

## نقش اداره بنادر و دریانوردی در خصوص ایجاد امنیت وایمنی برای شناورها در چارچوب تعهدات عرفی کنوانسیون حقوق دریاه

غلام دادی زاده

کارشناس ارشد، حقوق بین الملل دانشگاه پیام نور دزفول، شاغل در اداره بنادر و دریانوردی، بندر لنگه

### چکیده

امروزه تهدیدات دزدی کشتیرانی تجاری توسط دزدان دریایی به یک مشکل بسیار مهمی تبدیل شده است. سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی در راستای رسالت خود با انجام تمهیداتی نسبت به موضوع دزدی دریایی واکنش نشان داده و به دنبال راه حل بهینه برای مواجهه با این پدیده هستند. گرچه دزدی دریایی پدیده جدیدی محسوب نمی‌شود، اما امروزه در منطقه خلیج عدن، دریای سرخ و شرق کشور سومالی به علت وجود مسائل خاص داخلی کشور سومالی، تهدیدات و تعرض‌ها جدی به کشتیرانی بازرگانی صورت می‌پذیرد. در این میان کشور ایران با دارا بودن ناوگان بازرگانی بزرگ اعم از کشتی‌های کالا بر و تانکری از این تمهیدات مستثنی نیست و دزدان دریایی تعدادی از کشتی‌ها را تهدید و خدمه آن‌ها را به گروگان گرفته‌اند. 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.

**واژگان کلیدی:** امنیت دریایی/ دزدی دریایی/ جرم بین المللی/ اداره بنادر و دریانوردی

**تعریف دزدی دریایی:**

ساده‌ترین تعریف از دزدی دریایی عملی است که دزد یا دزدان دریایی، خود را با ترفند یا با استفاده از قدرت اسلحه بر سر راه تجارت دریایی و کالاهایی که از طریق کشتی در دریا جابجا می‌شود قرار می‌دهند و با چپاول کالای مورد حمل که بعضی اوقات با گرفتن جان خدمه کشتی و غرق آن نیز همراه است، ثروت و قدرت کشتی‌ها را به سرقت می‌برند.

**۱-۱ کنوانسیون ژنو در مورد دریاهاى آزاد مصوب ۱۹۵۸:**

کنوانسیون دریای آزاد، که همراه با دیگر کنوانسیون‌های مورخ ۱۹۸۵ ژنو، حقوق بین‌الملل عرفی را تدوین کرده، دارای مقررات مختلفی است که یکی از شاکله‌های اصلی شناسایی جرم دزدی دریایی در دوران معاصر به حساب می‌آید. بسیاری از این مقررات مربوط به مسائل عمومی صلاحیت دولت‌ها و آزادی دریاها و دزدی دریایی است؛ اما مواد دیگری هم به برخی مسائل خاص اختصاص پیدا کرد که بعد از سال ۱۹۵۸ توجه زیادی را به خود جلب کرده است و اسناد حقوقی متعددی درباره آن‌ها تنظیم شده است.

کنفرانس بین‌المللی ۱۹۵۸ حقوق دریاها که با شرکت بیش از ۸۰ کشور در ژنو برگزار شد. این کنفرانس انعقاد چهار عهد نامه در زمینه حقوق دریاها را به همراه داشت:

- عهدنامه مربوط به دریای آزاد
- عهدنامه مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت
- عهدنامه مربوط به صید ماهی و حفاظت منابع جاندار دریایی
- عهدنامه مربوط به فلات قاره<sup>۱</sup>

که بحث قوانین مرتبط با دزدی دریایی عمدتاً در دو گزینه اول جای می‌گرفت. برای فهم تعریف دزدی دریایی باید ابتدا به تعریف جامعی از نظام حقوقی در دریای آزاد برسیم:

آثار حقوقی اصل آزادی دریاها مطابق با کنوانسیون ۱۹۵۸ دریای آزاد:

صلاحیت انحصاری کشورهای صاحب پرچم کشتی<sup>۲</sup>

صلاحیت کشورها در امور انتظامی و امنیتی (به ویژه بحث دزدی دریایی)

ماده ۱۴ کنوانسیون ۱۹۵۸ مؤید صلاحیت کشور صاحب پرچم در دریای آزاد انحصاری است اما در مواردی سایر کشورها نسبت به کشتی‌های خارجی صاحب صلاحیت هستند که می‌توان آن را از زمره‌ی امور انتظامی و امنیتی شمرد و جزو مسائل استثنایی اصل آزادی دریانوردی نیز محسوب می‌گردند که دزدی دریایی نیز از همین زمره استثنائات است<sup>۳</sup>:

- حمل و نقل برده
- دزدی دریایی
- حق تعقیب دریای آزاد (تعقیب فوری)
- جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی
- دریانوردی بدون پرچم یا با پرچم تقلبی یا نامشخص

<sup>1</sup> - Convention on the High Seas 1958, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962., United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11, p. 82., Copyright © United Nations, 2005.

<sup>2</sup> - FLAG STATE

<sup>3</sup> - Convention on the High Seas 1958, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962., United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11, p. 84., Copyright © United Nations, 2005.

علاوه بر آن، کلیه کشورهای باید حتی الامکان برای سرکوب و مجازات دزدی دریایی در دریای آزاد یا در هر مکانی که از صلاحیت همه‌ی دولت‌ها خارج است، با یکدیگر همکاری کنند. مثلاً همه‌ی دولت‌ها مکلفند به کشتی یا هواپیمایی که گرفتار حمله و یورش دزدان دریایی شده، کمک‌رسانی کنند.

۲-۲: دیدگاه کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای مصوب ۱۹۸۲:

در سال ۱۹۵۸ حقوق عرفی موجود درباره دزدی دریایی بر اساس «کنوانسیون ژنو در مورد دریاهای آزاد» به حقوق مدون تبدیل شد. پس از آن نیز در سال ۱۹۸۲ «کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاهای آزاد» به تصویب رسید. این کنوانسیون در سال ۱۹۹۴ با تصویب شصتمین کشور امضاء کننده اجرایی شد. بر اساس ماده ۱۰۱ این کنوانسیون مانند ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو که تعریفی مشابه از دزدی دریایی درباره دریاهای آزاد ارائه می‌داد، دزدی دریایی این‌گونه تعریف شده است:

الف- هرگونه اقدام خشونت آمیز غیرقانونی یا توقیف، یا هرگونه غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی هدایت شده باشد

ب- علیه یک کشتی خصوصی یا هواپیمای خصوصی و یا علیه اشخاص و اموال موجود در این کشتی‌ها و هواپیماها در دریاهای آزاد؛

پ- علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی که در حوزه صلاحیت هیچ کشوری نباشد.

ت- هرگونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم به اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است.

ث - هر عملی که منتهی به تحریک و آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب فوق شود.

#### بنا بر تعریف فوق:

۱- اقدام به هرگونه خشونت خواه به قصد تصاحب اموال و خواه به قصد اخذ باج یا شکنجه و آزار و سلب آزادی مسافران و خدمه مشمول دزدی دریایی است.

۲- محدوده جغرافیایی محل وقوع دزدی دریایی، دریای آزاد یا مناطق خارج از صلاحیت دولت‌ها است.

۳- تعریف دزدی دریایی بر اقدامات صورت گرفته توسط هواپیماهای خصوصی یا علیه این هواپیماها در صورت انطباق شرایط فوق صدق می‌نماید.

۴- عمل دزدی دریایی توسط خدمه کشتی‌ها یا هواپیماهای خصوصی و علیه هواپیماها یا کشتی‌های خصوصی صورت می‌گیرد. بنابراین اقدام به دزدی دریایی توسط کشتی‌ها و هواپیماهای دولتی، علیه آن‌ها از تعریف دزدی دریایی خارج است. صرف شورش خدمه این کشتی‌ها یا هواپیماها و کنترل آن‌ها بر کشتی‌ها یا هواپیماها مصداق دزدی دریایی نبوده بلکه لازم است با اقدام به کنترل به قصد ارتکاب اعمال مادی دزدی دریایی باشد یا در عمل چنین اقدامی صورت گیرد.<sup>۴</sup>

#### اقدامات عملی ارگان‌های دریایی جمهوری اسلامی ایران

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 دائمی ناوچه‌های نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در اقیانوس هند به ویژه در خلیج عدن، که با ایجاد کانال امن دریایی و فرکانس خاص ارتباطی، امنیت دریایی را در مناطق تحت مأموریت خود تأمین و نقطه قوتی را برای تداوم فعالیت‌های دریا نوردی ایجاد نمودند.

<sup>۴</sup> - بیگ زاده ابراهیم، دزدی دریایی از منظر حقوق بین الملل، مجموعه مقالات، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹، چاپ اول، ص ۲۱.

۳- همکاری و مساعدت سازمان بنادر و دریا نوردی، وزارت امور خارجه و نیروهای مسلح در جهت آزاد سازی شناورهای صیادی گرفتار شده.

سازمان بنادر و دریانوردی و تدوین راهکارهای حفاظت از کشتی ها در برابر دزدان دریایی: طبق راه کارهای عملیاتی و برنامه ریزی پیشنهاد شده برای اپراتورها و ناخدایان کشتی‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی بعد از حملات پی در پی دزدان دریایی در سومالی، راه کارهای حفاظت از کشتی را برای کشتی‌های، چنین تدوین نموده است.

راه کارهای حفاظت از کشتی ذکر شده در **BMP۴**<sup>۵</sup> بهترین راه کارهای مدیریتی جهت مبارزه با پدیده دزدی دریایی در سومالی) آن قدر بنیادی هستند که احتمالاً مؤثر واقع خواهند شد. بر این اساس کشتی‌های، امکان دارد 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 های جک کنند. طبق این دستورالعمل کشتی‌ها باید موارد زیر را برای مقابله با دزدی دریایی رعایت کنند:

#### ۱- دیده بانی و هوشیاری کامل

پیش از ورود به منطقه پرخطر باید اقدامات لازم جهت آمادگی برای دیده بانی و نیز افزایش هوشیاری را انجام داد. این اقدامات عبارتند از :

- افزودن بر تعداد دیده‌بان‌ها برای هر پست دیده بانی. دیده‌بان‌های اضافی باید کاملاً توجیه شده باشند؛
- کاهش مدت زمان کشیک برای هر دیده‌بان جهت پیشینه سازی هوشیاری آن‌ها؛
- اطمینان از وجود دوربین دوچشمی به تعداد کافی برای افراد حاضر در پل فرماندهی، بهتر است این دوربین‌ها ضد تشعشع و درخشش باشند؛
- استفاده از عینک‌های شب؛
- دیده بانی راداری دقیق و بهینه.
- قرار دادن آدمک‌های مصنوعی خوب و طبیعی در قسمت‌های استراتژیک شناور موجب می‌شود دزدان دریایی تعداد دیده‌بان‌ها را بیشتر از تعداد واقعی تخمین بزنند.
- دیده بانی بهینه مؤثرترین روش حفاظت از کشتی است، چرا که از این طریق می‌توان هر حرکت مشکوک یا حمله ای 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. از تمهیدات حفاظتی دیگر نیز می‌توان استفاده نمود، برای مثال :
- ژاکت‌ها و کلاه خودهای کو لار برای تیم پل فرماندهی. این ژاکت‌ها و کلاه خودها بر میزان امنیت افراد حاضر در پل فرماندهی در هنگام حمله می‌افزاید (در صورت امکان، ژاکت‌ها و کلاه خودها نباید با ژاکت‌ها و کلاه خودهای نیروهای نظامی هم رنگ باشد)؛
- از آن جایی که بیشتر پنجره های پل فرماندهی چند لایه هستند، برای حفاظت بیشتر در برابر شیشه‌هایی که پرتاب می‌شوند می‌توان از پوسته های محافظ شیشه که در بیشتر مواقع پوسته ضد انفجار نامیده می‌شوند، استفاده نمود؛

<sup>5</sup> -for protection agnast Somalia based piracy best manajement practices

- از صفحه های فلزی (آلومینیومی / فولادی) می توان برای پنجره های پشتی و کناری پل فرماندهی و پنجره های درهای ورود باله پل فرماندهی استفاده نمود. با استفاده از این ورق ها می توان در هنگام وقوع حمله، پنجره ها را به سرعت مسلح نمود.
- از قسمت پسین هر دو باله پل فرماندهی (که اغلب باز است) می توان به وسیله دیواری از کیسه های شنی محافظت کرد.
- از پهلوها و پشت باله های پل فرماندهی را می توان به وسیله حصار سیمی دو لایه محافظت نمود. تجربه نشان داده است که این حصارها می توانند اثر مخرب RPG را کاهش دهند. تورهای سیمی ضد RPG اختصاصی و ویژه نیز موجود می باشند.

## 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 می توان 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 آن ها را به تأخیر انداخت. لازم به ذکر است که اگر دزدان دریایی بتوانند به عرشه بالای شناور دسترسی یابند، مصرانه به تلاش خود جهت دستیابی به محل تجمع و علی الخصوص پل فرماندهی ادامه خواهند داد.
- اکیداً توصیه می شود که پیش از ورود به منطقه پرخطر همه تلاش خود را صرف راه کارهایی نمایید که از دستیابی دزدان دریایی به محل تجمع یا پل فرماندهی جلوگیری می کنند.
- همه درها و دریچه هایی که امکان دسترسی به پل فرماندهی، محل تجمع و محل نگهداری ماشین آلات را فراهم می کنند باید به خوبی ایمن شوند تا دزدان دریایی نتوانند آن ها را باز کنند؛
  - به منظور تأمین حداکثر امنیت و حفاظت ممکن، باید ابزارهای ایمن سازی دربها و دریچه ها را مورد توجه ویژه قرار داد؛
  - در صورتی که درب یا دریچه ای در راه اضطراری یک کابین سرنشین دار واقع شده باشد، دریانوردی که سعی دارد از طریق آن مسیر خارج شوند باید بتواند آن درب یا دریچه را باز کند؛
  - به محض ایمن سازی دربها و دریچه ها، از تعداد مشخص و محدودی از آن ها برای دسترسی روتین در مواقع اضطراری استفاده می شوند. استفاده از آن ها به طور مستقیم تحت نظارت افسر نگهبان انجام می شود؛
  - نردبان های بیرونی بلوک تجمع باید حتماً جمع شوند تا استفاده از آن ها و نیز دسترسی خارجی به پل فرماندهی جلوگیری شود؛
  - در مواقعی که درها و دریچه ها باید جهت جلوگیری از ورود آب بسته باشند، باید از جا افتادن همه گیره ها و قفل بودن تمام قفل ها اطمینان حاصل نمود. در صورت امکان، استفاده از تسمه های سیمی جهت ایمن سازی هر چه بیشتر می توان موجب ارتقای ایمنی دریچه ها شود؛
  - پیش از ورود به منطقه پرخطر باید فرایندهای کنترل دسترسی به محل تجمع، محل نگهداری ماشین آلات و انبارها انجام شوند.

## موانع فیزیکی

- دزدان دریایی معمولاً از نردبان های بلند و سبک قلاب دار استفاده می کنند. باید از موانع فیزیکی برای دشوار نمودن دسترسی به عرشه شناور استفاده کرد؛ برای مثال می توان با افزایش ارتفاع، بالا آمدن از شناور را برای دزدان دریایی دشوار ساخت. پیش از ساخت هر گونه مانع فیزیکی باید یک بررسی کامل به منظور شناسایی نقاط آسیب پذیر در برابر دزدان دریایی، انجام شود.

## • سیم خاردار

- سیم خاردار مانعی کارآمد است، ولی باید آن را به دقت مورد استفاده قرار داد. خارهای روی سیم به گونه ای طراحی شده اند که موجب سوراخ شدن و خراش خوردن پوست می شوند. هنگام انتخاب سیم خاردار باید خیلی دقت نمود چرا که کیفیت (ضخامت سیم و فاصله بین خارها) و نوع آن ها بسیار متفاوت است. سیم های خاردار بی کیفیت احتمالاً کارایی نخواهند داشت. معمولاً سه نوع اصلی سیم خاردار وجود دارد:

• صاف (رشته مستقیم)؛

• مارپیچ (مثل سیم تلفن)؛

• استوانه ای (مارپیچ متصل به هم)؛

استفاده از سیم خاردارهای استوانه ای توصیه می‌گردد زیرا مارپیچ‌های متصل به هم آن‌ها را به مانعی بسیار مؤثر تبدیل می‌کند. سیم خاردار باید از سیم بسیار مستحکم ساخته شده باشد تا بریدن آن با ابزارهای دستی امکان پذیر نباشد. بهتر است خطر مارپیچ‌های سیم خاردار استوانه ای تقریباً ۷۳۰ یا ۹۸۰ میلی متر باشد.

**سیم خاردارها در صورت برخورداری از شرایط زیر کارآمد خواهند بود :**

- در حاشیه خارجی ساختمان کشتی (به صورت آویزان) واقع شده باشد تا دزدان دریایی نتوانند قلاب نردبان‌های خود را به آسانی به بدنه کشتی اتصال دهند؛

- از دو رول سیم خاردار استوانه ای ساخته شده باشد (بعضی از کشتی‌ها از سه رول سیم خاردار استوانه ای استفاده می‌کنند که این خیلی مؤثرتر و کارآمدتر خواهد بود)؛

- کاملاً به بدنه شناور محکم شده باشد تا دزدان دریایی نتوانند آن را مثلاً به وسیله قلاب نردبان از جا بکنند. علاوه بر این، به منظور جلوگیری از جدا شدن سیم خاردار از بدنه شناور، باید یک تسمه سیمی از سیم خاردار عبور داده و آن را محکم‌تر نمود.

- در بعضی شناورها از میله های فلزی ثابت نیزه مانند به عنوان مانعی کارآمد و مؤثر استفاده می‌شود؛

- در شناورهایی که هیدروکربن حمل می‌کنند، استفاده از موانع الکتریکی توصیه نمی‌شود؛ اما پس از انجام یک ارزیابی ریسک کامل مشخص شد که این موانع برای بعضی از شناورها مناسب و مؤثر هستند؛

- توصیه اکید می‌شود که علائم هشدار دهنده مربوط به وجود حصار یا مانع الکتریکی کاملاً در معرض دید قرار داشته باشند؛ از سمت داخل به زبان انگلیسی یا زبان خدمه و از سمت خارج به زبان سومالیایی نوشته شده باشند؛

- استفاده از این گونه علائم در قسمت خارجی بدنه شناور می‌تواند بازدارنده باشند، حتی اگر هیچ مانع الکتریکی وجود نداشته باشد.

استفاده از اسپری آب و یا مانیتورهای فوم در پیشگیری یا با تأخیر انداختن حملات دزدان دریایی که سعی دارند وارد عرشه شناور شوند، مؤثر هستند. استفاده از آب می‌تواند نگه داشتن قایق سریع‌السير در کنار شناور و بالا رفتن از شناور را برای دزدان دریایی دشوار سازد. انتخاب‌های موجود در این زمینه عبارتند از :

• شیلنگ‌های آتش نشانی و مانیتورهای فوم - استفاده دستی از شیلنگ‌های آتش نشانی و مانیتورهای فوم توصیه نمی‌شود، زیرا ممکن است اپراتور را در موقعیتی نامساعد و بی حفاظ قرار دهد، بنابراین توصیه می‌شود که شیلنگ‌های آتش نشانی و مانیتورهای فوم در محلی نصب شوند که مسیرهای دسترسی احتمالی دزدان دریایی را پوشش دهند. استفاده از شیلنگ‌های آتش نشانی در حالت فورانی و قرار دادن سپر در فاصله کمی از جلوی نازل، می‌تواند پوشش دهی آب را بهینه نماید.

• لوله های آب - در این حالت، آب از طریق یک آ رک دمنده عمودی به بیرون پاشیده می‌شود، بنابراین قسمت بزرگ‌تری از بدنه پوشش داده می‌شود. بسیاری از این لوله‌ها از ماشین‌های شستشوی مخزن گرفته شده‌اند.

• پمپ‌های بالاست - در صورت امکان، کشتی‌ها از پمپ‌های بالاست برای جاری نمودن روی عرشه استفاده می‌کنند و در پهلوی کشتی یک دیوار آبی برای انجام این کار باید اجازه داد آب مخازن بالاست روی عرشه سر برود؛ در صورتی که کشتی در شرایط بالاست باشد از لوله های موجود استفاده می‌شود و در صورتی که کشتی بارگیری شده باشد، می‌توان برای جاری نمودن آب روی عرشه لوله اضافه نمود. باید اطمینان حاصل نمود که مخزن‌های بالاست تحت فشار اضافی قرار ندارند زیرا فشار بیش از حد می‌تواند منجر به صدمه دیدن مخازن و بدنه و به هم خوردن تعادل شناور شود.

- استفاده از بخار، آب داغ یا استفاده از یک نازل پخش کننده جهت تولید بخار برای ترساندن دزدان دریایی نیز خیلی برای پیشگیری از حمله دزدان دریایی مؤثر است.
- ریل‌های اسپری آب - بعضی از کشتی‌ها با استفاده از یک لوله آب GRP (پلاستیک مسلح با شیشه) اقدام به نصب ریل‌های اسپری نموده‌اند، این اسپری‌ها از نازل‌هایی برخوردارند که دیوار آبی تولید می‌کنند که محوطه‌های بزرگ را پوشش می‌دهد.
- از فوم نیز می‌توان استفاده نمود، اما این فوم باید مازاد بر فوم لازم برای تجهیزات آتش نشانی استاندارد کشتی باشد. از آن جایی که فوم بسیار سُر و لغزنده است، بالا آمدن از شناور را دشوار می‌سازد.

### آلارم‌ها

با به صدا درآوردن آلارم / سوت کشتی، می‌توان خدمه را از آغاز حمله دزدان دریایی آگاه ساخت و مهم‌تر این که می‌توان با استفاده از آلارم دزدان دریایی را متوجه ساخت که کشتی از وقوع حمله آگاه است و آماده پاسخ به آن می‌باشد. ممکن است به صدا درآوردن پیوسته آژیر / سوت کشتی موجب پریشانی دزدان دریایی شده و آن‌ها را متوجه سازد که رویت شده‌اند. باید به خاطر داشت که :

- آلارم دزدی دریایی باید مشخص باشد تا با سایر آلارم‌ها اشتباه گرفته نشود و موجب گرد هم آیی خدمه در مکانی اشتباه در خارج از محل تجمع شود؛
- اعضای خدمه باید با آلارم‌ها آشنا باشند (من جمله سیگنالی که وقوع یک حمله را هشدار می‌دهد) و نحوه پاسخ مناسب به آن‌ها را بدانند؛
- قبل از ورود به منطقه پرخطر باید تمرین‌های لازم انجام شود.

### تمرین مانور

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 در حین حفظ نهایت سرعت ممکن را تضمین می‌کند.

### نتیجه گیری:

بر طبق یافته‌های تحقیق فوق دزدی دریایی و به ویژه ظهور دزدان دریایی در سوماتالی و تهدیدات بالقوه آن برای کشتی‌های ایرانی منجر به رویکرد مشارکتی سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران برای حفاظت از امنیت بین‌المللی دریانوردی شده است. البته با توجه به تعاریف ارائه شده از دزدی دریایی و قوانین بین‌المللی نشان داده شد که ایران عمدتاً به صورت عرفی تعهدات مندرج در کنوانسیون ۱۹۵۸ و ۱۹۸۴ را رعایت می‌کند. در واقع با توجه به متغیر مستقل تحقیق که مکانیسم و فرایند دزدی دریایی است، متغیر وابسته تحقیق که مکانیسم مشارکت عملیاتی و حقوقی کشورهای عضو (IMO) و سیاست دریایی ج.ا. ایران در کنوانسیون حقوق دریاهای بود اثبات گردید. البته با ظهور پدیده دزدی دریایی در سوماتالی نشان دادیم که ایران در چند سال اخیر همکاری‌های مشترک بسیاری با (IMO) داشته است و این‌گونه نیز به سؤال دوم فرعی پایان نامه پاسخ گفتیم. البته در جواب سؤال سوم نیز خاطر نشان کردیم که ایران تغییر رویکرد اساسی در بحث دزدی دریایی داشته است؛ به صورتی که آمارهای ارائه شده نشان داد که ایران اقدامات بی‌شماری در عرصه ملی برای تأمین امنیت کشتی‌ها مقرر نموده و همچنین در چند سال اخیر در موارد زیادی حتی در بحث دزدان دریایی دخالت نظامی نموده است. همچنین در قوانین جدید تر سازمان بنادر و دریانوردی جمهوری اسلامی ایران مقوله امنیت دریایی جایگاه محوری‌تری یافته است. به این ترتیب فرضیه اصلی تحقیق اثبات گردید و این مسئله نیز روشن گشت که دزدی دریایی سبب مشارکت عملیاتی و حقوقی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) شده است.

نکته کلیدی این تحقیق این بود که نقش فعال ایران در مبارزه با دزدی دریایی و کمک نیروی دریایی کشورمان به ناوگان تجاری دیگر کشورها در منطقه از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی هم به رسمیت شناخته شده است و در اجلاس مجمع در سال

۲۰۱۲، دبیر کل این سازمان بین‌المللی از نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در مقابله با دزدان دریایی تقدیر کرد. در واقع موج جدید دزدی دریایی که در سال‌های اخیر در آب‌های سومالی و اقیانوس هند بروز کرده یک پدیده پیچیده و دارای ابعاد مختلف سیاسی و امنیتی است که برای مقابله با آن نیاز به یک اجماع جهانی وجود دارد. این پدیده در واقع به دلیل بی‌ثباتی سیاسی و عدم وجود یک دولت مرکزی قوی در کشور سومالی که آن هم نتیجه مداخلات قدرت‌های استعماری بود، آغاز شد و بلافاصله ابعاد گسترده‌ای یافت و کنترل آن از دست این قدرت‌ها نیز خارج شد.

تقدیر و تشکر:

این مقاله با حمایت مالی و علمی اداره بنادر و دریانوردی انجام گرفته است.

#### منابع:

بیگ زاده ابراهیم، دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل، مجموعه مقالات، انجمن ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد، ۱۳۸۹، چاپ اول.

منابع انگلیسی و سایتها:

- Convention on the High Seas 1958, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962., United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11, p. 82., Copyright © United Nations, 2005.

\_ Convention on the High Seas 1958, Done at Geneva on 29 April 1958. Entered into force on 30 September 1962., United Nations, *Treaty Series*, vol. 450, p. 11, p. 84., Copyright © United Nations, 2005.

- <http://www.imo.org/about/pages/faqs.aspx>

- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0176268011000310>

- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0176268011000310>

- <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0176268011000310>

IMO Circulars: MSC.4/Circ.133, 19 March 2009, MSC.4/Circ.152, 29 March 2010, MSC.4/Circ.169, 1 April 2011 and MSC.4/Circ.180, 1 March 2012.

(<https://www.edwardjones.com/cgi/getHTML.cgi?page=/index.html>)

- <http://www.orsam.org.tr/en/showArticle.aspx?ID=775>

- <http://www.odin.tc/piracystat.htm>

<http://www.farsnews.com/newstext.php?nn=8810110210> - به نقل از خبرگزاری ایسنا

- <http://www.marinenews.ir/?show=news&maj=news&type2=showz&catid=9480>

- <http://www.khabaronline.ir/tags/247/%D8%AF%D8%B2%D8%AF%D8%A7%D9%86-%D8%AF%D8%B1%DB%8C%D8%A7%DB%8C%DB%8C>

- <http://www.parsine.com/fa/pages/?cid=53825>