین نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران؛ اقتدار در آب‌های آزاد و بین‌المللی، (۱۱/۹/۱۳۹۱)، قابل دسترسی در: <http://irartesh.ir/post/419>
۵. تقی‌زاده، زکیه (۱۳۹۱)، تحول مقابله با دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ اول.
۶. توازنی زاده، عباس (۱۳۸۹)، جایگاه سازمان بنادر و دریانوردی در مقابله با دزدی دریایی و تحولات بین‌المللی ذیربط، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، تهران، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.
۷. جمشیدی، محمدحسین (۱۶ آبان ۱۳۹۴)، امنیت ملی در سیاست بین‌المللی معاصر؛ بررسی نظری، فصلنامه بررسی‌های نظامی، شماره ۲۱. قابل دسترسی در: <http://www.dsrc.ir/View/article.aspx?id=708>
۸. چشمه خاور، صلاح‌الدین (۱۳۸۹)، دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل: بررسی آثار حقوقی قطعنامه‌های شورای امنیت بر حقوق بین‌الملل، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.
۹. خادم بیغم، غلامرضا (۱۳۹۱/۳/۷)، دست‌های پنهانی دزدان دریایی را حمایت می‌کنند، قابل دسترسی در: <http://www.irna.ir/fa/News/209631>

۱۰. حسین پور، خسرو(بهار و تابستان ۱۳۹۴)، چالش‌های دزدی دریایی در حقوق بین‌الملل و ایران، فصلنامه علمی- ترویجی مطالعات فقه اسلامی و مبانی حقوقی، سال نهم، شماره ۳۱.
۱۱. خبازی کناری، مریم (خرداد ۱۳۸۹)، پیشنهاد آیمو برای استفاده از سلاح گرم در کشتی‌ها برای مقابله با دزدان دریایی، ماهنامه پیام دریا، شماره ۱۹۲.
۱۲. دریاها همچنان جولانگاه دزدان دریایی، پایگاه تحلیلی خبری دریایی ایران، ۱۴ بهمن ۱۳۹۴. قابل دسترسی در: <http://www.marinetimes.ir/fa/mobile/6363>.
۱۳. سوری، محمد (۱۳۸۹)، دزدی دریایی، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، تهران: انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.
۱۴. عبدالحسینی، ارغوان (۱۳۹۴)، دزدی دریایی و امنیت جمهوری اسلامی ایران (۲۰۱۳-۲۰۰۵)، پایان نامه کارشناسی ارشد دیپلماسی و سازمان‌های بین‌المللی، دانشکده روابط بین‌الملل وزارت امور خارجه.
۱۵. قربان پور، محمد (آذر ۱۳۸۸)، تحلیل عملکرد جامعه بین‌المللی در پاسخ به اقدامات دزدان دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن، مجله حقوقی بین‌المللی، نشریه مرکز امور حقوقی ریاست جمهوری، سال بیست و ششم، شماره ۴۱.
۱۶. کاظمی، سجاد (۱۳۹۳)، دزدی دریایی و راهکارهای مقابله با آن در حقوق بین‌الملل و ایران، (رساله دکترای تخصصی)، دانشگاه تهران.
۱۷. کدام دادگاه، مسئول رسیدگی به جرایم دزدان دریایی است؟، جام جم، (۳/۱۰/۱۳۹۳)، قابل دسترسی در: <http://www.magiran.com/npview.asp?ID=2836032>.
۱۸. کیانی، محمود (اردیبهشت ۱۳۹۲)، پدیده دزدی دریایی و چالش‌های پیش روی سازمان بنادر و دریانوردی، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۰۰.
۱۹. کیانی، محمود (۱۳۹۳)، تأثیر دزدی دریایی بر رویکرد سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران در چارچوب تعهدات عرفی کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲)، قابل دسترسی در: [http://www.sid.ir/fa/VEWSSID/P\\_PDF/8212-01.pdf](http://www.sid.ir/fa/VEWSSID/P_PDF/8212-01.pdf).
۲۰. مجموعه قوانین و مقررات بندری- دریایی ایران، تهیه و تنظیم مدیریت حقوقی سازمان بنادر و کشتیرانی، (تهران: اداره روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و کشتیرانی ۱۳۸۲)، جلد اول.
۲۱. محمد جعفری، سعید (اردیبهشت ۱۳۹۱)، دزدان دریایی و نقدی بر خبر نویسی بر مقابله ارتش جمهوری اسلامی ایران با آنان، ماهنامه علمی- تخصصی انجمن روابط عمومی ایران، شماره ۸۲.
۲۲. مصاحبه با کاپیتان سید فرشین عدالت، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تاریخ ۱۳۹۴/۲/۸.

۲۳. مصاحبه با کاپیتان محمدرضا صف آرا، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تاریخ ۱۳۹۴/۲/۸.
۲۴. مصاحبه با کاپیتان مختار مرادی، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، تاریخ ۱۳۹۳/۹/۱۶.
۲۵. ملوانان ایرانی دزدان دریایی را تحویل مرزبانی دادند، پلیس ایران، (۱۳۸۹ / ۱/۲۲)، قابل دسترسی در: [http:// www.News.police.ir](http://www.News.police.ir)
۲۶. نظام حقوقی جمهوری اسلامی ایران و دزدی دریایی، ایسنا، ( ۱۳۹۲/۵/۲۵)، قابل دسترسی در: <http://isna.ir/fa/news/92052513826/>
۲۷. نجفی اسفاد، مرتضی، جهانی، فرخزاد ( ۱۳۸۹)، دزدی دریایی و حقوق بین الملل؛ مروری بر حوادث سومالی، مجموعه مقالات دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل. انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد.
۲۸. نظری، فرشته (آذر و دی ۱۳۹۲)، مروری بر سلاح‌های ضد دزدی دریایی قابل استفاده در کشتی‌ها، ماهنامه پیام دریا، سال بیست و دوم، شماره ۲۲۴.
29. Ambassadors Dialogue Maritime counter Piracy, (2012), << People 2 People Relation Quiet Diplomacy>>, Thursday, 17 May 2012. available at: <http://www.qdiplomacy.com/p=161>. (2015/6/2).
30. <<Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy>>, published by Witherby Publishing Group Ltd 4 Dunlop Square, August 2011, available at: <[http:// www.witherbys.com](http://www.witherbys.com)>.
31. Bueger, Christian (2015), <<What is Maritime Security?>>, Department of Politics and International Relations, School of Law and Politics, Cardiff University.
32. <http://media.lifehack.org/wp-content/files/2013/08/riskiest-areas-to-ship-where-the-pirates-rule-the-seas.jpg>

### پی‌نوشت:

۱. شورای امنیت سازمان ملل متحد در مقدمه قطعنامه ۱۷۲۲ مصوب ۲۰۰۷، قطعنامه ۱۸۱۴ مورخ ۱۵ می ۲۰۰۷، قطعنامه ۱۸۱۶ مورخ ۲ ژوئن ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۳۸ مصوب ۷ اکتبر ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۴۶ مورخ ۲ دسامبر ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۵۱ مورخ ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸، قطعنامه ۱۸۹۷ مورخ ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹، قطعنامه ۱۹۵۰ مورخ ۲۳ نوامبر ۲۰۱۰، قطعنامه ۱۹۷۶ مورخ ۱۱ آوریل ۲۰۱۱، قطعنامه ۲۰۱۰ مورخ ۳۰ سپتامبر ۲۰۱۱، قطعنامه ۲۰۱۵ مورخ ۲۴ اکتبر ۲۰۱۱، قطعنامه ۲۰۱۸ مورخ اکتبر ۲۰۱۱، قطعنامه ۲۰۲۰ مورخ ۲۲ نوامبر ۲۰۱۱، قطعنامه ۲۰۰۲ مصوب ۲۹ جولای ۲۰۱۱، قطعنامه ۲۰۳۶ مصوب ۲۲ فوریه ۲۰۱۲، قطعنامه ۲۱۲۴ مورخ ۱۲ نوامبر ۲۰۱۳، قطعنامه ۲۱۲۵ مورخ ۱۸ نوامبر ۲۰۱۳ و قطعنامه ۲۱۸۴ مصوب ۱۲ نوامبر ۲۰۱۴ که بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد صادر کرده عنوان می‌دارد رخدادهای دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه در آب‌های سواحل سومالی، به دلیل تهدید تحویل موثر کمک‌های انسان دوستانه به مردم سومالی، امنیت دریانوردان و مسافران و خدمه کشتی‌ها، وضعیت سومالی را وخیم‌تر کرده که ثمره آن، تهدید صلح و امنیت بین‌المللی در این منطقه است.

۲. The Regional Cooperation Agreement on combating Piracy and Armed Robbery against Ships In Asia(RECCAP)

۳. Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden

۴. Agrigentine

۵. Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy (BMP4)

۶. High Voltage Unti Piracy System

۷. ماده ۶۵۳ راجع به راهزنی در طرق و شوارع (یا مواد ۱۸۵ و ۶۸۳ قانون مذکور).

۸. رجوع شود به بند ۹ اجرایی قطعنامه‌ی ۲۰۱۵ شورای امنیت مصوب ۲۴ اکتبر ۲۰۱۱.