



مرکز ملی باوردهای علمی و فناوری

سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع حاکمیتی کشور در امور بندری، دریایی و کشتی‌رانی بازرگانی به منظور ایفای نقش مرجعیت دانشی خود و در راستای تحقق راهبردهای کلان نقشه جامع علمی کشور مبنی بر "حمایت از توسعه شبکه‌های تحقیقاتی و تسهیل انتقال و انتشار دانش و سامان‌دهی علمی" از طریق "استانداردسازی و اصلاح فرایندهای تولید، ثبت، داوری و سنجش و ایجاد بانک‌های اطلاعاتی یکپارچه برای نشریات، اختراعات و اکتشافات پژوهشگران"، اقدام به ارایه این اثر در سایت SID می‌نماید.



سازمان بنادر و دریانوردی

استراتژی‌های واکنشی با پدیده دزدی دریایی (بررسی رویکرد مسلح سازی شناورهای تجاری)

علی مرادی^۱

مقدمه

این مقاله بر آن است تا موضوع دزدی دریایی را از منظر راهبردهای های واکنشی ملی و بین‌المللی مرور کند. امروزه تهدیدات کشتی رانی تجاری توسط دزدان دریایی به معضل بسیار مهمی تبدیل شده است. سازمان‌ها و نهادهای بین‌المللی با انجام تمهیداتی نسبت به موضوع واکنش نشان می‌دهند. اقدام نیروهای نظامی چند ملیتی و نیز کنوانسیون حق مداخله کشورهای صاحب پرچم برای آزادسازی کشتی‌گروگان گرفته شده و مبارزه با دزدان دریایی از جمله مباحثی هستند که در این موضوع مطرح است. به طور کلی دزدی دریایی پدیده جدیدی نیست اما امروزه مشکلی در منطقه خلیج عدن، دریای سرخ و شرق کشور سومالی، به علت مسایل داخلی سومالی، تهدیدات و تعرضات جدی به کشتیرانی، تجاری صورت می‌گیرد. بر این راستا کشتی‌های ایرانی نیز با این مشکل مواجه شده‌اند و دزدان دریایی تعدادی از کشتی‌ها را تهدید و بعضی از آن‌ها را به گروگان گرفته‌اند و در برخی موارد با مداخله نیروی دریایی ارتش، دزدان دریایی ناکام مانده‌اند.

پدیده دزدی دریایی

برای روشن شدن موضوع ابتدا تعریفی از دزد و دزدی دریایی به طور خلاصه ارائه می‌شود:
دزد دریایی: شخصی است که در دریا چپاول می‌کند یا از دریا به خشکی (زمین‌ها)

^۱. دانشجوی دکتری، و کارشناس مسوول مرکز تحقیقات سازمان بنادر و دریانوردی

بدون اجازه دولت (حاکمیت)، تجاوز می کند، برای این هدف به طور معمول از یک شناور که مسلح است، استفاده می شود.

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 جا به جا می شود با چپاول کالای مورد حمل که بعضی اوقات با گرفتن جان خدمه کشتی و غرق آن نیز هم راه است ، ثروت و قدرت جمع می کنند.

دزدی دریایی در مسیرهای مختلف دریایی مشاهده شده است مناطق دزدی دریایی در جهان عبارتند از :

آسیای جنوب شرقی و شبه قاره هند

- **بنگلادش** : در این مناطق هنوز دزدی دریایی با ریسک بالا وجود دارد. دزدان دریایی در حال حمله به کشتی هایی که در حال لنگر اندازی هستند مشاهده شده اند. بیش ترین حمله ها در لنگرگاه و مسیر دسترسی به بندر Chittagong مشاهده شده است.
- **هند** : در منطقه Cochin دزدی زمانی که کشتی در لنگر است، اتفاق می افتد.
- **اندونزی**: در محدوده جزایر Anambas / Natuna / Mangkai / Subi / Besar / Merunding ، دزدی دریایی صورت می گیرد. به طور معمول دزدان دریایی در این مناطق به اسلحه های سرد و گرم مسلح هستند. بیش تر حمله ها ممکن است گزارش نشده باشد. قابل توجه آن که دزدان شبانه به کشتی ها حمله می کنند. قابل توجه است که، وقتی دزدان دریایی شناسای شوند ممکن است از سوار شدن به کشتی صرف نظر کنند.
- **تنگه مالاگا**: گرچه تعداد حملات اخیرا به علت گشت هایی که توسط کشورهای ساحلی از سال ۲۰۰۵ صورت می گیرد ، به طور قابل توجهی کاهش یافته است ، با

این وجود به کشتی ها توصیه شده است که دیده بانی ضد دزدی دریایی را وقتی که از تنگه عبور می کنند، به نحو جدی به عمل آورند.

- **مالزی** : دزدی دریایی در آب های مالزی در مناطق / Tioman, Pulau Aur و جنوب دریای چین صورت می گیرد. به کشتی ها توصیه شده است هنگام تردد در این مناطق هشیار باشند. دزدان این ناحیه به سلاح های سرد و گرم مسلح هستند و در زمان تاریکی به کشتی ها حمله می کنند.
- **تنگه سنگاپور**: علی رغم کاهش چشم گیر حمله دزدان در این منطقه به کشتی ها توصیه شده است که دیده بانی کافی ضد دزدی دریایی داشته باشند، چون در شرایط اخیر تعداد زیادی یدک کش مورد دست برد قرار گرفته است.
- دریای جنوب چین : در نزدیکی جزایر Anambas / Natuna / Mangkai و Subi Besar / Merunding دزدی دریایی مشاهده شده است.
- **ویتنام** : در منطقه Vung Tau دزدی دریایی مشاهده شده است.

آفریقا و دریای سرخ

- **آفریقا ، نیجریه** : دزدان دریایی اغلب در طول ساحل رود خانه لاگوس و بروئی، بنادر و آب های احاطه شده به کشتی ها حمله می کنند و آن ها را چپاول و خدمه را به گروگان می گیرند. تعدادی خدمه در حملات دزدان دریایی زخمی شده اند. به طور کلی آب های حوزه نیجریه از ریسک بالایی برخوردار می باشند. به کشتی ها توصیه شده است که هشیار باشند ، زیرا بسیاری از حمله ها گزارش نشده است.
- **بنین ، کوتنو**: حملات دزدان دریایی در حال افزایش است ، دزدان دریایی کشتی ها را تهدید می کنند و در برخی مواقع دزدان، روی کشتی ها آتش گشوده اند. تعداد زیادی کشتی به ویژه تانکرها مورد حمله قرار گرفته اند و ربوده شده اند. دزدان، ناخدایان کشتی ها را وادار می کنند تا به منطقه ناشناس جایی که بخشی از کالا

دزدیده می شود، حرکت کند. گزارش شده است که تعداد زیادی خدمه زخمی شده است.

- **گینه** : دزدان دریایی به سلاح های اتوماتیک مسلح هستند و حالت تهاجمی دارند. در برخی حملات دزدان دریایی لباس نظامی برتن دارند.

- **کامرون** : دو فقره حمله با گروگان گیری خدمه در محدوده بندر Douala رخ داده است.

سایر نقاط جهان

- **دزدی دریایی در برزیل، پرو، ونزوئلا، هایتی، دریای عرب، عراق و جزایر سیلسیل** گزارش شده است.

خلیج عدن، دریای سرخ و سومالی نیز به عنوان پر مخاطره ترین منطقه دزدی دریایی یاد شده است.

همان گونه که ملاحظه شد دزدی دریایی در مناطق مختلف جهان رخ می دهد و گزارش های مختلفی از تهدیدات دزدان دریایی توسط سازمان های بین المللی ثبت شده است. اما امروزه به دلیل شرایط حاکم بر کشور سومالی دزدان دریایی که از این کشور خطوط کشتی رانی را تهدید و کشتی ها را به گروگان می گیرند تا محموله آن ها را چپال کنند و یا به ازای آزادی خدمه و کشتی از مالکان، باج گیری کنند که در این میان تعداد از خدمه مورد آزار و اذیت قرار گرفته و گاه به فوت آن ها نیز منجر شده است. در این جا به طور ویژه به محدوده خلیج عدن، دریای سرخ و سومالی پرداخته می شود که پرمخاطره ترین محدوده دریایی از لحاظ دزدی دریایی است. دزدی دریایی در سومالی یک تهدید جدی علیه کشتی رانی بین المللی است که از زمان مرحله دوم جنگ داخلی [سومالی](#) در دهه ۱۹۹۰ به وجود آمده است. این تهدیدات از سال ۲۰۰۵ افزایش چشم گیری یافته است و سبب افزایش هزینه کشتی رانی و ممانعت در رسیدن کمک های غذایی به کشور سومالی نیز شده است. بر این راستا بسیاری از سازمان های جهانی نظیر سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) و [برنامه جهانی غذا](#) نگرانی شدید خود را

نسبت به توسعه کمی و کیفی حملات دزدان دریایی اعلام کرده‌اند. بر اساس گزارش موسسه آلمانی تحقیقات اقتصادی، دزدی دریایی در منطق خود یک بازار نوظهور است که تبدیل به صنعتی پررونق در کشور سومالی شده‌است. شرکت‌های بیمه، به ویژه از حملات دزدان دریایی سود برده‌اند به این دلیل که حق بیمه‌ها به طور فزاینده‌ای رشد کرده‌است.

علت اصلی دزدی دریایی در این منطقه

گزارش سازمان ملل متحد و چندی از منابع خبری نشان دهنده این واقعیت است که ماهی‌گیری غیرقانونی توسط سایر کشورها که امکانات زیادی در اختیار دارند در بخش‌هایی از سواحل سومالی در وقوع این پدیده موثر بوده‌است. براساس گزارش موسسه تحقیقات اقتصادی آلمان و کمیته خدمات نیروهای مسلح آمریکا دفع زباله‌های سمی و اتمی در آب‌های سومالی به وسیله کشتی‌های خارجی توانایی ماهی‌گیران سومالیایی را برای گذراندن زندگی با محدودیت جدی روبرو کرده و ماهی‌گیران بدون امکانات این منطقه را دست خالی گذاشته‌است. در نتیجه این امر، آن‌ها مجبور شده‌اند به جای ماهی‌گیری به دزدی دریایی روی آورند. به گفته مسوولین، ۷۰ درصد از مردم سومالی این نوع دزدی دریایی را نوعی دفاع ملی از آب‌های سرزمینی خود تلقی می‌کنند و خواهان عدالت و جبران خسارت برای منابع دریایی به یغما برده‌شده توسط ماهی‌گیران خارجی هستند.

یکی از دیگر دلایل دزدی دریایی در این محدوده تکه پاره شدن کشور سومالی به مناطق و حکومت‌های دیگر است که کنترل بر آن‌ها را سخت نموده است.

بسیاری از دزدان دریایی بر این باورند که در نبود یک گارد ساحلی کارآمد که درگیری‌ها و طغیان‌های جنگ داخلی سومالی را دنبال کند و متعاقب آن از بین رفتن نیروهای مسلح دولت سومالی، آن‌ها مجبور شده‌اند ماهی‌گیری را رها و به دزدی دریایی روی آورند. این نظر همچنین در برخی از افرادی که به وسیله شبکه‌های دزدان دریایی نظیر گارد ساحلی داوطلب سومالی گرفته شده‌اند، وجود دارد. دزدی دریایی در سال‌های اخیر به طور قابل ملاحظه‌ای

سودآورتر شده است. گزارش‌ها بیان‌گر این مطلب است که هم‌اکنون عامل اصلی و محرک این پدیده انگیزه‌های مالی و جذاب آن است. مقام‌های کنیا درآمد دزدان دریایی سومالی که حاصل باج‌گیری برای آزاد کردن گروگان‌هاست را تنها در ۱۲ ماه منتهی به نوامبر سال ۲۰۰۸، ۱۵۰ میلیون دلار برآورد کرده اند.

گشت‌های نظامی برای خنثی‌سازی تهدیدات دزدان دریایی

در آگوست سال ۲۰۰۸، اجرای عملیات ۱۵۰ (Combined Task Force 150) توسط یک گروه عملیاتی که از ائتلاف چند ملیت ایجاد شده بود، اقدام به ایجاد محدوده گشت بین‌المللی امنیتی در خلیج عدن نمودند.

تلاش مقام‌های حکومت خودمختار گلموداگ (Galmudug) واقع در شمال مرکزی بندرگاه هوبایو (Hoby) در استفاده از دزدان دریایی به عنوان دیواری دفاعی علیه شورشیان و ارتباط مقامات دولت سومالی با دزدان دریایی همگی نشان از هم‌دستی دولت در این جرم بین‌المللی است. برخلاف این هم‌کاری، بان کی‌مون، دبیر کل سازمان ملل متحد بر این باور است که دولت سابق و دولت جدید منطقه خود مختار پانت‌لند امروزه فعالانه و جدی‌تر با این تهدید اقیانوسی مبارزه می‌کند. نقشه شماره (۱) قرار گرفتن حکومت خود مختار گلموداگ و بندر هوبایو را نشان می‌دهد.



دزدان دریایی نگرانی زیادی برای کشور هند به علت آن که قسمت مهمی از تجارت هند از طریق کشتی از طریق خلیج عدن می‌باشد به وجود آورده‌اند و در نهایت هند مجبور شد که یک ناو دریایی خود را به این منطقه بفرستد. روسیه برای مبارزه بین‌المللی با دزدان دریایی پیوست است البته این مبارزه خارج از چارچوب گشت بین‌المللی و بصورت مستقل می‌باشد.



مبارزه ایران با دزدان دریایی

باتوجه به قطع نامه شماره ۱۸۳۸ شورای امنیت سازمان ملل متحد مبنی بر مبارزه با دزدی دریایی و بر راستای حفاظت از منافع ملی که دزدان دریایی از طریق گروگان گیری کشتی های ایرانی ، تهدید می شوند، نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران ناو گروه‌های متعددی را برای مبارزه با دزدان دریایی و نجات کشتی های گروگان گرفته شده توسط دزدان دریایی به خلیج عدن فرستاده است. این ناوگان‌ها بارها حملات دزدان دریایی به کشتی‌های تجاری ایرانی و خارجی را خنثی کرده‌اند، به طوری که فقط از ابتدای سال ۱۳۹۰ تا ۱۹ اردیبهشت همین سال تعداد درگیری‌های آن‌ها با دزدان دریایی به ۷ مورد رسید. با این حال ۱۳ دریانورد ایرانی که در ۲۳ بهمن ۱۳۸۹ به اسارت دزدان دریایی در آمدند، تاکنون (مرداد ۱۳۹۰) هم چنان در اسارت دزدان دریایی به سر می‌برند. جدول شماره (۱) لیست کشتی هایی که با پرچم ایران

مورد تعرض دزدان دریایی قرار گرفته اند، نشان می دهد .

جدول شماره (۱) لیست کشتی های ایرانی که مورد تعرض دزدان دریایی قرار گرفته اند

IRAN FARAZ	2010-04-04 05:45	East Africa	
IRAN HORMOZ	2008-10-16 17:00	East Africa	
IRAN DEYANAT	23 2008-08-21 02	East Africa	
IRAN BAYAN	2006-03-21 16:30	ian Ocean In	
MIR DAMAD	2006-02-14 19:28	Indian Ocean	

البته جدول فوق تنها کشتی هایی که پرچم ایران را افرشته اند شامل می شود. کشتی هایی که در مالکیت ایران هستند ولی دارای پرچم ایران نیستند در این لیست آورده نشده اند. بزرگی تهدیدات دزدان دریایی در محدوده با ریسک بسیار بالا، به اندازه ای است که تنها در کم تر از دوماه (از اول ماه ژوئن تا ۲۴ آگوست ۲۰۱۱) بیش از ۵۰ مورد تعرض به کشتی های متعدد که در محدوده تردد می کردند، صورت گرفته است. پیوست شماره (۱) گزارش سازمان بین المللی دریانوردی را در خصوص تعداد تعرض به کشتی ها توسط دزدان دریایی در سراسر مسیرهای دریایی نشان می دهد.

استراتژی ها در زمان مواجهه با دزدان دریایی

مهم ترین نتیجه راهبردهای توصیه شده در این پیام است که قربانی دزدی دریایی نباشید. با اجرای گام های زیر یک کشتی تا حدودی می تواند استراتژی مناسب را برای مواجهه با تهدیدات دزدان دریایی ایجاد نماید و تهدیدات آن را خنثی سازد. لذا به کشتی ها با تاکید بسیار توصیه شده است مراحل زیر را دنبال کنند تا طمع دزدان دریایی نشوند.



تنها نمایند	به UKMTO ^۲ از طریق ایمیل / تلفن گزارش دهید و حرکت خود را در MSCHOA ^۳ ثبت کنید. استفاده از کربورهای ترانزیتی بین المللی توصیه شده (IRTC) ^۴ و طرح تردد گروهی یا کاروانی توصیه می شود ^۵ AIS روشن باقی بماند
شناسایی نشوید	مسیر اظهارهای ناوبری را نگه دارد و برای آگاهی از پایگاه های شناخته شده دزدان دریایی به وب سایت های مربوطه (نظیر مرکز کشتی رانی MSCHOA و ناتو) مراجعه نماید. تنها از چراغ های ناوبری استفاده شود.
غافلگیر نشوید	افزایش دیده بان ها ، مراقبت ها کشیک ها و استفاده بیش تر از دوربین های مدار بسته و رادار
آسیب پذیر نباشید	از راه کارهای حفاظت فیزیکی (بازدارنده) و بصری (پیش گیری کننده) استفاده شود. این راه کارها عبارتند از: استفاده از سیم خاردار، استفاده از آب فوم و ... افراد بیش تری جهت محافظت از تیم پل فرماندهی به کار گرفته شود. با سرعت حداکثر ممکن حرکت کنید.
ثابت باقی نمائید	با شناور مانور دهید (شناور را با قدرت هدایت کنی)
کنترل نشوید	از فرایندها و خط مشی های شناخته شده نظامی مناسب استفاده نماید. از سنگر استفاده نماید (تنها با توافق فرمانده کشتی و برخورداری از آمادگی کامل) باتوجه به این که واکنش نظامی تضمین شده برای برخورد با مهاجمان وجود ندارد. عدم استفاده از تجهیزات ، ابزارها و مسیرهای دسترسی (مانند درها) در کشتی

در ۷ اکتبر ۲۰۰۸ [شورای امنیت سازمان ملل](#) با صدور قطع نامه ۱۸۳۸ کشورهای جهان را به مبارزه با دزدان دریایی سومالی فراخواند. بزرگ ترین سرقت دزدان دریایی در سومالی سرقت یک نفت کش متعلق به [عربستان سعودی](#) بود که ۲ میلیون بشکه نفت به ارزش ۱۰۰ میلیون دلار را حمل می کرد. نقشه شماره (۲) و (۳) محدوده مورد نظر را نشان می دهد.

^۲ سازمان تجارت دریایی انگلستان : UKMTO: - United Kingdom Maritime Trade Organization

^۳ مرکز امنیت دریایی شاخ افریقا Maritine Security Centre Horn of Africa

^۴ Recommended Transit Corridor.

^۵ سیستم شناسایی خودکار: Automatic Identification System.

به کشتی‌ها توصیه می‌شود به طور اکید دیدبانی ضد دزدی دریایی داشته باشند و هر گونه حمله دزدی دریایی (واقعی یا تهدیدی) و مشکوک را به اتاق بین‌المللی کشتی رانی واقع در کوالامپور مالزی گزارش دهند.

خط مستقیم امنیتی اتاق بین‌المللی کشتی رانی.

اتاق بین‌المللی کشتی رانی یک خط مستقیم تماس برای دریانوردان، کارکنان بنادر، کارگزاران کشتی رانی، کارکنان تعمیرگاه‌های کشتی، واسطه‌ها، متصدیان باراندازی و کلیه طرف‌های ذی‌ربط، برای گزارش هرگونه اطلاعات راجع به هرگونه تهدید امنیت دریایی از جمله تروریسم، دزدی دریایی و هرگونه اقدام غیر قانونی که آن‌ها دیده‌اند، شنیده‌اند و یا می‌دانند و... را به اتاق بین‌المللی کشتی رانی، گزارش نمایند. کلیه اطلاعات به طور کامل محرمانه تلقی شده و به مسوولین مرتبط با موضوع برای اقدام‌های آتی، ارایه خواهد شد.

استفاده از سلاح‌های جنگی برای مبارزه با دزدی دریایی

در این جا به بحث استفاده از سلاح (به خصوص نیروی دریایی) به منظور حفاظت از شناورهای بازرگانی، توجه می‌شود و با این پرسش که آیا سلاح‌ها پاسخ‌گوی حمله دزدان دریایی هستند یا نه آغاز می‌گردد.

در این جا به تحلیل هدف مند موقعیت صنعت دریانوردی در مقابل حمله دزدان دریایی، اثر فزاینده دزدی دریایی بر فعالیت‌های بازرگانی و مسلح‌سازی کشتی‌ها پرداخته می‌شود. درک بهتر عواملی که با مسلح‌سازی کشتی‌ها بر محیط دریانوردی تاثیر خواهند گذاشت، از اهمیت بسیاری برخوردار است. در ادامه خلاصه‌ای از این عوامل ذکر شده است.

مسلح‌سازی شناورهای تجاری

هدف اصلی از مسلح‌سازی شناورها، حفاظت از خدمه و محموله آن است. هر چند، عواملی نظیر ترس بهره‌وران، مالکیت شبه برانگیز بعضی از کشتی‌ها، ناتوانی صنعت دریانوردی در

دفاع از کشتی ها و دسترسی آسان دزدان دریایی به کشتی ها، موجب داغ تر شدن این بحث شده است.

علاوه بر این، وجود دو رویکرد متناقض مانند «اعمال فشار به طور اکید ممنوع» و «اعمال فشار به طور کامل آزاد»، وجود یک محیط قانونی ناپایدار، اثرات تضاد منافع و عدم ارتباط مستقیم، موجب وجود ابهام های بسیاری در زمینه شناورهای مسلح شده است.

رسانه ها با برنامه های بیش از حد نمایشی خود، موجب برداشت غلط و خلاف واقع در خصوص تعداد و اثر حمله دزدان دریایی ارایه می دهند. لازم به ذکر است که بحث های موجود در خصوص کشتی های مسلح تا حد زیادی در عبارتی هایی مانند «ورود کشتی با اسکورت مسلح، ممنوع» ریشه دارد. از این دست عبارات زیاد هستند، برای مثال ؛ «ورود کشتی با علامت خاص بر روی دودکش، ممنوع».

با وجود آن که دزدی دریایی یک پدیده جهانی است اما بیش ترین مخاطره دزدی دریایی فعلی، در خلیج عدن / اقیانوس هند و به خصوص آب های سرزمینی سومالی کانون نگرانی ها و توجه همگانی است.

بحث اصلی، شایستگی نیروی دریایی برای دفاع از شناورها نیست، بلکه چگونگی محافظت بهینه از خطوط کشتی رانی در سطح جهانی است.

به هر حال، با توجه به بحث مسلح سازی شناورهای تجاری، فقط مساله مسلح سازی کشتی ها جهت حفاظت در محیط دریایی، مورد بررسی قرار خواهد گرفت.

از آن جایی که باید بین «حفاظت مسلحانه» و «حفاظت غیرمسلحانه» یکی را انتخاب کنیم، در اینجا هدف ارایه دستورالعمل های واضح و روشن در مورد چگونگی ارزیابی اثربخشی احتمالی سلاح های به کار بسته شده و نیز ارزیابی شایستگی افراد منتخب برای استفاده از آنها، است.

ارزیابی ریسک

نقطه آغاز تصمیم گیری در خصوص استفاده یا عدم استفاده سلاح در محیط دریانوردی، درک کامل ریسک های مربوطه است. باتوجه به تعریفی که از دزد و دزدی دریایی در ابتدای

مقاله ارایه شد، دزدی دریایی یا به بیان دقیق تر ورود غیرمجاز افرادی ناشناس به شناور جهت حبس خدمه، ضبط یا چپاول محموله به جای فدیة (پول با مالی که در برابر آزادی کسی یا چیزی پرداخت می شود) یا خارج نمودن محموله ها یا دارایی های با ارزش، مورد بررسی قرار گرفته است (این تعریف در خصوص دزدی دریایی در سطح جهان می باشد).

با وجود این که دزدی دریایی فقط به خلیج عدن یا اقیانوس هند و به خصوص ضرر و زیان بهره وران منحصر نمی شود، ولی این پدیده در این منطقه (محدوده خلیج عدن، دریای سرخ و شرق کشور سومالی) شناخته شده تر است؛ یا به عبارتی امروزه به یکی از مناطق پرخطر از لحاظ دزدی دریایی مبدل شده است در نتیجه، در این جا بیش تر به دزدان دریایی سومالی و روش کار آن ها می پردازیم.

آشنایی با روش کار دزدان دریایی و آگاهی از دانش و تجهیزات آن ها از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است؛ در واقع، بدون این آگاهی ها، هرگونه اقدامی می تواند با شکست مواجه شود. علاوه بر این، در رابطه با دزدان دریایی سومالی، بحث تشخیص دزد دریایی یا تروریست بودن آن ها جهت دفاع در برابر آن ها، بحثی به طور کامل علمی است و بیش تر به مباحث سیاسی شباهت دارد تا ارایه راه حل. این بحث در ارزیابی تهدید دزدان دریایی، فقط به تعریف انگیزه آن ها می پردازد.

مشکل خلیج عدن بیش تر به خشکی (داخل کشور سومالی) مربوط می شود و سرانجام می تواند با ارایه یک راه حل اقتصادی در سومالی، برطرف شود. لازم به ذکر است که دزدی دریایی نیز یک موضوع اقتصادی است و حمله به جنبه تجاری آن از اهمیت زیادی برخوردار است. طیف دزدان دریایی سومالی از افراد فرصت طلب مجرم و مسلح فقیر گرفته تا گروه های سازمان دهی شده که از کشتی های بزرگ با انواع سلاح ها که از تاکتیک های مختلف استفاده، شامل می شود. مساله حیاتی، پیدا کردن مقرون به صرفه ترین و کاربردی ترین راه چاره برای حفاظت از تمامیت و یکپارچگی محیط دریا در نواحی خطرناک است. در ارزیابی های ریسک، بهتر و عاقلانه تر است که موقعیت را از نقطه نظر فرد مهاجم مورد بررسی قرار دهیم.

سه عامل مهم در موفقیت هر واکنش

باید از سه عامل مهم در موفقیت هر حمله آگاه باشیم. این سه عامل عبارت هستند از:

انگیزه ، فرصت و توانایی

عامل	توضیح
انگیزه	همان‌طور که در بالا ذکر شد، مشخص است که قرضه تجاری بوده و مبالغ گزافی نصیب دزدان دریایی خواهد شد.
فرصت	فرصت را بازار هدف (به بیان دیگر، کشتی) در اختیار مهاجم قرار می دهد و در صورت تردد در خلیج عدن، آگاهی از فرصتی که ممکن است یک شناور در اختیار مهاجمان قرار دهد، از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است.
توانایی	منظور از توانایی؛ منابع، مهارت و معلومات مورد نیاز دزدان دریایی جهت بهره بردن از فرصت‌های پیش رو است.

در رابطه با انگیزه، اگر بتوانیم فرصت‌های موجود را از میان برداریم و توانایی‌های دزدان دریایی را محدود کنیم، این نوع از عملیات دیگر چندان برای دزدان دریایی سود آور و اقتصادی نخواهد بود. اگر در این کار موفق شویم، انگیزه دزدان دریایی را مورد حمله قرار داده‌ایم. برای مثال، اگر سالانه ۲۰۰۰۰ کشتی از خلیج عدن عبور کند، دزدان دریایی از ۲۰۰۰۰ فرصت احتمالی برای حمله برخوردار خواهند بود. در حالی که بعضی از عوامل موجب خروج برخی از شناورها از لیست فرصت‌های دزدان دریایی می‌شوند؛ اگر ناخدا و خدمه شناورها آگاه بوده و به توانایی های دفاعی شناورهایشان اعتماد کنند، بسیاری دیگر از شناورها نیز از لیست فرصت‌های دزدان دریایی حذف می‌شوند.

اندازه، سرعت و بدنه فوقانی کشتی از بخش‌هایی هستند که اگر سازنده خوبی داشته باشند، به هیچ گونه تمهیدات امنیتی اضافه‌ای نیاز نخواهند داشت و توان دسترسی دزدان دریایی به بسیاری از کشتی‌ها را محدود می‌سازند. در واقع، شناسایی و حذف فرصت‌های موجود (بدون اثرگذاری بر سود اقتصادی)، محدود ساختن توان دزدان دریایی به منظور استفاده موثر از منابعی که در اختیار دارند، برخورداری از روش‌ها و راه کارهای مناسب و استفاده موثر از آن‌ها،

ریسک حملات دزدان دریایی را کاهش داده و از خطر کشتی‌رانی خواهد کاست. یکی از مسایل بدیهی اما بسیار پر اهمیت این است که دزدان دریایی برای رسیدن به هدف خود، باید کنترل شناور هدف را در دست بگیرند. همیشه دسترسی به عرشه، به معنای در دست گرفتن کنترل کشتی نخواهد بود. در هر حمله‌ای، باید وضعیت را از نگاه دزدان دریایی ببینیم و به مشکلاتی که برای دست‌یابی به هدف‌های خود پیش رو دارند، پی ببریم. دزدان دریایی باید پهلو شناور قرار گیرند، برای دست‌یابی به عرشه از شناور بالا بیایند، پلکان‌ها و طول عرشه شناور را طی کنند تا بتوانند کنترل شناور را در دست گیرند. بعد از در دست گرفتن کنترل کشتی نیز باید در یک بندر مطمئن پهلو گرفته و سایر اقدامات ضروری را انجام دهند.

منابع مورد نیاز دزدان دریایی عبارتند از: یک کشتی مادر (به خصوص در اقیانوس هند)، لنج‌ها یا قایق‌های تندرو که به منظور رسیدن به کشتی مورد استفاده قرار می‌گیرد، نردبان‌های موقت یا وسیله‌ای برای دسترسی به نرده‌های دور پله کشتی، و سپس دسترسی به عرشه و استفاده از سلاح (سلاح‌هایی مانند RPG7 و AK47 که بیش‌تر برای تهدید از سوی دزدان دریایی استفاده می‌شوند).

شکل شماره (۱) نمونه‌ای از یک RPG7 و شکل شماره (۲) نمونه‌ای از یک AK47 را نشان می‌دهد.



شکل شماره (۱) RPG7

شکل شماره (۲) AK47

به عنوان نمونه، مساله های پیش روی دزدان دریایی عبارت هستند از : وضعیت دریا، شرایط جوی نامساعد، ارتفاع شناور و سختی بالا رفتن از بدنه فوقانی کشتی ، سرعت شناور هدف، ایجاد موج و مانور و کارایی سلاحها (سلاحهای دزدان دریایی توانایی متوقف ساختن بیش تر کشتیها را ندارند، مگر آن که رعب و وحشت و تصویر تهدیدآمیزی که می سازند، موثر واقع شود). یک شناور بی حرکت در یک دریای آرام هدفی بسیار ساده تر از شناوری است که با سرعت در حال مانور می باشد.

همان طور که در راهبرد مواجهه با پدیده دزدی دریایی اشاره شد، رعایت ترتیب این راهبرد ها می تواند شناور را از خطر حتمی ، به راحتی نجات دهد.

سلاحها و قدرت آنها : در باره قدرت تخریبی سلاحهایی مانند AK47 و RPG7 قدری اغراق شده است، این در حالی است که AK47 بیش تر خوش تصویر است تا خطرناک. RPG7 در واقع نوعی نارنجک است که توسط راکت پرتابمی شود و توان و اثر بسیار محدودی دارد. AK47 یک سلاح جنگی خوب برای درگیریهای نزدیک است و ایده آل یاغیها، دزدان دریایی و ... می باشد زیرا کاربرد آن ساده است. البته این سلاح کم دقت است و از قدرت نفوذ ناچیزی برخوردار است. هر دوی این سلاحها به دلیل صدایی که ایجاد می کنند و شناخت غلطی که مردم از آنها دارند، موجب ایجاد رعب و وحشت می شوند.

یکی از نکات قابل توجه بسیاری از سربازان حرفه ای در زمینه تیراندازی و آموزش و ایجاد تکنیکهای تیراندازی، در انجام شلیکهای بیش از ۱۰۰، ۲۰۰ و ۳۰۰ متر در هنگام تیراندازی از یک سطح ثابت به هدفی بی حرکت بر روی سطحی ثابت در محیطی نرم است. وقتی که در یکی از دو سطح حرکتی ایجاد شود، سختی کار به طرز چشم گیری افزایش می یابد و وقتی در هر دو طرف حرکت ایجاد شود، شلیکها شانس خواهند بود. شانس کسی که از یک قایق سریع السیر شلیک می کند برای هدف قرار دادن شناور، بسیار اندک است. اصابت یک گلوله (حتی RPG7) به یک شناور و ایجاد خسارت در آن، احتمالاً خوش اقبالانه ترین شلیک دنیا محسوب می شود، که البته این گلوله به نقطه هدف اصابت نخواهد کرد. (به موضوع "ثابت نمانید" در جدول استراتژیها توجه شود).

سلاح‌های دفاعی

استفاده از سلاح برای مقابله واکنشی با دزدان دریایی (در شرایطی که بعضی از شناورها و کشتی‌ها، سلاح را بخشی از تمهیدات دفاعی خود تلقی می‌کنند) باید به دقت مورد بررسی قرار گیرد. استفاده از سلاح باید رویکردی مرحله بندی شده باشد.

- در مرحله اول، از سلاح باید برای تهدید و ارعاب استفاده کرد. برای موثر واقع شدن تهدید و ارعاب، دزدان دریایی باید با سیستم سلاح‌ها آشنایی داشته باشند. آن‌ها باید بدانند که سلاح‌های کشتی از سلاح‌های خودشان خیلی قوی‌تر است، در غیراین صورت هرگونه تهدید و ارعابی بی‌اثر خواهد ماند. برای دست یابی به این هدف، سلاح‌های روی شناور باید به‌طور آشکار در معرض نمایش قرار گیرند (حداقل در هنگام خطر).

- در مرحله بعد، در صورت شکست خوردن تهدید و ارعاب، باید حمله را به طور کامل دفع کرد. سلاح‌ها باید بتوانند آتش حمله را طوری سرکوب کند که دزدان دریایی متوجه شوند، حمله مجدد به نفع آن‌ها نخواهد بود؛ یا این‌که از وقت کافی برای از کار انداختن موتورهای شناور دزدان دریایی برخوردار باشند؛ بهتر است این اقدامات بدون ورود به شناور دزدان دریایی انجام شوند. این امر مستلزم برخورداری از سلاح‌هایی است که «سلاح ویژه» نامیده می‌شوند. سلاح‌هایی مانند تپانچه، تفنگ شکاری و تفنگ تک گلوله‌ای قادر به ایجاد رعب و وحشت نیستند. این نوع سلاح‌ها قادر به متوقف ساختن حمله نیز نیستند. مهارت کسانی که روی کشتی از سلاح استفاده می‌کنند نیز از اهمیت بسیاری برخوردار است و البته تعیین این مهارت برای صنعت کشتی‌رانی کار بسیار دشواری خواهد بود.

توانایی کار با سلاح‌ها تا حد زیادی به میزان استفاده از آن‌ها بستگی دارد (آخرین باری که فرد منتخب از آن‌ها استفاده کرده، کی بوده است)، لازم به ذکر است که تعیین آخرین باری که یک فرد از سلاحی استفاده کرده، کار بسیار دشواری است. هیچ سیستم کارآمدی جهت

اعتبارگذاری شرکت‌های امنیتی در جهان وجود ندارد.

قوانین درگیری و رویارویی

بعد از آگاهی کامل از خطر، افرادی که از تجربه کافی برخوردارند، سلاح‌های مناسب را انتخاب و آماده می‌کنند و از آنجایی که کنترل موقعیت، به طور کامل به کشتی و وضعیت امنیتی آن بستگی دارد، باید قوانین واضح و روشنی برای درگیری و رویارویی با دزدان دریایی وجود داشته باشد. این قوانین باید همه موقعیت‌ها را تحت پوشش قرار دهند (تعیین و تعریف قوانین و مقررات درگیری و رویارویی برای همه شرایط، امکان پذیر نیست). شاید بتوان گفت که دو تا از سخت‌ترین حوزه‌ها در تعیین و تبیین قوانین و مقررات فوق‌الذکر، دو حوزه زیر هستند:

- چه کسی باید کنترل را در دست داشته باشد؟
 - به طور واقعی چه چیزی تهدیدی علیه زندگی محسوب می‌شود و به موجب آن دزدان دریایی با نیروی کشنده و مهلک مواجه می‌شوند؟
- ناخدا تحت هر شرایطی باید کنترل شناور را در دست داشته باشد (قانون این وظیفه را بر عهده ناخدا نهاده است) و از سوی مسوول امنیت حمایت و پشتیبانی شود.
- آنچه که موجب بروز خطر یا تهدیدی علیه زندگی افراد می‌شود، در بسیاری از موارد به اعمال شخصی مربوط می‌شود و به تجربه افراد دخیل در عملیات امنیتی بستگی دارد. این مساله می‌تواند موجب افزایش احتمال بروز خطاهای مجرمانه شود.

خلاصه مطالب

صنعت کشتی‌رانی باید به درک بهتر خطر و ریسک‌هایی که پیش رو دارد، بپردازد. هم چنین این صنعت باید از ابزار لازم جهت انتقال این دانش به ناخداها، افسران و خدمه کشتی‌ها نیز برخوردار باشد؛ تا از این طریق، همه افراد مربوطه بتوانند از خطر و ریسک‌های واقعی و چگونگی کاهش آن‌ها آگاه شوند.

صنعت کشتی‌رانی بایستی از راهبردهای شناخته شده برای خنثی سازی تهدید و حمله دزدان دریایی، استفاده نماید. هر شرکت کشتی‌رانی می‌تواند برای خود رویه‌هایی را تعریف کند تا مطابق آن رویه‌ها، راهبردهای کاهش ریسک دزدی دریایی، به هنگام رویایی با خطر، قابل اعمال باشد.

در موقعیت‌هایی که وجود سلاح روی شناورها بلامانع است، باید از نوع سلاح‌هایی که می‌توانند رعب و وحشت ایجاد کنند و در صورت شکست خوردن تهدید و ارباب می‌توانند یک حمله مسلحانه را متوقف سازند، کاملاً آگاه بود.

در صورت استفاده از سلاح، افرادی که آن‌ها را به کار می‌بندند باید از مهارت و تجربه لازم برخوردار بوده و به تازگی از سلاح‌ها استفاده کرده باشند. در نهایت، قوانین درگیری و رویارویی باید مناسب و منطقی باشند و به طور کامل باید مشخص نمایند که چه کسی باید کنترل را در دست داشته باشد. شاخه‌های قانونی این ملاحظات عملی احتمالاً گسترش خواهند یافت. بدون بذل توجه کافی به عوامل فوق، استفاده از سلاح در شناورها به کاهش خطر دزدان دریایی برای صنعت کشتی‌رانی هیچ کمکی نخواهد کرد و برعکس می‌تواند موجب بروز خطرات بیش‌تر و غیرضروری با هزینه بالاتر شود.

در حال حاضر، صنعت کشتی‌رانی ابزارهایی در اختیار دارد که به کمک آن‌ها و بدون استفاده از جنگ افزار، می‌تواند از سود تجاری دزدهای دریایی کاسته و فشار مالی زیادی را بر آن‌ها وارد کند. لیست کشتی‌هایی که از اول ژوئن تا ۲۴ آگوست ۲۰۱۱ مورد تعرض دزدان دریایی در سراسر جهان قرار گرفته اند نشان می‌دهد بیش‌تر تعرض‌ها در حاشیه قاره آفریقا به ویژه شرق این قاره، اتفاق افتاده است.

Ship Name	Date and Time	Area	Ship Name	Date and Time	Area
AMBER SUN	2011-08-24 05:50	East Africa	ELINAKOS	2011-07-16 03:40	East Africa
MSC NAMIBIA II	2011-08-23 05:41	East Africa	AEGEAN STAR	2011-07-16 02:35	West Africa
E. R. WILHELMSHAVEN	2011-08-22 06:30		JUBBA XX	2011-07-16 00:00	East Africa
AL BALAD	2011-08-21 14:54	East Africa	CAP PALMERSTON	2011-07-15 22:30	South America (A)
EMOCEAN	2011-08-20 23:25	West Africa	ABRAM SCHULTE	2011-07-15 00:00	East Africa
NAVIOS ARMONIA	2011-08-20 02:25	South China Sea	NORTH FIGHTER	2011-07-13 07:17	East Africa
FAIRCHEM BOGEY	2011-08-20 01:08	East Africa	PAPHOS	2011-07-13 03:05	South China Sea
CPO NORWAY	2011-08-19 01:55	South America (P)	AL NAZIR	2011-07-13 00:00	East Africa
KOTA ARIF	2011-08-18 07:05	East Africa	MENARA DUA	2011-07-10 05:00	South China Sea
KRISTINITA	2011-08-17 11:00	East Africa	HENRIETTE SCHULTE	2011-07-10 05:00	South America (C)
BOSNA	2011-08-17 05:40	East Africa	TEAM SPIRIT	2011-07-09 21:40	West Africa
SHAMROCK	2011-08-16 02:40	South America (C)	CSCL MONTEVIDEO	2011-07-08 20:15	South China Sea
GAS PRIDE	2011-08-12 14:06	East Africa	VARG STAR	2011-07-06 23:30	West Africa
CAPE BANKS	2011-08-12 02:30	South China Sea	BRILLIANTE VIRTUOSO	2011-07-06 05:50	East Africa
CARAVOS HORIZON	2011-08-11 11:15	East Africa	DIANA ISLAND	2011-07-04 04:15	South China Sea
GOLDEN TOPSTAR	2011-08-10 18:50	East Africa	WOODSTAR	2011-07-01 23:41	South China Sea
SAN ANTONIO	2011-08-09 20:40	South America (P)	OCTOPUS	2011-07-01 18:35	South China Sea
GRETA	2011-08-09 02:26	East Africa	KOTA JUTA	2011-06-30 06:30	South China Sea
RAINBOW RIVER	2011-08-09 00:01	South China Sea	FREJA HAFNIA	2011-06-30 02:05	West Africa
HARBOUR 6	2011-08-08 04:30		OMEGA DUKE	2011-06-29 15:30	East Africa
GAS BATAM	2011-08-08 02:00	South China Sea	SHENG MU	2011-06-29 12:00	South China Sea
HANSA FLENSBURG	2011-08-07 00:50	West Africa	SAGAR RATAN	2011-06-26 09:10	Arabian Sea
PACIFIC WRANGLER	2011-08-07 00:00	South China Sea	OMEGA DUKE	2011-06-24 10:00	Arabian Sea
HIGHLINE 26	2011-08-06 21:30	South China Sea	SP ATLANTA	2011-06-24 02:50	West Africa
VOGEBULKER	2011-08-06 15:05	East Africa	PATERNA	2011-06-24 01:24	West Africa
ATLANTIC PISCES	2011-08-04 07:50	South America (A)	SILVAPLANA	2011-06-24 00:30	West Africa
FRANCOISE GILOT	2011-08-03 21:45	Indian Ocean	FUJI BAY	2011-06-23 05:31	West Africa
PORT TEJO	2011-08-01 01:15	West Africa	LIBERTY	2011-06-23 02:40	South China Sea
GOTLAND SOFIA	2011-07-31 02:50	West Africa	PACIFIC MARCHIONESS	2011-06-18 03:19	Indian Ocean
NAME WITHHELD	2011-07-31 02:50	West Africa	INDUSTRIAL DART	2011-06-18 03:10	South America (A)
AGISILAOS	2011-07-30 11:00	West Africa	ROYAL DIAMOND 7	2011-06-18 02:41	Indian Ocean
BM WARRIOR	2011-07-29 06:18	Indian Ocean	FUJI BAY	2011-06-18 02:10	West Africa
STINA KOSAN	2011-07-25 09:26	East Africa	STADT ROTENBURG	2011-06-17 22:37	South America (A)
RBD ANEMA E CORE	2011-07-24 02:40	West Africa	ANNA	2011-06-16 08:00	East Africa
EVER ETHIC	2011-07-23 05:23	East Africa	SUEZ	2011-06-15 03:05	East Africa
ANDINET	2011-07-22 10:29	East Africa	NEW RANGER	2011-06-14 00:00	West Africa
EVER ETHIC	2011-07-22 09:42	East Africa	SALTINA	2011-06-13 04:20	South America (A)
FRONT SPLENDOUR	2011-07-22 05:36	East Africa	CARAVOS HORIZON	2011-06-12 13:40	East Africa
SEBRING EXPRESS	2011-07-22 03:40	West Africa	CSAV LONQUIMAY	2011-06-12 00:30	East Africa
ABADEH	2011-07-21 11:30	East Africa	ASIAN GAS	2011-06-11 23:15	South China Sea
F BLUE	2011-07-21 11:00	East Africa	EMMA VICTORY	2011-06-11 04:25	East Africa
FRONT PRIDE	2011-07-20 15:40	East Africa	NAUTIC	2011-06-11 04:20	East Africa
FORTUNE VICTORIA	2011-07-20 13:45	East Africa	EVERBRIGHT	2011-06-11 04:19	East Africa
SICHEM ANELINE	2011-07-20 05:30	South China Sea	STOLT ACHIEVEMENT	2011-06-11 03:28	East Africa
DIANA BOLTEN	2011-07-20 03:00	South China Sea	EMPEROR	2011-06-11 02:00	East Africa
RICH DUKE II	2011-07-19 20:35	West Africa	TAI SHUN HAI	2011-06-10 11:35	East Africa
STELLA KOSAN	2011-07-18 07:10	East Africa	ARISTOFANIS	2011-06-08 17:20	West Africa
CMB MAXIME	2011-07-17 00:01	South China Sea	ACHILLEAS	2011-06-07 13:15	East Africa
			MAERSK PRODUCER	2011-06-07 00:00	East Africa
			EMPEROR	2011-06-06 12:00	East Africa
			GREAT WHITE	2011-06-04 09:30	Indian Ocean
			SHIPINCO I	2011-06-02 05:30	Malacca Strait

منابع

1. www.un.org وبگاه سازمان ملل [Tackling Piracy in Somali Waters: Rising attacks impede delivery of humanitarian assistance](#)
2. وبگاه نشنال جئوگرافیک ["Pirates in Standoff Threaten Food Aid, Global Shipping"](#)
3. «ویکی‌پدیای انگلیسی، دانشنامه آزاد (بازیابی در ۲ آگوست ۲۰۱۱).» [Piracy in Somalia](#)
4. <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>
5. [Combined Task Force 150 Thwarts Criminal Activities](#)
6. وبگاه سی ان ان [Indian navy showcases rising might](#)
7. وبگاه خبرگزاری ریانووستی روسیه به زبان انگلیسی [Russia to fight piracy off Somalia coast](#)
8. وبگاه گوگل، خبرگزاری فرانسه [New Somalia piracy resolution adopted at UN](#)
9. [تانکر ربهده شده سعودی در سومالی کناره گرفت](#)، خبرگزاری بی بی سی
10. [سومین ناوگروه منطقه یکم نیروی دریایی ارتش، راهی خلیج عدن شد](#) (فارسی). ایرنا (در تاریخ ۹ شهریور ۱۳۸۸).
11. [درگیری چهاردهمین ناوگروه اعزامی ارتش با دزدان دریایی خلیج عدن](#) میلیتاری پرس، ۱۷ اردیبهشت ۱۳۹۰
12. روزنامه دنیای صنعت، ۳۱ تیر ۱۳۹۰
13. خبرگزاری ایرنا در تاریخ ۳۰ مرداد ۱۳۹۰.
14. مجله Maritime Reporter and Engineering News April 2011
15. www.imo.org