

## دزدی و تروریسم دریایی، تهدیدهای نوین در عرصه بین‌المللی

عرفان آهانگری<sup>۱</sup>، علی سلیمان‌آبادی<sup>۲</sup>، محمدرضا مهدوی حاجی<sup>۳</sup>، آرمین حسن‌زاده<sup>۴</sup>

پذیرش مقاله: ۹۹/۱۰/۱۴

دریافت مقاله: ۹۹/۰۷/۱۲

### چکیده

دزدان دریایی که زمانی در قلمرو قصه‌ها، فیلم‌ها و کارتون‌ها گرفتار مانده بودند، سال‌ها است که پا را فراتر گذاشته و مناطقی از جهان را به عرصه تاخت‌وتاز خود تبدیل کرده‌اند؛ به طوری که سالانه اخبار متعددی از دست‌درازی و حملات دزدان دریایی به کشتی‌های در حال تردد در آب‌های بین‌المللی منتشر می‌شود. جامعه بین‌المللی از افزایش این جرم در آب‌های آزاد دنیا، احساس خطر و تهدید نموده است. تروریسم دریایی نیز دومین نوع از بازیگران غیردولتی هستند که تهدیدی برای کشتیرانی پیش می‌آورند. تعریف تروریسم دریایی، همانند دزدی دریایی دشوار است، زیرا تروریسم یک ایدئولوژی نیست، بلکه نوعی راهبرد شورشگرانه است که افرادی با اعتقادات سیاسی بسیار متفاوت می‌توانند از آن بهره‌گیرند. تروریسم در دریا زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بدانیم ۹۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت می‌پذیرد؛ بنابراین امنیت دریا پیوند مستحکمی با اقتصاد جهانی و عبور و مرور جهانی دارد. این مقاله با توجه به فرض‌های فوق در پی پاسخگویی به این سؤال است که تهدیدات نوین دزدی و تروریسم دریایی چیست و راهکار مقابله با این تهدیدات چگونه است؟ پاسخ موقت به این سؤال این است که با توجه به این‌که حجم گسترده تجارت و موازنه راهبردی جهانی همچنان در آینده نیز در اقیانوس‌ها و دریاها رقم خواهد خورد؛ ایده مقاله حاضر نیز این است که راهکارهای همه‌جانبه در عرصه بین‌المللی می‌توانند در حل مشکل مؤثر باشند.

**واژگان کلیدی:** تهدیدهای دریایی، دزدی دریایی، تروریسم دریایی، امنیت دریایی، اقتصاد دریایی

۱. کارشناس ارشد علوم سیاسی (نویسنده مسئول) [eh.ahangari@yahoo.com](mailto:eh.ahangari@yahoo.com)

۲. کارشناسی ارشد مدیریت زنجیره تأمین [amir1388@yahoo.com](mailto:amir1388@yahoo.com)

۳. کارشناس ارشد مدیریت دانش [mahdavihaji20@gmail.com](mailto:mahdavihaji20@gmail.com)

۴. کارشناسی ارشد مدیریت زنجیره تأمین [armin\\_uvh@yahoo.com](mailto:armin_uvh@yahoo.com)

## مقدمه

شاید بتوان گفت دزدی دریایی یکی از قدیمی‌ترین اشکال جرائم محسوب می‌شود که با دستیابی بشر به کرانه‌های ساحلی و رونق کشتیرانی، موجب به چالش کشیدن حمل‌ونقل دریایی هم از بعد مسافری و هم تجارت دریایی گردید. تاریخ نشان می‌دهد که واژه دزدان دریایی عبارتی بود که برای فعالیت‌هایی مثل سرقت، غارت و جنگ و جدال به همراه صدمه زدن به خدمه، مسافری و... در مکان‌هایی چون جنوب شرق آسیا، کارائیب، اقیانوس هند و... به کار گرفته می‌شد (کریمی، ۱۳۹۵: ۴).

دزدی و راهزنی دریایی یکی از چالش‌های عمده کشورهای است که عموماً با حمل‌ونقل دریایی سروکار دارند؛ اما انگیزه‌های سیاسی ناشی از فعالیت‌های نامشروع دریایی می‌تواند تروریسم دریایی را پدید آورد (همان: ۱). دزدی دریایی و تروریسم دریایی از مهم‌ترین جرائم محسوب می‌گردد که توسط گروه‌های تبهکار و یا تروریست در مناطقی که عموماً حاکمیت دولت‌ها کم‌رنگ‌تر می‌شود می‌تواند امنیت و سلامت تردهای دریایی را با مخاطره روبرو سازد. علاوه بر آن گروه‌های تروریست با اهداف سیاسی و نیز به دست آوردن منافع مالی اقداماتی چون حمله به کشتی‌ها را سازمان‌دهی می‌کنند. از جمله مهم‌ترین آبراه‌هایی که دارای ریسک‌های بالای راهزنی و تروریسم دریایی است می‌توان آب‌های سومالی، خلیج عدن و نیز پهنه آبی جنوب شرق آسیا و تنگه مالاکا، خلیج گینه و... را نام برد (همان: ۲).

دزدی دریایی سابقه‌ای طولانی دارد و با وجود این که زمانی با شمشیر و کشتی‌های بادبانی در اقصی نقاط جهان رخ می‌داد و به موضوعی متروکه تبدیل شده بود، ناگهان دوباره به موضوع روز حقوق بین‌المللی تبدیل شد. دیگر تصور دزد دریایی یک‌چشم با شمشیرش به پایان رسید و عصر دزدان دریایی با مدرن‌ترین سلاح‌ها و روش‌ها و با ظاهری متفاوت آغاز شده است (کیانی مقدم، ۱۳۹۱: ۱). دزدی دریایی در غرب افریقا به‌خصوص در نیجریه، تنگه مالاکا، دریای چین و آمریکای لاتین عصر نوین دزدی دریایی را نوید می‌دهد؛ اما آنچه دزدی دریایی نوین را آشکار کرد و به مسئله

روز جهان مبدل نمود، دزدی دریایی در سواحل سومالی و خلیج عدن بود. این دزدی‌ها در مسیری اتفاق می‌افتاد که مابین دو شاهراه حیاتی جهان یعنی تنگه هرمز و کانال سوئز قرار داشت (همان). امروزه بیش از ۹۰٪ حمل‌ونقل بین‌المللی جهان از طریق انواع کشتی‌ها، نفت‌کش‌ها و سایر شناورهای دریایی 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 سلامت‌آمیز و یکی از معضلات جامعه بین‌المللی تبدیل شده است و تهدیدی علیه حیات دریانوردان، امنیت دریانوردی، محیط‌زیست دریایی و امنیت کشورهای ساحلی محسوب می‌گردد (سجادپور، ۱۳۹۶: ۹).

افزایش فزاینده دزدی دریایی به‌ویژه از سال ۲۰۰۵ میلادی 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 به‌زور علیه این پدیده گردیده است (همان). تاکنون دزدان دریایی کشتی‌ها و نفت‌کش‌های ایرانی را بارها مورد تهدید قرار داده‌اند و کشورمان برای رهایی از چنگال دزدان دریایی سومالی متحمل هزینه‌هایی شده است.

این پژوهش درصدد پاسخگویی به این سؤال است که تهدیدات نوین دزدی و تروریسم دریایی چیست و راهکار مقابله با این تهدیدات چگونه است؟ ابتدا دزدی و تروریسم دریایی به‌عنوان یک تهدید بین‌المللی مورد توجه قرار گرفته و در قسمت بعد عملکرد جامعه جهانی و نیروی دریایی ارتش ج.ا. ایران مورد تحلیل قرار گرفته تا درواقع بتوان راهکارهای اتخاذشده را ارزیابی کرد. می‌توان نوآوری این مقاله را بحث در مورد تأثیر دزدی و تروریسم دریایی بر امنیت جامعه جهانی در آینده عنوان کرد.

### تعاریف دزدی و تروریسم دریایی

دزدان دریایی که زمانی در قلمرو قصه‌ها، فیلم‌ها و کارتون‌ها گرفتار مانده بودند سال‌ها است که پا را فراتر گذاشته و مناطقی از جهان را به عرصه تاخت‌وتاز خود تبدیل کرده‌اند؛ به‌طوری‌که سالانه

اخبار متعددی از دست‌درازی و حملات دزدان دریایی به کشتی‌های در حال تردد در آب‌های بین‌المللی و افزایش دزدی‌های دریایی منتشر می‌شود. دزدی دریایی قدیمی‌ترین جرم شناخته‌شده بین‌المللی است؛ اما امروزه مسئله شکل دیگری پیدا کرده و با گسترش بی‌سابقه این جرم در آب‌های آزاد دنیا، جامعه بین‌المللی از این موضوع احساس خطر نموده و به مقابله و سرکوب دزدان دریایی برخاسته و این عوامل باعث مطرح‌شدن صلاحیت جهانی برای برخورد با این مسئله شده است.

دومین نوع بازیگران غیردولتی که تهدیدی برای امنیت دریا پیش می‌آورند، تروریست‌های دریایی هستند؛ تهدید شناورهای اقیانوس‌پیمایی که در کار حمل‌ونقل منابع انرژی هستند، به‌ویژه نفت‌کش‌ها و کشتی‌های حامل گاز مایع طبیعی، فرصت‌های متفاوتی برای ایجاد ترس و وحشت در اختیار تروریست‌ها می‌گذارند. از این گذشته، شناورها را آماج بسیار محتمل حملات تروریستی می‌دانند زیرا این امکان وجود دارد که آن‌ها را به‌صورت بمب‌های شناوری درآورند و در بنادر منفجرشان کنند (سوواکول، ۱۳۹۱: ۲۶۸).

بر اساس پایگاه اطلاعاتی تروریسم، تنها ۲ درصد حملات تروریستی در ۳۰ سال گذشته تأسیسات یا شناورهای دریایی را هدف قرار داده‌اند. علت پایین بودن درصد حملات دریایی، دشوارتر بودن کلی انجام چنین حملاتی است؛ زیرا اسرارآمیز بودن دریا در مقایسه با زمین، اجرای عملیات تروریستی را پیچیده‌تر می‌سازد. تروریسم از مهم‌ترین گزاره‌های اخلاص‌کننده امنیت در حال حاضر می‌باشد. تروریسم در دریا محدودیت‌هایی دارد. تروریسم در دریا زمانی اهمیت پیدا می‌کند که بدانیم ۹۰ درصد تجارت جهان از طریق دریا صورت می‌پذیرد؛ بنابراین امنیت دریا پیوند مستحکمی با اقتصاد جهانی و عبور و مرور جهانی دارد.

تروریسم دریایی در کنار دزدی دریایی از مهم‌ترین عوامل امنیت زدا در دریا می‌باشند. تروریسم دریایی در مقایسه با حوادث تروریستی زمینی، درصد بسیار کمی از کل حملات تروریستی را تشکیل می‌دهد؛ اما ابعاد آن می‌تواند به‌مراتب از تروریسم زمینی خطرناک‌تر باشد زیرا؛ نخست، حجم بالایی از تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد؛ دوم، امکانات جلوگیری از تروریسم

در دریا محدودتر است؛ و سوم، تروریسم دریایی بیش از تروریسم زمینی موجب آسیب‌رسانی به محیط‌زیست می‌گردد (شرقی، ۱۳۹۴: ۲).

با توجه به ارتباط اقتصادی منطقه‌ای و بین‌المللی، حوادث تروریستی در یک اقتصاد می‌تواند هزینه‌های قابل‌توجهی را به دیگر اقتصادهای منطقه تحمیل کنند. همه اقتصادها تمایل اقتصادی برای همکاری در زمینه کاهش خطر تروریسم دارند. اقتصادهایی که قادر به مبارزه با تروریسم و اطمینان یافتن از ایمنی تجارت نیستند و می‌توان انتظار داشت جنبش مردمی متحمل هزینه‌های قابل‌توجهی در شرایط از دست رفتن سرمایه‌گذاری و فرصت‌های تجاری شوند. تهدید تروریسم، چه دریایی و یا سایر اشکال، دارای اثرات بسیار گسترده‌تر از تجارت دریایی، هزینه‌های زیادی را هم به‌طور مستقیم و غیرمستقیم بر اقتصاد کل ایجاد می‌کنند. تروریسم دریایی، با عدم رعایت اصل کلی پذیرفته‌شده آزادی دریاها، به یک تهدید برای حمل‌ونقل و یکی از جدی‌ترین جنایات بین‌المللی تبدیل شده است. اگرچه پاسخ به تهدیدات در دریا نیز بر اساس این عناصر است، اما ماهیت چالش در دریاهای آزاد لزوماً نیاز به اقدامات مفهومی و کارکردی خاص به هر دو طرف به‌صورت یک‌جانبه و چندجانبه دارد.

### سناریوهای دزدی و تروریسم دریایی

مجسم‌ترین «سناریوهای کابوس» استفاده از کشتی‌ها به‌عنوان بمب‌های شناور و یا به‌صورت وسایل نقلیه به‌عنوان ابزارهای انفجاری است، شاید حتی نوع هسته‌ای آن و یا حملات علیه کشتی‌های مسافری، مانند یک قایق که به‌سادگی برای ایجاد حداکثر مرگ‌ومیر، یا غرق شدن کشتی‌ها به‌منظور ایجاد حداکثر خسارت اقتصادی در نظر گرفته‌شده‌اند. به‌عنوان مثال، با مسدود کردن آبراه باریکی مانند تنگه مالاکا یا کانال سوئز می‌توان چنین حملات تروریستی دریایی را به‌راحتی اجرا کرد (همان: ۶).

حملات تروریستی دریایی مشکل‌تر به اجرا درمی‌آید و به‌احتمال‌زیاد کمتر از انواع دیگر حملات رخ می‌دهند؛ اما باید توجه داشت که حملات تروریستی دریایی به‌صورت یک احتمال قابل‌توجه باقی می‌ماند و دولت‌ها باید همچنان مراقب باشند. در مقایسه با اعمال تروریستی زمینی و یا

هوایی، تروریسم دریایی ویژگی‌های خاص خود را داراست که مطابق با هدف خاص، متفاوت است. حمل‌ونقل، مهم‌ترین فعالیت دریایی بشر، در معرض خطر دزدی و تروریسم دریایی است. این تهدید مواجهه با ارتباطات، بنادر و مسیرهای دریایی، حمل‌ونقل کالاها و قاچاق انسان، تجارت و رفت‌وآمد و فعالیت‌های صنعتی از کشورهای مختلف در دریا و غیره می‌باشد؛ بنابراین، دزدی و تروریسم دریایی، با عدم رعایت اصل کلی پذیرفته شده آزادی دریاها، به یک تهدید برای حمل‌ونقل و یکی از جدی‌ترین جنایات بین‌المللی تبدیل شده است. اگرچه پاسخ به تهدیدات در دریا نیز بر اساس این عناصر استوار است.

ارتکاب جرم به‌وسیله تروریست‌های دریایی با استفاده از فن‌آوری پیشرفته تسلیحات (سلاح‌های دوربرد که می‌تواند در بنادر و کشتی‌ها، مواد منفجره، معادن دریایی و غیره واقع شده باشند) و تجهیزات با ارزش دیگر، استفاده از کشتی‌های مدرن پیشرفته برای حملات و جلوگیری از پیگرد و استفاده از خدمه آموزش‌دیده همفکر و باتجربه برای انجام حملات تروریستی با انگیزه‌های سیاسی در دریا صورت گیرد.

اگرچه دزدی و تروریسم دریایی یک مشکل بسیار جدی برای کشتی‌ها است، اما برای صاحبان کشتی‌ها و صاحبان محموله‌ها، شرکت‌های بیمه، پرچم کشورها و کشورهایی که کشتی به سمت آن می‌رود تا حد زیادی قابل پیش‌بینی است، درحالی‌که تروریست‌های دریایی انگیزه‌های سیاسی بسیار غیرقابل پیش‌بینی دارند، لذا آن‌ها بسیار خطرناک‌تر از دزدان دریایی هستند. واضح است، اجرای اقدامات جدید مبارزه با دزدی و تروریسم دریایی نیاز به یک سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های جدید و موجود دارد و ممکن است منجر به افزایش زمان‌های کوتاه تا متوسط در هزینه‌های تجارت در سطح بین‌المللی گردد؛ اما اقدامات امنیتی دریایی همچنین می‌تواند تجارت را تسهیل کند. در راستای افزایش امنیت دریایی، همه گروه‌ها در زنجیره تأمین تجارت ممکن است از بهبود بهره‌وری و قابلیت اطمینان بهره‌مند شوند. این صرفه‌جویی‌ها باعث جبران هزینه‌های سرمایه‌گذاری در اقدامات امنیتی می‌شود.



شکل ۱. دلایل شکل‌گیری دزدی دریایی

اگرچه دزدی دریایی، واقعه جدیدی در دریاها به حساب نمی‌آید، شکل‌گیری نوع سازمان‌یافته آن با به‌کارگیری تجهیزات پیشرفته و پشتیبانی لجستیکی، حمله‌ها را به‌طور مستمر و با عمق بیشتر، در کرانه‌های دریایی به‌سوی کشتی‌های تجاری و تفریحی هدایت کرده است (یزدان پناه درو، ۱۳۹۵: ۵). بررسی نحوه شکل‌گیری دزدی دریایی در کشورهای منطقه نشانگر وجود فقر و توسعه‌نیافتگی است و ساختارهای ضعیف حاکمیتی، از دلایل گسترش آن هستند. همچنین ساختارهای قبیله‌ای و قومیتی منطقه و نیز میل به دزدی دریایی برای امرارمعاش موجب شده است که این جرائم به‌عنوان یک فرهنگ جلوه کنند و جایگاه دزدان دریایی حتی تا حد قهرمان ارتقا یابد (همان: ۶).

دزدی دریایی، یکی از پرسودترین تجارت‌هاست. از این نظر، آن را مشابه صنعت نرم‌افزارهای کامپیوتری تلقی کرده‌اند. اطلاعات به‌دست‌آمده از کشتی‌های ربوده‌شده نشان می‌دهد دزدان دریایی برای بازگرداندن کشتی‌ها و خدمه آن‌ها، به ازای هر کشتی میلیون‌ها دلار مطالبه کرده‌اند. برآوردها نشان می‌دهد هر دزد دریایی در پنج سال فعالیت، بین ۱۶۸،۰۰۰ تا ۳۹۴،۰۰۰ دلار درآمد دارد. این درحالی است که اگر این فرد به کار دیگری غیر از دزدی دریایی بپردازد، در کل دوره حیات شغلی‌اش، درآمدش حداکثر به ۱۴۵۰۰ دلار می‌رسد (همان: ۹).

## تهدیدات بین‌المللی دزدی و تروریسم دریایی

در سال‌های اخیر توجه زیادی به تهدید حمل‌ونقل بین‌المللی ناشی از دزدی دریایی صورت گرفته است. دزدی دریایی به‌عنوان معضل قلمرو دریایی مدرن به شمار می‌رود، اما در مورد ظهور دوباره این پدیده هیچ‌چیز عجیبی وجود ندارد. به دلیل خطر پر سابقه دزدان دریایی برای آزادی ناوبری و تجارت، دزدان دریایی به دشمن انسان مشهور هستند که می‌توانند با استفاده از افراد مسلح، مورد استفاده قرار گیرند. دزدی دریایی به‌عنوان یک مشکل دریایی بین‌المللی تاکنون ادامه داشته است، شکنندگی برخی از کشورها (مثلاً سومالی) و ضعف اقتدار دولت در برخی مناطق (مانند جنوب شرقی آسیا و غرب آفریقا) جان تازه‌ای به این پدیده داده است. تأثیر دزدی دریایی فراتر از کسانی است که مستقیماً در دریا با آن مواجه می‌شوند. دزدان دریایی مشروعیت رژیم‌ها را با نشان دادن قدرت سیاسی خود و ترغیب فساد، تضعیف می‌کنند و اگر به تانکرهای سنگین حمل‌ونقل نفت در خطوط دریایی شلوغ حمله کنند، می‌توانند رخ داد فاجعه‌های زیست‌محیطی را به دنبال داشته باشند. با توجه به جهانی شدن گلوگاه‌هایی که در مناطق ناپایدار سیاسی قرار دارند و افزایش تعداد کشتی‌هایی که از خطوط مواصلاتی سنتی دریایی عبور می‌کنند، خطر چنین حملاتی افزایش یافته است (Lombardi, 2016: 30).



شکل ۲. حملات دزدی دریایی جهان در سال ۲۰۱۷ میلادی

جامعه بین‌المللی با این نگرانی روبروست که با پایان نگرفتن دزدی دریایی مجبور شود اقیانوس هند را از مسیر دریایی خود حذف کند. تازیانہ دزدی دریایی در خلیج عدن و اقیانوس هند همچنان بر اندام جامعه دریایی می‌کوبد. دزدی دریایی بحثی اضطراری است که به دلیل شدت گرفتن حملات از سوی دزدان دریایی، جامعه دریایی را با مشکلات عدیده‌ای مواجه ساخته است. در دهه اخیر، یکی از مسائل مورد تأکید در معاهدات بین‌المللی، نگرانی جهانی از افزایش جرائم بین‌المللی دریایی از جمله تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر، راهزنی مسلحانه علیه کشتی‌ها و به‌ویژه دزدی دریایی است، به‌طوری‌که امروزه یکی از مهم‌ترین چالش‌های جامعه بین‌المللی و همچنین از جمله مهم‌ترین موضوعات مورد توجه آن، توسعه فعالیت‌های مجرمانه دزدی دریایی و همچنین مقابله با بحران دزدی دریایی و راهزنی مسلحانه و ریشه‌کن نمودن جرائم همراه آن می‌باشد (Bueger, ۲۰۱۵: ۲۶).

افزایش وقایع دزدی دریایی در سال‌های اخیر در مناطقی مانند سواحل سومالی، خلیج عدن، تنگه مالاکا، سنگاپور و آب‌های پیونددهنده اقیانوس آرام و اقیانوس هند، باعث شده است که کشورهای دنیا بیش‌ازپیش به اهمیت مبارزه با این پدیده پی ببرند. این پدیده نشان‌دهنده لایه‌های پیچیده و به‌هم‌پیوسته امنیت بین‌المللی در جهان کنونی است (چشمه خاور، ۱۳۸۹: ۱۲۲). دزدی دریایی در قرن ۲۱ به‌منزله تهدید جدی برای جامعه بین‌المللی ظاهر شد و بسیاری از سازمان‌های بین‌المللی نگرانی‌های خود را نسبت به افزایش ضریب حملات دزدان دریایی در منطقه بحران‌زده جهان اعلام نمودند.

شبکه‌های جنایی بین‌المللی و تروریست‌های دریایی به‌طور فزاینده‌ای با استفاده از آزادی اقیانوس سودآوری زیادی دارند. هر یک از آنها به‌طور جداگانه، چالش‌های قابل‌توجهی را برای منافع امنیتی دریایی تقریباً در تمام کشورهای ساحلی به وجود می‌آورند. از دست دادن درآمد گمرکی، داشتن کنترل بر روی مهاجرت (از طریق قاچاق انسان) و تجارت غیرقانونی مواد مخدر، به‌طور مستقیم توانایی حفظ نظم در مرزها توسط برخی از دولت‌ها را تهدید می‌کند. هنگامی‌که چنین

گروه‌هایی تلاش‌های خود را ترکیب می‌کنند، چالش‌هایی که دولت‌ها با آن مواجه هستند، به‌طور  
نمایی افزایش می‌یابد (Lombardi, 2016: 29).

دزدی و تروریسم دریایی به‌عنوان یک تهدید جهانی به شمار می‌آیند. آن‌ها در حال گسترش  
فعالیت‌های خود به مناطق جهان هستند. دزدان تهدیدی برای کشتی‌ها و نیروهای دریایی  
کشورهای منطقه هستند که به موضوع خاص ملی و بین‌المللی برای تمامی کشورها تبدیل شده‌اند.  
باید به این امر آگاه بود که دزدان دریایی که در درگیری‌های خود از سلاح‌های نیمه سنگین  
استفاده می‌کنند، قابلیت تبدیل شدن به شبکه‌های تروریستی بین‌المللی را دارند، این امر می‌تواند  
تهدیدی برای امنیت کشورهای در معرض خطر باشد. علاوه بر این موارد، به دلیل استفاده از  
سلاح در درگیری‌های خود با نفت‌کش‌ها، می‌توانند آفریننده‌ی فاجعه‌ای زیست‌محیطی باشند  
(کیانی مقدم، همان: ۳).

### **تجهیزات و امکانات دزدان و تروریسم دریایی**

باگذشت زمان نه‌تنها دزدان دریایی مجهزتر به سلاح‌های بهتر و قوی‌تری شده‌اند؛ بلکه از نظر  
دانش دریایی نیز به‌روزتر شده‌اند. به نظر می‌رسد موفقیت دزدان دریایی صرفاً از روی تجربه  
نیست، بلکه باندهای قوی‌تری پشت‌صحنه هستند و دزدی دریایی را رهبری می‌کنند و خود دزدان  
حمله‌کننده به کشتی کمترین سهم از باج‌گرفته شده را دارند (مرادی، ۱۳۹۴: ۱).

کشتی‌ها و قایق‌های دزدان دریایی، دارای GPS، رادار و سونار هستند. همه آن‌ها از تلفن‌های  
ماهواره‌ای دریایی که در دورترین نقاط و بدترین شرایط آب‌وهوایی قدرت آنتن دهی دارند،  
استفاده می‌کنند.

برای گروه‌های تروریستی (از جمله آن‌هایی که از سوی دولت‌ها حمایت می‌شوند)، حمل و نقل  
دریایی می‌تواند وسیله اصلی باشد که از طریق آن سلاح‌ها و سایر منابع را به دست آورند. از  
طریق این کشورها به‌طور منظم با استفاده از شناورهای دریایی تسلیحاتی از جمله موشک حمل  
می‌شود و این امر به ناامنی عمومی منطقه دامن می‌زند. دسترسی به اهداف در سرزمین‌های

دوردست از طریق دریا، یکی از آسیب‌پذیری‌های کشورهای است که تروریست‌ها مایل به بهره‌برداری از آن هستند (Lombardi, 2016: 29).

### روابط دزدی و تروریسم دریایی، تهدیدی علیه جامعه دریایی

دزدی دریایی و تروریسم دریایی را به‌عنوان دو عامل به هم مرتبط جدی می‌گیرند و تهدیدی برای کشتیرانی بین‌المللی به شمار می‌آورند. نخست، به‌ویژه در ارتباط با تروریسم، به دلیل بزرگی و سرشت حملات تروریستی فرامرزی در سال‌های اخیر که به احساس ناامنی در میان مردم کشورهای هدف و سرزمین‌هایی که آماج بالقوه چنین حملاتی شناخته می‌شوند دامن زده است، این تهدید را جدی می‌گیرند. درعین‌حال، این تحولات موجب شده است بر اساس آنچه اهمیت راهبردی، فرهنگی یا اقتصادی هدف‌های تروریستی قلمداد می‌گردد آماج‌های «خبرساز» یا «محتمل» را مشخص سازند (سوواکول، همان: ۲۷۰).

این‌گونه هدف‌های احتمالی شامل برخی آماج‌های واقع در پهنه دریاها هم می‌شوند که دلیل اصلی آن به اهمیت اقتصادی تجارت دریایی و بنادر بزرگ بازمی‌گردد. از همین رو، سازمان‌هایی چون القاعده با هراس افکنی مبتنی بر آسیب‌پذیری ملموس حتی در نقاطی که آماج حمله قرار نگرفته‌اند و خطر انجام حمله در آن‌ها نسبتاً پایین است مانند حوزه دریایی به یکی از هدف‌های خود دست یافتند. در جهان تهدیدهای چندگانه‌ای وجود دارند که بسیاری‌شان خطر به‌مراتب بزرگ‌تری برای ایمنی فردی به وجود می‌آورند. این واقعیت که بسیاری تروریسم را بزرگ‌ترین و مودی‌ترین تهدید می‌دانند نتیجه تلاش حساب‌شده برای ساخته‌وپرداخته کردن نوعی گفتمان خطر است. می‌توان گفت که ترس از یک حمله بزرگ تروریستی در دریاها دست‌کم تا حدودی نتیجه مستقیم همین گفتمان است (همان: ۲۷۱).

دزدی دریایی هم در این بستر نگاه‌ها را به خود متوجه ساخته است، به‌گونه‌ای که برخی ناظران با در هم آمیختن دزدی دریایی و تروریسم می‌گویند شمار چشمگیر حملات دزدان دریایی در ناحیه‌ای معین، مستقیماً باعث بالا رفتن خطر حمله تروریستی دریایی می‌شود. به‌رغم نبود شواهد واقعیت‌مند، این‌گونه ناظران برای نمونه ادعا می‌کنند که دزدان دریایی و تروریست‌ها می‌تواند با

یکدیگر همکاری کنند. میزان همدستی احتمالی آن‌ها مورد اختلاف است. ناظران میانه‌رو گفته‌اند که تروریست‌ها می‌توانند با نگاه به فعالیت‌های دزدان دریایی و نسخه‌برداری از روش‌هایشان از آنان درس بگیرند. سایرین معتقدند که ممکن است دزدان دریایی مستقیماً برای تروریست‌ها (با آنان) کار کنند و در اجرای حملات موفق به شناورهای تجاری و یا ناوبری کشتی‌های ربوده‌شده به تروریست‌ها کمک کنند. در نمونه‌های غرض ورزانه‌تری که برای این‌گونه همکاری برشمرده می‌شود «دزدان دریایی» نفت‌کشی را می‌ربایند که در گام بعدی به یک بمب شناور تبدیل و در یکی از بنادر منفجر می‌شود. از این گذشته، گفته شده است که دزدان دریایی می‌توانند داشته‌های خودشان مانند اطلاعات دریایی مربوط به سواحل، شناورهای ربوده‌شده (مانند یدک‌کش‌ها) و اسناد به سرقت برده را به تروریست‌های متعارف بفروشند و آن‌ها نیز می‌توانند در گام بعدی از همین داشته‌ها برای اجرای یک حمله بزرگ تروریستی به یک بندر بهره‌گیرند (همان).

دزدی دریایی و تروریسم دریایی عمدتاً در آب‌های مشخصی مایه نگرانی هستند، از جمله در آب‌هایی که آماج‌های تروریستی خبرساز شناخته‌شده‌اند مانند خلیج عدن و نقاط بحرانی دزدی دریایی مانند آب‌های اندونزی که شاهد وقوع شمار بزرگی از حملات دزدان دریایی هستند؛ اما بستن کامل یک بندر برای تروریست‌ها فوق‌العاده دشوار است و از بنادر بزرگ کشورهای توسعه‌یافته به شکل معقول و خوبی حفاظت می‌شود. همچنین در کشورهایی که شاهد وقوع شمار چشمگیری از حملات دزدان دریایی بودند اگر حملات بالقوه به اندازه کافی جدی باشد ممکن است کشتی‌ها بتوانند از آب‌های پرخطر دوری جویند؛ بنابراین، نگرانی از بابت وقوع حملات دریایی مسلماً حول گلوگاه‌های دریایی چون آبراه‌ها و تنگه‌های راهبردی به‌ویژه آن‌هایی دور میزند که در مناطق دچار بی‌ثباتی سیاسی قرار دارند. دوری جستن از چنین گلوگاه‌هایی دشوارتر است، زیرا مسیرهای جایگزین، سفر دریایی را برای کشتی بسیار طولانی‌تر می‌سازد. وانگهی، برخلاف بنادر اصلی کشورهایی که اقتصادی توسعه‌یافته دارند و امنیتشان به نسبت نفوذناپذیر است از آبراه‌های موجود در مناطقی که دچار بی‌ثباتی سیاسی هستند با همه اهمیت راهبردی که دارند به‌طورکلی کمتر حفاظت می‌شود. دزدان دریایی و تروریست‌هایی که در چنین مناطقی پایگاه دارند

از چنین محیطی بسیار سود می‌برند. برای نمونه، برای دزدان دریایی یا تروریست‌ها به دست آوردن سلاح موردنیاز عملیات از مناطقی که دچار ستیز یا جنگ داخلی هستند و در آن سلاح به‌وفور یافت می‌شود آسان‌تر است (همان: ۲۷۲).

کشتی‌ها به‌ویژه هنگام عبور از چنین گلوگاه‌ها و تنگه‌هایی بسیار آسیب‌پذیرند، زیرا برای گذشتن از این نواحی ناچارند از سرعت خود بکاهند و نسبتاً از نزدیکی ساحل بگذرند. برای دزدان دریایی و تروریست‌ها نزدیک شدن به کشتی‌ها و سوارشدن بر آنها در این حالت آسان‌تر است. وانگهی، از آنجاکه گلوگاه‌ها اغلب نسبتاً شلوغ و پرتراکم‌اند آنها با کمبود آماج روبه‌رو نمی‌شوند. از این گذشته، عواقب حملات در چنین نقاط آسیب‌پذیری بالقوه می‌تواند شدیدتر از حملات صورت گرفته در دیگر آب‌ها باشد و در بدترین حالت می‌تواند منجر به بسته شدن موقت یک تنگه یا گلوگاه شود. گرچه از نظر فنی برای تروریست‌ها بسیار دشوار است ولی ممکن است برای غرق کردن شناورهایی در چنین مناطق راهبردی برنامه‌ریزی کنند تا جلوی عبور کشتی‌های تجاری را بگیرند.

حملات دزدان دریایی حتی اگر به‌قصد بستن یک گذرگاه صورت نگیرد احتمالاً می‌تواند منجر به سانحه‌ای دریایی شود که نتایج مشابهی به بار آورد. برای کشورهایی که متکی به منابع انرژی هستند که با کشتی از طریق چنین مناطق آسیب‌پذیری وارد می‌شوند راه‌بندان دریایی توسط دزدان دریایی یا تروریست‌ها می‌تواند عواقب جدی مانند تأخیر در تحویل منبع انرژی داشته باشد.



شکل ۳. تعداد حملات دزدی دریایی به کشتی‌ها در سطح جهان از سال ۲۰۰۹ الی ۲۰۱۷

### گلوگاه‌های مهم فعالیت دزدی و تروریسم دریایی

در حال حاضر، از جهت فعالیت دزدان دریایی و تروریست‌ها دو گلوگاه دریایی (تنگه مالاکا و ناحیه خلیج عدن) بیش از بقیه مایه نگرانی است. تنگه مالاکا یکی از آبراه‌های بااهمیت راهبردی است و نقش مهمی در تجارت بین‌الملل دارد. این گلوگاه را در سال‌های اخیر از نقاط بحرانی دزدی دریایی به شمار آورده‌اند و این آبراه را به دلیل اهمیت جهانی که مسیرهای گذر دارند از نظر وقوع حمله تروریستی دریایی جزو مناطق پرخطر شناخته‌اند. تنگه مالاکا که اقیانوس هند را به دریای جنوب چین مرتبط می‌سازد از شلوغ‌ترین آبراه‌های جهان است. همچنین طبق آمار سال ۱۳۹۱ هر ساله بیش از ۶۰۰۰۰ شناور تجاری، انتقال حدود ۱۲ میلیون بشکه نفت خام کشورهای اوپک و غیر اوپک از مسیر تنگه باب‌المندب و سواحل کشور سومالی به طرف قاره اروپا و آمریکا و تردد بیش از ۴۰ درصد صادرات گاز مایع قاره آسیا در منطقه ناامن تنگه باب‌المندب انجام می‌گیرد (همان: ۲۸۰).

از تنگه مالاکا به‌عنوان دومین تنگه استراتژیک جهان در زمینه عبور انرژی (پس از هرمز) نام‌برده می‌شود. این تنگه یکی از استراتژیک‌ترین مناطق جهان است. بسته شدن هفت گلوگاه اصلی انتقال دریایی نفت در جهان که هر یک از این هفت گلوگاه نفتی بنا بر دلایل سیاسی، نشت نفتی و یا حمله تروریستی می‌تواند بازار جهانی نفت را ملتهب ساخته، قیمت نفت را به شدت افزایش دهد و هزاران مایل بر مسیرهای دریایی انتقال نفت بیافزاید. گلوگاه استراتژیک مالاکا محل عبور ۸۵ درصد از انرژی روزانه موردنیاز چین می‌باشد. این تنگه کوتاه‌ترین مسیر دریایی میان تولیدکنندگان نفت در خاورمیانه و مصرف‌کنندگان نفت در شرق آسیاست (همان: ۲۸۳).

امنیت یکی از مایه‌های نگرانی در تنگه مالاکا است، زیرا دسته‌های خلاف‌کار و نیز گروه‌هایی که انگیزه‌های سیاسی دارند در نزدیکی‌های این آبراه فعال بوده‌اند. لازم به یادآوری است که ناوگان نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران تاکنون دومرتبه از تنگه مالاکا عبور نموده است. دومین آبراه بااهمیت راهبردی خلیج عدن است. خلیج عدن یکی از مهم‌ترین مناطق مربوط به حمل‌ونقل دریایی است که کشتی‌های بسیاری از آن عبور می‌کنند. موقعیت جغرافیایی منطقه

وضعیت را تشدید و بحرانی کرده است، زیرا در این منطقه، کشتی‌ها همراه خدمه غیرمسلح آن به آسانی طعمه دزدان دریایی می‌شوند. 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.

خلیج عدن متصل‌کننده دریای سرخ و کانال سوئز به اقیانوس هند است. تمام کشتی‌هایی که بین آسیا و اروپا و حتی آمریکا در حرکت هستند به‌جای طی مسیر طولانی و دور زدن آفریقا از آب‌های کشور آفریقای جنوبی از طریق خلیج عدن وارد دریای سرخ شده و با طی کانال سوئز به آب‌های اروپا راه پیدا می‌کنند. امتیاز کوتاه کردن مسیر باعث شده هرروز تعداد زیادی کشتی از این خلیج بگذرد و به آب‌های اروپا یا آسیا ادامه مسیر دهند و این مسئله باعث شده است دزدان دریایی سومالی در سال‌های اخیر دست به سرقت‌های متعدد از کشتی‌های عبوری بزنند. هر سال بیش از ۲۰۰۰۰ شناور از خلیج عدن عبور و کالاهایی از جمله نفت خاورمیانه را بین اروپا و خاورمیانه، آسیا و استرالیا جابه‌جا می‌کنند و این اهمیت راهبردی و حیاتی خلیج عدن است (همان: ۲۷۷).

طبق بررسی‌های صورت گرفته دو منطقه باب‌المنذب در خلیج عدن و مالاکا در جنوب شرق آسیا دو حوزه استراتژیک برای تجارت است، چراکه نبض اقتصاد به برقراری امنیت برای کشتی‌های عبوری از این دو تنگه بستگی دارد. در واقع، در حال حاضر بی‌پرده‌ترین حملات دزدان دریایی در ناحیه خلیج عدن صورت می‌گیرد که شامل خود خلیج عدن، دریای سرخ و آب‌های سومالی می‌شود. دزدان دریایی فعال در این ناحیه همزمان کنترل چندین کشتی را به دست می‌گیرند و با مالکان کشتی‌ها برای گرفتن باج وارد مذاکره می‌شوند. روند مذاکرات می‌تواند چندین ماه به درازا بکشد و خدمه همچنان گروگان باشند.

### نگرانی جامعه جهانی از تروریسم و دزدی دریایی

تروریسم و دزدی دریایی به‌روشنی از مایه‌های نگرانی در خلیج عدن و تنگه مالاکا هستند و باید آن‌ها را جدی گرفت. ولی می‌توان گفت که در تنگه مالاکا سطح کنونی حملات، تهدیدی جدی برای امنیت انرژی پیش نمی‌آورد. شمار حملات دزدان دریایی در مقایسه با تعداد عظیم

شناورهایی که از این ناحیه عبور می‌کنند اندک است و بیشتر حملات دزدان دریایی سرقت‌های بزن و دررویی کوچکی هستند که می‌توانند برای دریانوردان حاضر در کشتی تکان‌دهنده باشند؛ ولی تأثیری جدی بر حمل و نقل منابع انرژی نمی‌گذارند. حملات بزرگ مانند حمله به نفت‌کش آشکارا خطرناک‌ترند. ولی این‌گونه حملات در تنگه مالاکا رخ می‌دهند و گرچه از دست رفتن یک نفت‌کش مایه نگرانی است؛ ولی تجارت دریایی یا عرضه انرژی را مختل نمی‌سازد؛ اما در ارتباط با حملات بزرگی چون ربودن و تصرف موقت کشتی‌ها شاید عامل دیگری از نقطه نظر امنیت انرژی مهم‌تر باشد. در این حملات دزدان دریایی بر خدمه کشتی غلبه می‌کنند و کنترل شناور را به دست می‌گیرند یا آن را بی‌آنکه کسی کنترل آن را در دست داشته باشد در دریاها رها می‌کنند. کشتی‌های شناوری که خدمه کنترل‌کننده‌ای نداشته باشند به سهولت می‌توانند حادثه‌آفرین شوند، از جمله به دیگر شناورها برخورد کنند یا موجب نشت عظیم نفت شوند که می‌تواند به‌طور موقت به کشتیرانی در تنگه لطمه بزند (همان: ۲۷۳).

حملات تروریستی هم می‌توانند نتیجه مشابهی به بار آورند. هرچند تا امروز هیچ گروهی که انگیزه‌های سیاسی داشته باشد در حمله‌ای جدی در تنگه مالاکا دست نداشته است. بستن این تنگه با غرق کردن شناورها هم کار دشواری است و هرچند در صورت بسته شدن تنگه مالاکا تقریباً نیمی از ناوگان جهان ناگزیر از پیمودن مسیرهای طولانی‌تری خواهد شد. دور زدن این تنگه نیازمند دو تا پنج روز کشتیرانی بیشتر است. چنین تأخیری می‌تواند برای اقتصادهایی که متکی به تحویل به‌موقع منابع انرژی هستند در کوتاه‌مدت مشکلاتی به بار آورد و هزینه‌های باربری را نیز بالا خواهد برد (همان: ۲۷۶).



شکل ۴. تأثیرات دزدی و تروریسم دریایی در جهان

امروزه سطح تهدیدی که در ناحیه خلیج عدن متوجه کشتیرانی است به مراتب بیشتر از تنگه مالاکا است. گرچه تروریست‌هایی که برای هدف قرار دادن شناورها در ناحیه خلیج عدن برنامه‌ریزی می‌کنند با مشکلات مشابه همان‌ها که در برابر تروریست‌های تنگه مالاکا قرار دارد روبرو هستند. در حال حاضر حملات دزدان دریایی در ناحیه خلیج عدن از نظر سطح و جدی بودن بی‌سابقه است. تا پیش‌ازاین، هرگز دزدان دریایی امروزی قادر نبودند چنین تعداد زیادی از شناورها از جمله ابر نفت‌کش‌ها را بدزدند. این حوادث از نظر ایمنی کشتیرانی، خدمه سوار بر شناورها و محیط‌زیست نگرانی‌زا است و در نتیجه هزینه‌های بیمه را برای کشتی‌هایی که از ناحیه خلیج عدن می‌گذرند بالا برده است. برخلاف تنگه مالاکا، در حال حاضر خطر هدف قرار گرفتن شناورها در این آب‌ها را چنان چشمگیر می‌دانند که برخی از شرکت‌های بزرگ کشتیرانی در حال بررسی تغییر مسیر شناورهایشان از طریق دور زدن دماغه امید نیک هستند یا حتی تصمیم به چنین تغییری گرفته‌اند که این کار ۱۲ تا ۲۰ روز به طول مدت سفر کشتی‌ها می‌افزاید. تغییر مسیر شناورها هزینه حمل‌ونقل را هم بالا می‌برد به‌گونه‌ای که طبق برآورد یکی از شرکت‌های کشتیرانی، استفاده از مسیر طولانی‌تر می‌تواند این هزینه‌ها را تا ۴۰٪ بالا ببرد؛ بنابراین، حملاتی که در ناحیه خلیج عدن صورت می‌گیرد می‌تواند به شکل جدی‌تری نسبت به حملات صورت گرفته در تنگه مالاکا بر امنیت انرژی تأثیر بگذارد و موجب هزینه‌های اضافی، زمان جابه‌جایی طولانی‌تر و در مواردی که

نفت‌کش‌ها یا دیگر کشتی‌های حامل منابع انرژی ربوته شوند، بروز تأخیر در تحویل بار یا احتمالاً از دست رفتن محموله شود. (همان: ۲۷۹)

به‌طورکلی، افزایش طول مدت حضور در دریاها تنها برای تحویل برخی کالاهای فاسدشدنی مانند گاز طبیعی مایع مشکل جدی پیش می‌آورد. تجارت گاز مایع طبیعی بستگی به آن دارد که گاز پیش از فاسدشدن به سرعت به زیرساخت ساحلی حمل شود. هرگونه تأخیر در تحویل برنامه‌ریزی‌شده تأثیری دوگانه خواهد داشت. نخست افت کیفیت گاز تحویل‌شده که می‌تواند به زیرساخت انرژی و یا قراردادهای صادراتی آینده لطمه بزند. دوم درجایی که اقتصاد با تحویل فوری و به‌موقع فراورده‌های انرژی دمساز شده باشد تأخیر در تحویل می‌تواند بر کل اقتصاد تأثیر جدی بگذارد؛ اما تا امروز دزدی دریایی نتوانسته است جلوی عبور کشتی‌ها را از منطقه خلیج عدن بگیرد. این وضعیت به شرکت‌های کشتیرانی مهلت می‌دهد تا با در نظر گرفتن مسیرهای طولانی‌تر و زمان‌های تحویل بلندتر، گزینه‌های خودشان را بررسی کنند. امکان دزدی دریایی در تمامی آب‌های چهارگوشه جهان وجود دارد. از همین رو، تضمین امنیت خطوط ارتباطی دریایی و به‌ویژه گلوگاه‌های دریایی اهمیت فوق‌العاده‌ای دارد. باینکه شرکت‌های کشتیرانی تا حدودی مسئول تضمین ایمنی شناورهایشان هستند دولت‌ها و سازمان‌های مجری قانون به‌طورکلی تأمین‌کننده اصلی امنیت کشتی‌های موجود در بنادر و آب‌های تحت صلاحیتشان به شمار می‌روند. متأسفانه ضعف دولت‌های موجود در مناطق وقوع حملات، برطرف ساختن این مشکل را برای آن‌ها دشوار می‌سازد. درواقع گرچه بزرگی حملات دزدان دریایی در ناحیه خلیج عدن با تنگه مالاکا تفاوت دارد در هر دونقطه دزدان دریایی عملیات خود را عمدتاً از یک کشور یعنی ضعیف‌ترین دولت‌های ساحلی انجام می‌دهند.

### **تهدیدات دزدان دریایی علیه منافع ملی ایران و نقش نیروی دریایی ارتش**

ایران به‌عنوان یکی از اعضای جامعه بین‌المللی و در چارچوب قطعنامه‌های شورای امنیت و لزوم همکاری‌های بین‌المللی گام‌های مؤثری در مبارزه علیه دزدان دریایی برداشته است زیرا ایران با دارا بودن ناوگان بازرگانی بزرگ از این تهدیدات مستثنی نبوده و نخواهد بود. ایران در رابطه با

مسائل دزدی دریایی بیشتر از سایر کشورهای منطقه به دلیل قرار گرفتن در مسیر آبراه‌های بین‌المللی به‌منظور فروش نفت خود، درگیر دزدان دریایی سومالی است و روزانه چند کشتی ایرانی از آبراه‌های مهم جهان عبور می‌کنند و این امر در دهه اخیر خسارت‌های فراوانی را به کشتی‌های ایرانی وارد ساخته است. 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 به دست آوردن سهم بیشتری از ترانزیت آب‌های آزاد توجه به موضوع امنیت دریانوردی و بررسی پدیده دزدی دریایی و راه‌های مقابله با آن مورد توجه قرار گرفته است. ایران با دارا بودن ناوگان بازرگانی بزرگ اعم از کشتی‌های کالابر و تانکری از تهدیدات دزدی دریایی مستثنی نیست و دزدان دریایی تاکنون تعدادی از کشتی‌های ایرانی را تهدید کرده‌اند. دزدی دریایی تقریباً در تمام مناطق جهان شیوع پیدا کرده و با توجه به موقعیت جغرافیایی 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، ایران از طریق نیروی دریایی در این زمینه گام‌های مؤثری برداشته است.

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 مقدم، همان: ۱۸). تأمین 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 باب‌المندب در خلیج عدن و مالاکا در جنوب شرق آسیا در حوزه استراتژیک برای تجارت کشور است، اگر یک منطقه مثلث شکل بین بندر جاسک، تنگه باب‌المندب، 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 هفت‌دریا 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 حمل‌ونقل 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.

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 نیروی ساحلی به نیروی دریایی اقیانوسی تبدیل شده و نقش مؤثر 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.

نیروی دریایی جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر توانسته بیش از ۵۰ ناگروه به دریاها آزاد در شمال اقیانوس هند، باب‌المندب، خلیج عدن، دریای سرخ و دریای مدیترانه اعزام کند و در آب‌های این مناطق حضور مستمر داشته باشد. ناوهای جنگی ایران از جمله ناوشکن بومی جماران به کرات در خلیج عدن حضور دارند. 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.



شکل ۵. حملات دزدی دریایی منطقه اقیانوس هند و آفریقا در سال ۲۰۱۷ میلادی

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 تا به امروز ضمن اسکورت بیش از ۴۵۰۰ کشتی تجاری و نفت‌کش را از منطقه تهدید خارج کرده است که علاوه بر اعزام ناوگروه‌ها جهت برقراری امنیت دریایی تیم تکاور نیروی دریایی در شناورهای تجاری جهت حفظ امنیت این شناورها مستقر شده‌اند که بارها با دزدان دریایی که قصد تعرض به این کشتی‌ها را داشته‌اند درگیری مسلحانه داشته‌اند و باعث حفظ امنیت گردیده‌اند.

### آینده دزدی و تروریسم دریایی

گسترده شدن صحنه‌های عملیاتی تروریست‌ها در آب‌های سرزمینی و آزاد در آینده می‌تواند تأثیر به‌سزایی بر روی تجارت دریایی به‌خصوص تجارت انرژی داشته باشد. همچنین با بالا رفتن

ریسک حمل و نقل، مؤسسات بیمه‌ای نیز متأثر از این موضوع گردیده و در مسیرهای دریایی با ریسک بالا حق بیمه را افزایش خواهند داد (کریمی، همان: ۶).

کارشناسان استدلال می‌کنند تعداد حملات زنجیره‌ای دزدان و تروریسم دریایی در آینده افزایش خواهد یافت، زیرا خسارت مالی ناشی از دزدی دریایی در سال‌های اخیر افزایش یافته است. آن‌ها همچنین نگران هستند که بیکاری و شکاف بین کشورهای ثروتمند و فقیر رو به افزایش است. کارشناسان به زنجیره‌های تأمین به‌عنوان بخش بسیار آسیب‌پذیر و حیاتی برای اقتصاد جهانی اشاره می‌کنند. حمله به این خطوط اقتصادی، تمام سیستم‌های اقتصادی را بی‌ثبات می‌سازد و باعث رکود اقتصادی خواهد شد. اگر حملات به زنجیره‌های تأمین افزایش یابند، با کمبود مواد غذایی و تجهیزات پزشکی مواجه خواهیم شد و هزینه سوخت نیز می‌تواند به‌شدت افزایش یابد (Ruske, 2011: 13).

با وجود همه این‌ها، در صورتی که سطوح امنیتی به‌وسیله فن‌آوری‌های نوین بهبود یابند، زنجیره‌های تأمین به‌اندازه کافی در برابر حملات محافظت شوند، این بدان معنی است که از بسیاری از حملات به زنجیره‌های تأمین اجتناب خواهد شد. با این تفاسیر زنجیره‌های تأمین در معرض حمله روزافزون قرار خواهند گرفت لذا دولت‌ها و شرکت‌ها باید آگاه و آماده باشند (Ruske, 2011: 13).

تروریسم نیز همچنان موجب نگرانی است، به‌ویژه به این دلیل که تعدادی از مکان‌هایی که برای جریان آزاد کالا در زنجیره‌های تأمین حیاتی هستند، به‌طور بالقوه آسیب‌پذیرترین مکان‌ها نسبت به حملات تروریستی هستند. از آنجایی که مراکز لجستیک در زمینه اقتصادی فعالیت می‌کنند، حملات تروریستی نیز می‌توانند ثبات اقتصادی را نیز تهدید کنند. هیچ زنجیره تأمین کاملاً امن نخواهد بود. فن‌آوری به امنیت کمک خواهد کرد، اما عامل کلیدی در ایجاد امنیت دریایی، کارکنان هستند (Ruske, 2011: 28). گلوگاه‌ها، مناطق جغرافیایی، تنگه‌ها که تنها یک گذرگاه باریک برای عبور شناورها از آن‌ها وجود دارد یک نقطه ضعف بالقوه هستند. اختلال در عبور و مرور کانال

پاناما، کانال سوئز یا تنگه مالاکا به‌طور قابل‌توجهی سرعت حرکت ناوگان را کاهش خواهد داد (Ruske, 2011: 7).



شکل ۶. حملات دزدی دریایی در سال ۲۰۱۸ میلادی

در برخی از مناطق مانند شاخ آفریقا، دزدی دریایی به‌عنوان یک فعالیت خودکفا و کم‌خطر برآورده شده است که در نتیجه، اشتغال به دزدی دریایی و فراوانی حملات همچنان افزایش خواهند یافت. بسیاری از کارشناسان معتقدند که بدون درگیری گسترده و پایدار بین‌المللی، ریشه‌های اصلی این پدیده در ساحل را نمی‌توان خشکاند. صرف‌نظر از برنامه‌ای که در طول زمان اجرا می‌شود، نیروهای دریایی بدون شک نقش مهمی در سازوکار اصلی به‌عنوان یک پیش‌فرض امنیتی بازی خواهند کرد (Lombardi, 2016: 31).

اگر امنیت دریایی توسعه یابد، باز هم دزدی دریایی احتمالاً همچنان در سطحی بسیار پایین ادامه خواهد یافت، زیرا مدل کسب‌وکار دزدی دریایی بسیار موفق بوده است و مبلغ زیادی به گروه‌های دزدان دریایی برای آزادسازی گروگان‌ها و کشتی‌ها رشوه داده شده است.

مطالعات نشان می‌دهند که دزدی دریایی فعالیتی ارزان‌قیمت با سود خوب می‌باشد. در سال ۲۰۱۱، تخمین زده شده که ۱۴۶ میلیون دلار به‌عنوان رشوه به دزدان دریایی پرداخت شده است. یکی از تحلیل‌گران برجسته می‌نویسد که دزدی دریایی دومین تولیدکننده منابع مالی در سومالی بود. در

آن سال، مجموع ضرر دزدی دریایی برای اقتصاد جهانی به حدود ۷ میلیارد دلار رسید؛ با این وجود دست کشیدن دزدان دریایی از فعالیت در دزدی محال خواهد بود (Lombardi, 2016: 31).

تأثیر چنین فعالیت‌های غیرقانونی توسط دزدان و تروریسم دریایی می‌تواند در آینده هزینه‌هایی از جمله هزینه جان انسان‌ها، افزایش نرخ بیمه کشتی و بار، هزینه‌های استخدام پیمانکاران امنیتی برای محافظت در برابر حملات دزدان دریایی، هزینه تجدیدنظر در مسیریابی کشتی‌ها و هزینه‌های انرژی به‌منظور دور ماندن از نقاط حمله را افزایش دهد. علاوه بر فشارهای تحمیل شده بر دولت‌ها، نیاز به اعزام گسترده نیروهای دریایی برای حفاظت از کشتی‌های تجاری را نیز سبب خواهد شد. اگرچه ممکن است در ابتدا به نظر برسد که این مفاهیم روی اقتصاد ملی تأثیر قابل‌توجهی ندارد، اما در حقیقت بسیاری از این تهدیدها به شکل افزایش هزینه‌های نهایی به مصرف‌کنندگان منتقل خواهد شد (Lombardi, 2016: 31).

انگیزه اصلی دزدان دریایی وعده پاداش از سوی صاحبان کشتی است و در آینده نیز این امر ادامه خواهد یافت. تأثیر دزدی دریایی می‌تواند در درازمدت به اقتصاد جهانی لطمه وارد کند. دزدی دریایی در مناطق پر سابقه دریایی که مهارت‌های دریایی موردنیاز برای انجام آن وجود دارد، رخ می‌دهد. الگوهای تجارت نیز بر مکان‌هایی که دزدی دریایی احتمال دارد رخ دهد، تأثیر خواهد گذاشت. حملات دزدی دریایی در کوتاه‌مدت نیز ممکن است مخرب باشند، همان‌طور که در سال ۲۰۰۲ یک حمله انتحاری به تانکر MV Limburg موجب افزایش موقت قیمت جهانی نفت شد و ادامه این موضوع در آینده نیز محتمل است (Lombardi, 2016: 32).

### راهکارهای مبارزه با دزدی و تروریسم دریایی

برخلاف تروریسم، دزدی دریایی جرمی فرصت‌طلبانه است، اثبات شده که واکنش‌های قوی مانند مأموریت‌های مختلف توسط نیروهای دریایی، می‌توانند تأثیرگذار باشند. عملیات چندجانبه بر علیه دزدی دریایی تاکنون موفق بوده و تعداد این حوادث در دریا کاهش یافته است؛ بنابراین، مقابله نیروهای مسلح با دزدان دریایی، می‌تواند سودمند باشد.

گرچه دزدی دریایی تنها یکی از چندین تهدید امنیتی دیگر است، اما می‌توان آن را یک پارادایم دانست. دزدی دریایی نشان می‌دهد که تهدیدات امنیتی دریایی تمایل دارند در دریا باقی بمانند. هنگامی که ظهور می‌کنند، ریشه‌کن کردن آن‌ها دشوار است. از این رو استراتژی‌ها و مکانیزم‌های پیشگیرانه بسیار مهم هستند.

با توجه به افزایش دزدی دریایی سومالی، می‌توان نتیجه گرفت تهدیدات امنیتی دریایی می‌توانند به سرعت افزایش یابند. حتی اگر تهدیدات قابل‌پیشگیری نباشند، مهم است که مکانیزم هشدار زودهنگام و واکنش سریع برای جلوگیری از تشدید شدن وجود داشته باشد.

نمی‌توان تنها با قدرت نظامی و تیراندازی به آن‌ها، دزدی دریایی را مهار کرد بلکه نیاز به راه‌حل‌های پیچیده و هماهنگ و نوآوری تاکتیکی وجود دارد

دزدی دریایی نشان می‌دهد که مشکلات به‌ظاهر محلی می‌تواند اثرات قابل‌توجه جهانی داشته باشند؛ بنابراین ناامنی دریایی باید به‌عنوان یک مشکل که نیاز به توجه و اقدام مداوم در سطح بین‌المللی دارد، درک شود. دزدی دریایی همچنین نشان می‌دهد که تهدیدات امنیتی دریایی دارای ابعاد امنیت و توسعه هستند. فاکتورهایی مانند فساد، مشکلات اقتصادی، تفاوت‌های فرهنگی و یا مهارت‌ها بر این نکته تأکید دارند که سیاست‌های توسعه در حل ناامنی دریایی بسیار مهم هستند (Bueger, 2015: 7).

دزدی دریایی فرصتی را برای بازسازی مدیریت امنیت دریایی و ایجاد نهادهای پایدار به وجود آورده است. با کاهش دزدی دریایی سومالی، این خطر وجود دارد که تلاش‌ها کاهش یابد و فرصت‌ها کاهش می‌یابند. حیاتی است که جامعه بین‌المللی شروع به درس گرفتن از دزدی دریایی کند، کشورها نهادهای دریایی خود را بازسازی کنند و مقداری از منابع خود را برای اجرای برنامه‌های مقابله با ناامنی دریایی، هزینه کنند (Bueger, 2015: 8).

اگر ناامنی دریایی موجب ایجاد تهدیدات شود، هدف بلندمدت باید این باشد که در راستای امنیت بخشیدن دریایی و ایجاد جوامع امنیتی دریایی کار کنیم. این درنهایت ممکن است تناقض اصلی راهبردهای فعلی باشد: جهت اطمینان از این‌که در آینده طولانی مدت فضای دریا یک فضای امنیتی

نباشد، ابتدا باید آن را امنیتی کنیم و اثرات زیان باری که تهدیدات دریایی روی اقتصاد، معیشت و منافع ملی و بین‌المللی دارند را بپذیریم (Bueger, 2015: 9).

### نتیجه‌گیری

بررسی نحوه شکل‌گیری دزدی دریایی در کشورهای منطقه نشانگر وجود فقر و توسعه نیافتگی است و ساختارهای ضعیف حاکمیتی، از دلایل گسترش آن هستند. در این مقاله پیرامون تروریسم و دزدی دریایی و تأثیرات آن‌ها بر جامعه جهانی 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 دوره‌ای روند صعودی در فعالیت‌های دزدی دریایی در چند سال اخیر شاهد کاهش و روند نزولی این پدیده هستیم.

ایران به‌عنوان 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 دست‌به‌گریبان بوده‌اند و متحمل هزینه‌ها و خسارات‌های فراوانی شده‌اند و جمهوری اسلامی بیش‌ازپیش دریافته که باید برای مقابله با دزدی دریایی چه در بعد داخلی و چه در بعد بین‌المللی به یک‌رشته اقدامات پیشگیرانه و درمانی دست بزند. ایران در قالب همکاری با جامعه بین‌المللی، تاکنون به اعزام نیروی دریایی ارتش خود به‌منظور 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.

حملات مکرر و جدی که طی چند سال گذشته در آب‌های مجاور سواحل سومالی به شناورها صورت گرفته موجب شده است که کشورهای چهارگوشه جهان برای مبارزه با دزدی دریایی در این منطقه ناوهای جنگی خود را گسیل دارند. این کشورها شامل ایالات متحده، کانادا، انگلستان، آلمان، فرانسه، روسیه، مالزی، چین، هند و جمهوری اسلامی ایران می‌شود. بسیاری از شناورهای گشتی این کشورها جزو مأموریت‌هایی هستند که سازمان‌های چندجانبه در سازمان ملل و اتحادیه

اروپا آن‌ها را تأیید یا ترتیب داده‌اند؛ اما ادامه حملات جدی دزدان دریایی در ناحیه خلیج عدن گواه آن است که برای مبارزه با دزدی دریایی در این منطقه تلاش‌های کنونی، حتی با مشارکت نیروهای دریایی کشورهای گرداگرد جهان برای جلوگیری از حملات بزرگ کافی نیست. در تنگه مالاکا هم به‌رغم تلاش‌های دولت‌های حاشیه این تنگه، دزدی دریایی ریشه‌کن نشده است و تروریسم دریایی نیز همچنان مایه نگرانی است. از همین رو، باید در تنگه مالاکا و ناحیه خلیج عدن و تمامی دیگر آب‌ها تدابیر تازه‌ای را برای مبارزه با دزدی دریایی و تروریسم به‌دقت مدنظر قرار داد که از علل ریشه‌ای این تهدیدها هم غافل نباشند تا ایمنی تمامی کشتی‌ها از جمله شناورهای حامل منابع انرژی تضمین شود.

دزدی دریایی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین تهدیدهای دریایی در زمان معاصر و آینده ارزیابی می‌شود که به دلیل ضعف قوانین و نیز وقوع آن در قلمروهای دریایی کشورهای دیگر یا آب‌های بین‌المللی امکان برخورد قاطع با آنان را به دلیل وسعت صحنه عملیات کاهش می‌دهد. اگرچه تأمین امنیت مسیرهای دریایی به‌وسیله حضور ناوگان‌های نظامی امری مؤثر است؛ اما هزینه‌های موجود و نیز پشتیبانی لجستیکی این اقدامات را در درازمدت با چشم‌اندازی مبهم روبرو می‌سازند. از سوی دیگر محدود شدن منابع مالی دزدان دریایی که از طریق ناامن شدن صحنه عملیاتی توسط ناوگان‌های نظامی به وجود می‌آید می‌تواند آنان را به سمت تروریسم دریایی سوق دهد.

**فهرست منابع:****الف - منابع فارسی**

- امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۱)، شاخ آفریقا و امنیت ملی ایران، مطالعات آفریقا، شماره ۶.
- برزگر، کیهان، رضائی، مسعود (۱۳۹۶)، آینده رقابت‌های راهبردی متداخل در اقیانوس هند، فصلنامه سیاست، شماره ۱.
- جهانی راد، حجت‌الله (۱۳۹۱)، نقش نیروی دریایی راهبردی در تأمین امنیت مرزهای دریای عمان، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
- چشمه خاور، صلاح‌الدین (۱۳۹۱)، 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.
- سجادپور، سید محمدکاظم، عبدالحسینی، ارغوان (۱۳۹۶)، ایران و تهدید امنیتی دزدی دریایی، فصلنامه سیاست خارجی، شماره سی‌ویکم.
- سوواکول، بنجامین (۱۳۹۱)، کتاب مرجع امنیت انرژی، طیب، علیرضا (مترجم)، انتشارات مؤسسه فرهنگی مطالعات و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر، تهران.
- شرقی، آرش (۱۳۹۴)، تروریسم دریایی: امنیت دریا و مسئولیت دولت‌ها، فصلنامه تخصصی علوم سیاسی، شماره سی‌ویکم.
- کیانی مقدم، منصور، و دیگران (۱۳۹۱)، بررسی و ارائه راهکارهای لازم جهت پیشگیری از پدیده دزدی دریایی از دیدگاه حقوق بین‌الملل با تأکید بر دریایی مکران، اولین همایش ملی توسعه سواحل مکران و اقتدار دریایی جمهوری اسلامی ایران.
- کریمی پاشاکی، سجاد، و دیگران (۱۳۹۵)، تأثیر دزدی دریایی بر امنیت مناطق دریایی کشور سومالی، فصلنامه نگرش‌های نو در جغرافیای انسانی، شماره سوم.
- مرادی، مختار، ملکی‌فر، نیلوفر (۱۳۹۴)، تأثیر دزدان دریایی بر اقتصاد و صنعت دریانوردی، هفدهمین همایش صنایع دریایی.
- یزدان‌پناه درو، کیومرث، و دیگران (۱۳۹۴)، تحلیل ژئوپلیتیکی بر دزدی دریایی در منطقه شاخ آفریقا، پژوهش‌های جغرافیای انسانی، شماره ۳.

**ب - منابع انگلیسی**

- Bueger, C., 2015. "Learning from piracy: future challenges of maritime security governance". Global affairs
- ICC International Maritime Beureau, 2018, "Piracy and armed robbery against ships", London.

- Lombardi, B., 2016, "The Future Maritime Operating Environment and the Role of Naval Power", Centre for Operational Research and Analysis.
- Ruske, Klaus-Dieter, 2011. "Transportation & Logistics 2030 Volume 4: Securing the supply chain". Pricewaterhouse Coopers LLP.
- Young, A. J., 2005, "Roots of Contemporary Maritime Piracy in Southeast Asia," In Johnson, D., and Valencia, M. (eds.), "Piracy in Southeast Asia. Status, Issues, and Responses," Singapore, ISEAS Publications.