



Studies on Israel - US
Vol 24. No 4. Winter 2024
Received date: 2023.12.25
Acceptance date: 2024.03.13



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

Home page: www.cmess.sinaweb.net

The maritime security regime in the framework of the International Maritime Organization with emphasis on the Persian Gulf

Hamidreza Akbarpour¹



Abstract

Trade and transportation through sea routes has had a special importance and position since ancient times and still maintains its importance. But on the other hand, there are also threats to maritime trade that are included in the issue of maritime security. The Persian-Gulf is also one of the maritime areas where the level of maritime security is of fundamental importance for many countries. This research aims to investigate the actions of the IMO in the field of maritime security and its simulation in the Persian Gulf region. In order to improve maritime security and navigation, IMO has approved a set of regulations and laws in various formats, which together constitute the maritime security regime. The governments of the Persian Gulf and the United States, as the largest foreign power present in this water zone, have accepted many of the provisions of this regime, but they must increase the level of their obligations to improve the level of maritime security. On the other hand, IMO monitoring tools such as audit plan, port state control can be very efficient in order to increase security in the Persian Gulf. The Riyadh Agreement and the initiative of many independent government organizations in the Persian-Gulf have been formed in order to improve maritime security, which did not have favorable results due to the lack of inclusiveness. In general, using the existing capacities in this region and providing a comprehensive initiative and finally, the support of IMO can lead to a reliable platform for establishing maritime security in the Persian Gulf.

Keywords: International Maritime Organization, Maritime Security, Persian Gulf, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988, Riyadh Agreement.

1 - PhD in Public International Law, Middle East Strategic Studies Research Institute, Tehran, Iran.



مرکز پژوهش‌های علمی و
مطالعات استراتژیک خاورمیانه

فصلنامه مطالعات منطقه‌ای؛ اسرائیل‌شناسی - آمریکاشناسی

دوره ۲۴، شماره ۴، زمستان ۱۴۰۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۲/۱۰/۰۴

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۲/۱۲/۲۳

Home page: www.cmess.sinaweb.net

نوع مقاله: علمی

رژیم امنیت دریایی در چارچوب سازمان بین‌المللی دریانوردی با تاکید بر خلیج فارس

حمیدرضا اکبرپورا^۱



چکیده

تجارت و حمل و نقل از طریق راه‌های دریایی از روزگاران قدیم تا به امروز دارای اهمیت و جایگاهی ویژه بوده و همچنان نیز این اهمیت خود را حفظ کرده است. اما از سوی دیگر تهدیداتی نیز تجارت دریایی را مورد تهدید قرار می‌دهد که در مبحث امنیت دریایی می‌گنجد. خلیج فارس نیز یکی از مناطق دریایی است که پیوسته مورد توجه در بُعد جهانی بوده و بر همین اساس سطح امنیت دریایی در آن برای بسیاری از کشورها دارای اهمیت اساسی است. این پژوهش در پی بررسی اقدامات سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو) در زمینه امنیت دریانوردی و شبیه‌سازی آن در منطقه خلیج فارس است. ایمو در جهت بهبود امنیت دریایی و دریانوردی، مجموعه‌ای از مقررات و قوانین را در قالب‌های گوناگون مصوب کرده که در مجموع رژیم امنیت دریایی را تشکیل می‌دهد. دولت‌های حوزه خلیج فارس و ایالات متحده به‌عنوان بزرگ‌ترین نیروی خارجی حاضر در این پهنه آبی، بسیاری از مقررات این رژیم را پذیرفته‌اند اما برای ارتقای سطح امنیت دریایی باید سطح تعهداتشان را با عضویت در سایر کنوانسیون‌های این رژیم، افزایش دهند. از سوی دیگر ابزارهای نظارتی ایمو مانند طرح ممیزی و کنترل دولت بندری در جهت افزایش امنیت در حوزه خلیج فارس می‌تواند بسیار کارآمد باشد. همکاری دولت در جهت برقراری امنیت دریایی نیز از دیگر اهداف ایمو است که در اساسنامه نیز ذکر شده و مورد پشتیبانی ایمو است. توافقنامه ریاض و ابتکارت و سازکارهای مستقل دولتی بسیاری در حوزه خلیج فارس در جهت ارتقای امنیت دریایی شکل گرفته که نتایج مطلوبی را به دلیل عدم عام‌الشمولی در بر نداشته است. در مجموع استفاده از ظرفیت‌های موجود در این منطقه و ارائه ابتکاری عام‌الشمول و در نهایت، حمایت و پشتیبانی ایمو می‌تواند به بستری مطمئن در جهت برقراری امنیت دریایی در حوزه خلیج فارس منجر شود.

واژگان کلیدی: سازمان بین‌المللی دریانوردی، امنیت دریایی، خلیج فارس، کنوانسیون سرکوب اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸، توافقنامه ریاض.

مقدمه

دریا و برخوردار بودن از ساحل برای هر کشور یک فرصت بزرگ برای توسعه و تقویت منافع ملی محسوب می‌گردد. منافع حاصل از دسترسی به دریا برای یک کشور و یک ملت، موضوعی راهبردی و همراه با فواید اساسی و کلان است و ارزش این مهم تا آنجا است که بسیاری از کشورها برای حفاظت و احاطه بر دریاها، بودجه‌های کلان را مصروف می‌دارند. در دنیای امروز، آب‌های بین‌المللی نقش بسیار ارزشمندی در تجارت جهانی و توسعه قدرت نظامی دارند و حضور در عرصه دریا و تسلط بر آب‌های بین‌المللی یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های کشورهای قدرتمند بوده و هست. چنان‌که با شروع قرن بیست و یکم، باز هم کنترل آب‌های بین‌المللی و منطقه‌ای توسط قدرت‌های بزرگ به‌عنوان مسئله‌ای حیاتی برای آنها به‌شمار می‌رود. به طوری که هر یک از کشورهای جهان حوزه‌هایی را برای نفوذ خود انتخاب کرده و آن را حریم امنیت ملی خود ارزیابی می‌کنند. در حقیقت آن کشوری که بیشتر به دریا تسلط دارد به همان اندازه نیز دارای قدرت است چون حجم عظیم تجارت جهانی و متکی بودن اقتصاد بین‌الملل به آبراه‌ها و راه‌های دریایی، موجبات و منبع قدرت هستند. حال با توضیحاتی که داده شد یکی از بدیهیات زیربنایی برای ادامه تجارت جهانی از طریق دریاها و اینکه همچنان منبع قدرت بماند، تامین امنیت دریایی و دریانوردی است. در حقیقت مسئله امنیت، سکوی پرتاب هر نوع حرکت توسعه‌ای در دنیای کنونی به‌ویژه فعالیت‌های اقتصادی است. به این منظور می‌طلبد که به مقوله امنیت دریایی نگاهی جدی و معنادار شود. این مسئله به حدی اهمیت دارد که مهم‌ترین اهداف سازمان بین‌المللی دریانوردی^۱، «ایمنی، امنیت، کشتیرانی کارآمد در اقیانوس‌های عاری از آلودگی» است (IMO, 2017). خلیج فارس نیز به‌عنوان یکی از مناطق دریایی بسیار مهم جهانی از این امر مستثنا نیست چه بسا که با توجه به اهمیتی که این حوزه در چرخه انرژی جهانی دارد، امنیت دریایی در آن دارای اهمیتی دوچندان است. در این باب میان دو مفهوم ایمنی و امنیت باید تفاوت قائل شد. مفهوم ایمنی دریایی به ایمنی کشتی‌ها و تاسیسات دریایی با هدف حفاظت از دریانوردی حرفه‌ای و محیط زیست دریایی اشاره دارد. این مفهوم بیشتر به مباحث ساخت و ساز کشتی و آموزش دریانوردان می‌پردازد. اما در باب امنیت دریایی، تعریف جامعی وجود ندارد بلکه بیشتر با جرائم مشخصی مانند دزدی دریایی، تروریسم دریایی، قاچاق غیرقانونی انسان و غیره شناخته می‌شود (Bueger, 2015). آنچه از تعریف و

الزامات هر دو مفهوم به دست می‌آید این نتیجه است که امنیت دریایی با حفاظت از اموال و جان انسان‌ها در مقابل تعدی و اقدامات عامدانه سر و کار دارد ولی ایمنی بیشتر در مقابل حوادث ناخواسته معنی پیدا می‌نماید. این پژوهش در پی بررسی عملکرد سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان سازمان تخصصی فعال در امور دریایی و دریانوردی در مقوله امنیت دریانوردی با تاکید بر حوزه دریایی خلیج فارس است. بر همین مبنا، روش توصیفی-استقرایی به‌عنوان روش غالب این مقاله انتخاب شده است. بنابراین برای این پژوهش به توصیف تاریخی وضعیت خلیج فارس و مقوله امنیت دریایی و اهمیت آن برای جامعه بین‌الملل و سپس به کارویژه‌ها و عملکرد ایمو و نهادهای درونی این سازمان در قبال مسئله امنیت دریایی پرداخته می‌شود. در نهایت نیز به کاربری این اقدامات در حوزه خلیج فارس اشاره خواهد شد.

۱- سازمان بین‌المللی دریانوردی (ایمو)

از اواخر قرن ۱۹ میلادی، تغییر عمده در تدوین قواعد دریایی رخ داد. در این زمان حرکت به سوی معاهدات چند جانبه به شکل گسترده‌ای مورد توجه قرار گرفت. قرارداد ۱۸۶۵ پاریس از مهم‌ترین و پیش‌قراول این گونه معاهدات است. توجه ویژه به امنیت دریایی کشورهای بی‌طرف و لغو دریاستیزی^۱ از مهم‌ترین مسائلی بود که در حیطه امنیت دریانوردی، مورد توجه این قرارداد قرار گرفت (عبدالرحیم، ۱۳۶۹: ۱۸۶). در سال‌های پیش از جنگ هر یک از دولت‌های متفقین مشکلات مربوط به حمل و نقل خود را به طور مستقل حل و فصل می‌کردند. اما با پیشرفت جنگ و کمبود رو به تزاید کشتی‌ها، مشخص شد که این روش حل و فصل کافی نیست، به همین سبب وجود سازمانی که از طریق آن بتوان به این هماهنگی رسید به وضوح لازم بود. به همین منظور در کنفرانس پاریس در دسامبر سال ۱۹۱۷ میلادی تصمیم گرفته شد که شورای متحد حمل و نقل دریایی متحد تاسیس شود (Young, 1918: 5-6). بعد از جنگ جهانی اول و بر اساس بخش دوازدهم معاهده ورسای، یک سری کنفرانس‌ها برای شکل‌گیری کنوانسیون‌هایی شکل گرفت که در خصوص رژیم‌های بین‌المللی مربوط به ترانزیت، آبراه‌ها و بنادر و یا راه‌آهن‌ها بود. در نهایت در سال ۱۹۲۷ میلادی و در ادامه این کنفرانس‌ها، سازمان ارتباطات و ترانزیت^۲ وابسته به جامعه ملل شکل گرفت. این سازمان نیز تا قبل از جنگ

۱ - رسمی منسوخ در جنگ که کشتی‌های مسلح خصوصی را مأمور توقیف کشتی‌های دشمن می‌کردند. این گونه کشتی‌های مسلح و نیز ناخدا و سرنشینان آن را دریاستیزی می‌خواندند.

جهانی دوم و در سال ۱۹۳۹ میلادی فعال بود. در طول جنگ نیز نهادی دیگر تحت عنوان قدرت دریایی متحد^۱ در سال ۱۹۴۴ میلادی تاسیس شد. تا پیش از شکل‌گیری و پی‌ریزی اقدامات بین‌المللی برای تشکیل سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۴۸ میلادی، دو نهاد موقتی و زودگذر دیگر نیز به نام‌های شورای متحد مشورتی دریایی^۲ و شورای موقت مشورتی دریایی^۳ شکل گرفت (مرزبان، ۱۳۹۱: ۵۹). سرانجام پس از تشکیل سازمان ملل متحد، طی کنفرانسی که از ۱۹ فوریه ۱۹۴۸ میلادی و به مدت ۱۷ روز توسط شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل متحد برگزار شد، کنوانسیون برای تشکیل سازمان بین‌المللی مشورتی دریانوردی (ایمکو)^۴ منعقد شد. این کنوانسیون سرانجام با بیست و یک مورد تصویب از سوی کشورها و با شرایطی خاص در ۱۷ مارس ۱۹۵۸ میلادی لازم‌الاجرا شد. مقر این سازمان در لندن قرار گرفت و اولین اجلاس ایمکو در ژانویه ۱۹۵۹ میلادی تشکیل شد. این سازمان با انعقاد موافقتنامه‌ای در همین سال به‌عنوان یکی از سازمان‌های تخصصی سازمان ملل متحد شناسایی شد. ایمکو سرانجام و با اصلاحیه در سند تاسیس آن در نوامبر ۱۹۷۷ میلادی به سازمان بین‌المللی دریانوردی تغییر نام داد. این اصلاحیه در ۲۲ می ۱۹۸۲ میلادی لازم‌الاجرا شد (بیگزاده، ۱۳۸۹: ۷۲۵). سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان متولی و راهنما در باب کشتیرانی دریایی و در امتداد این هدف، در زمینه امنیت دریایی نیز فعال است. علاوه بر این، توجه به ایمنی، محیط‌زیست دریایی و تعیین راهبردهای بین‌المللی در باب امنیت دریایی در حوزه وظایف اصلی این سازمان گنجانده شده است.

۲- منطقه مورد مطالعه

خلیج فارس در طول تاریخ دارای اهمیتی تام و تمام بوده است. بر همین اساس و با توجه به تغییرات حاکمیتی که در دوران پیش از اسلام و پس از اسلام اتفاق افتاد، می‌توان کنش و واکنش‌های حاکم بر این پهنه آبی را به دو دوران پیش و پس از اسلام تقسیم کرد و سپس به شرایط کنونی این منطقه اشاره کرد.

-
- 1 - United Maritime Authority
 - 2 - United Maritime Consultative Council
 - 3 - Provisional Maritime Consultative Council
 - 4 - International Maritime Consultative Organization

۲-۱ موقعیت تاریخی

اهمیت حفظ امنیت و تسلط بر دریاها و آبراه‌های بین‌المللی، کشورهای مختلف را ترغیب به داشتن نیروی دریایی مجهز و قوی می‌کرد. همین امر سبب شد تا امپراطوری‌ها و حاکمان آن زمان به تکاپو برای تسلط بر دریاها بيفتند. در این میان جنگ‌های دریایی نقشی اساسی در توسعه استفاده نظامی از دریا داشتند. اولین جنگ دریایی در ۱۲۱۰ قبل از میلاد مابین پادشاهی هیتی و قبرس شکل گرفت که نتیجه آن به آتش کشیدن ناوگان قبرس بود (Blackmore, 2011: 23). اما پس از شکل‌گیری امپراطوری‌ها، بزرگ‌ترین جنگ‌های دریایی دوران باستان میان ایران تحت سلطه هخامنشیان و یونان رخ داد. ایرانیان با تسلط بر خلیج فارس، دریای مکران، دریای سرخ و همچنین با کمک فنیقی‌ها که دریانوردان قابل‌بودندی بودند، توانستند به قدرت اول دریایی آن زمان تبدیل شوند (عابدیان، ۱۳۸۹: ۱۰۸-۱۰۹). در زمان خشایارشا، بزرگ‌ترین نبرد دریایی دوران باستان موسوم به سالامیس^۱ اتفاق افتاد. این نبرد دریایی موجب شکست ناوگان دریایی خشایارشا شد. اما علی‌رغم این ناکامی، نیروی دریایی ایران تا پایان عصر هخامنشی قدرت اول دریایی آن زمان بود (مدیرشانه‌چی و محمدی خشتی، ۱۳۹۰: ۲۳۸-۲۳۹). البته ایران باستان در زمینه تجارت دریایی نیز دارای سابقه تاریخی بس طولانی است. در این میان خلیج فارس و دریای مکران نیز مهم‌ترین آبراه برای تجارت دریایی بود. در میان منابع دریایی خلیج فارس و دریای مکران، صید مروارید و ماهی در کانون توجه سوداگران قرار داشت. خرما از دیگر محصولات مهمی بود که در تجارت خلیج فارس نقش مهم و به‌سزایی داشت (قیم، ۱۳۹۳: ۳).

بر اساس متون چینی، در دوران اشکانیان و ساسانیان روابط تجاری مبتنی بر دریا مابین چین و ایران گسترش بی‌سابقه‌ای یافت. در این دوران بندر سیراف مرکز تجارت دریایی ایران آن زمان بود (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۴). پس از اسلام اما شرایط به گونه دیگری بود. منطقه خلیج فارس و دریای مکران که در قرن هفتم میلادی به قلمرو حکومت اسلامی الحاق شد، از دیرباز و به‌ویژه در عهد ساسانی اهمیت خاصی در تجارت جهان آن روزگار داشت چرا که همان گونه که ذکر شد بخش بزرگی از حمل و نقل تجاری مستقیم بین ایران و شرق به‌ویژه چین را به خود اختصاص می‌داد و این تجارت دریایی در عهد ساسانی رونق بسیار داشت. ظاهراً این راه تجاری تا هنگام تسلط اعراب بر قلمرو حکومت ساسانیان فعال بود و در ایام خلافت عمر بن خطاب، هنگام تصرف بندر اَبَلَه، کشتی‌های چینی

در آنجا پهلو گرفته بودند. پس از تسلط اعراب بر این منطقه، ظاهراً علیه این روابط تجاری تهدیدی صورت نگرفت و این تجارت به حیات خود ادامه داد و همچنان ایرانیان نقش اصلی را در آن ایفا می‌کردند. از آفریقا نیز کالاهای مختلفی به خلیج فارس به‌ویژه در عهد عباسی به خاطر فعالیت پارسیان و بازرگانان ایرانی و وجود شهرهای مهمی چون بصره و سیراف حمل می‌شد (قرچانلو، ۱۳۸۵: ۹-۱۱). در دوران پس از اسلام به‌ویژه در طی سده‌های سوم و چهارم هجری، تجارت دریایی در بنادر ایرانی خلیج فارس رونق بی‌سابقه‌ای یافت. بنداری همچون جنابه (گناوه) و سیراف (بندر طاهری) نقش اساسی در توسعه تجارت دریایی ایران عصر اسلامی داشتند. در کنار این بنادر، شهرهای مولد و تولیدکننده‌ای همچون تَوج و سینیز به‌عنوان پشتیبان فعالیت می‌کردند (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۴). در واقع «بنادر خلیج فارس دو ویژگی خاص داشتند؛ نخست آنکه تامین‌کننده کالاهای شهرهای داخلی ایران بودند و دیگر اینکه کار صادرات تولیدات فلات ایران را بر عهده داشتند. به طور مثال در بالای سیراف شهر معروف گور یا فیروزآباد قرار دارد. همچنین در بالای مهروبان، شهر ارجان قرار گرفته است» (مرکز مطالعات خلیج فارس، ۱۳۹۳). البته در دوره‌های بعدی و در زمان سلجوقیان در ایران، تجارت دریایی خلیج فارس با رکود مواجه شد (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۷۱). اما دوره سلطنت شاه عباس اول صفوی را باید دوران احیای تجارت و دریانوردی در خلیج فارس دانست. از جمله رویدادهای مهم زمان او در خلیج فارس عبارت است از بیرون راندن پرتغالی‌ها از هرمز و شکوفایی بندر گمبرون، حضور انگلیسی‌ها و هلندی‌ها و در نهایت توجه ویژه شاه عباس اول به راه‌های دریایی و بازرگانی دریایی به منظور دور زدن امپراطوری عثمانی تا از ورود کالاهای شرق به عثمانی جلوگیری کند. بر همین اساس با تمرکز بر بوشهر از اهمیت استراتژیک بندر بصره که در دست دولت عثمانی بود، کاست (نقوی‌فر و همکاران، ۱۳۹۷: ۳۵). این منطقه با ورود انگلیسی‌ها و قرق کردن آن در طول تاریخ بعد از آن تا عصر معاصر، پیوسته تحت نفوذ دولت بریتانیا بود، به‌ویژه به دلیل اهمیتی که این منطقه برای تسلط بریتانیا بر هندوستان داشت (بیگی‌زاده و بصیرت‌منش، ۱۳۹۵: ۶۵).

۲-۲ موقعیت کنونی خلیج فارس و دریای مکران

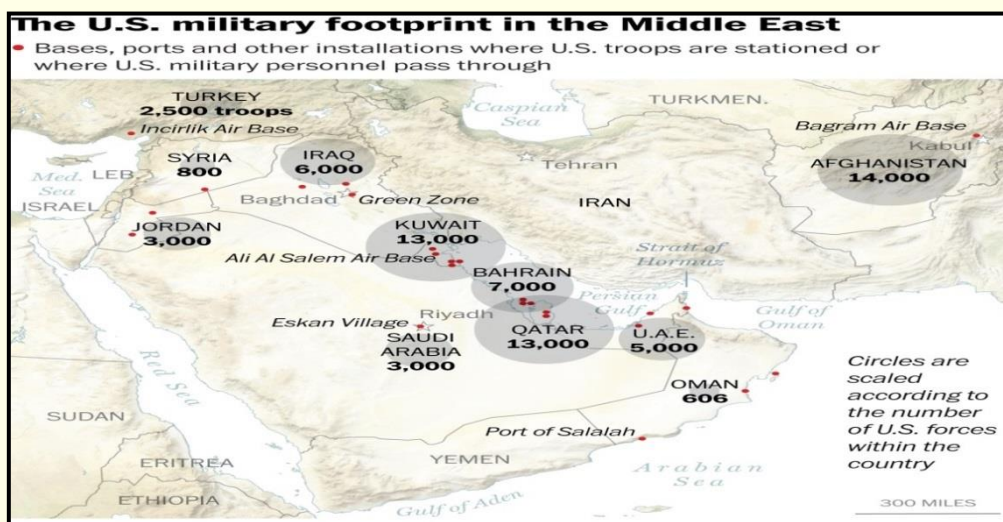
در دوران کنونی، منطقه خلیج فارس به علت کشف و صدور نفت، وجود ذخایر گسترده انرژی و همچنین تحول در نظام‌های سیاسی، اقتصادی و امنیتی منطقه، در کانون توجه بسیاری از قدرت‌ها بوده است. بدون شک خلیج فارس در طول دهه‌های اخیر از مهم‌ترین مناطق جهان در نگرش‌های ژئوپلیتیک و ژئواستراتژیک بوده و با توجه به دگرگونی‌های عمیق و جاری در سطح بین‌الملل به یکی از مهم‌ترین

کانون‌های مورد توجه قدرت‌های جهانی در آمده است. به ویژه شکل‌گیری تقابل ایران و کشورهای حوزه خلیج فارس که وابسته به قدرت‌های فرا منطقه‌ای هستند به این چالش بیش از پیش دامن زده است (معیتی و همکاران، ۱۳۹۹: ۱۰۹۶). اهمیت کنونی این مناطق دریایی را می‌توان در سه سطح استراتژیک، اقتصادی و لجستیکی ارزیابی کرد که در ادامه به بررسی هر کدام از این سطوح پرداخته خواهد شد. در سطح استراتژیک، دریاها می‌توانند در سه موضوع تاثیرگذار باشند. موضوع اول، نقش دریا در شکل‌گیری اتحادیه‌های منطقه‌ای است. دریاها یکی از علل اصلی تشکیل و توسعه اتحادیه‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای هستند. این اتحادیه‌ها در سطوح مختلفی قابل بررسی هستند. خلیج‌ها نیز توان بالقوه خوبی برای شکل‌گیری قالب فضایی سازمان‌های منطقه‌ای ارائه می‌دهند. در ارتباط با خلیج فارس از حدود سه دهه گذشته تلاش‌های متعددی برای تاسیس یک سازمان فراگیر منطقه‌ای انجام گرفته اما به دلیل فقدان فرایندهای ژئوپلیتیکی مناسب درون منطقه‌ای و نیز مداخله بازیگران فرا منطقه‌ای، این سازه تا کنون شکل واقعیت به خود نگرفته و تنها کشورهای عرب حاشیه خلیج فارس در قالب یک سازمان منطقه‌ای متشکل شده‌اند؛ هر چند که با روح و هویت اصلی یک سازه منطقه‌ای فاصله دارد (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۲۴). این مسئله با توجه به این واقعیت است که ایران دارای طولانی‌ترین خط ساحلی و بیشترین جمعیت ساکن در حوزه ساحلی به نسبت سایر کشورهای عربی حوزه خلیج فارس است اما به دلایلی که مطرح شد عضویت ایران در قالب این نهاد تعریف نشد. بارزترین علت شکل‌گیری این نهاد در واقع به منظور مهار ایران انقلابی بود و در طول چهل سال بعد از انقلاب، این هدف با توجه به فراز و نشیب‌هایی که روابط ایران و اعراب داشته اما همواره پیگیری شده است. در این میان قدرت‌های فرامنطقه‌ای نیز به طور موثر در حفظ و گسترش این شکاف کوشیده‌اند (مطلبی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۷۰).

موضوع دوم نقش دریا در توسعه قدرت‌های دریایی و توان نظامی است. فیلیپو فرناندز آرمستو^۱ مورخ انگلیسی معتقد بود «به دلیل اینکه کالاهای بیشتری از طریق دریا می‌توان جابه‌جا کرد، در نتیجه راه‌های دریایی بسیار مهم‌تر از راه‌های زمینی در طول تاریخ اهمیت یافته‌اند». در قرن نوزدهم با برتری نظریه ماهان در باب قدرت دریایی، ایده‌های وی در رویه دولت‌ها شکل عملی به خود گرفت. در واقع شکل‌گیری رقابت‌های استعماری در اقصی نقاط جهان و از سوی دیگر گسترش و توسعه تجارت بین‌الملل،

زمینه‌ساز سلطه بر دریاها شد. اهمیت تسلط بر دریاها حتی در نظریات علما و فلاسفه اروپایی نیز منعکس شد از جمله فردریش هگل، فیلسوف آلمانی مدعی بود که «هیچ کشور اروپایی واقعاً اروپایی نخواهد بود مگر آنکه با دریا مرتبط باشد». در این زمان از نظر اروپایی‌ها قدرت نظامی دریایی رسالتی جز حمایت از جریان تجارت بین‌المللی نداشت. حتی آلفرد ماهان نیز معتقد بود مهم‌ترین وظیفه نیروی دریایی حمایت از اقتصاد ملی و امنیت تجارت دریایی بود (حسینی، ۱۳۹۳).

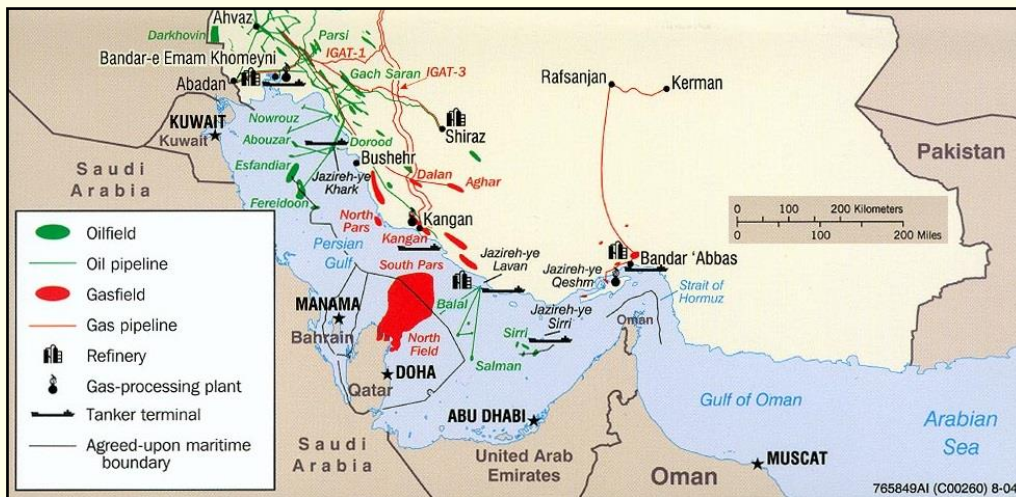
خلیج فارس و دریای عمان نیز با توجه به ویژگی‌های خاص خود نظیر دارا بودن منابع نفت و گاز، ترانزیت حدود یک پنجم انرژی جهان و سایر موضوعات امنیتی، به جولانگاه نیروهای نظامی و انبار تسلیحات پیشرفته تبدیل شده است. اما تفاوت عمده‌ای در رویکرد ایران با کشورهای عربی این حوزه وجود دارد. کشورهای عربی با تکیه بر قدرت‌های فرا منطقه‌ای سعی در برقراری امنیت دریایی دارند اما ایران با توجه به تحریم‌های گسترده و نوع نگرش خود، در زمینه امنیت دریایی و توسعه نیروهای دریایی به صورت خود اتکا عمل می‌کند. این مسئله سبب شده است که ایران به صورت مکرر بر ایجاد یک رژیم امنیتی مختص این منطقه و با همکاری کشورهای این حوزه، فارغ از سیطره قدرت‌های منطقه‌ای تاکید کند (مطلبی و همکاران، ۱۳۹۶: ۱۶۰).



نقشه ۱: موقعیت پایگاه‌های نظامی آمریکا (Miriam, 2020)

موضوع سوم در ارتباط با منابع انرژی استراتژیک در دریا است. یکی از منافع استراتژیک دریا، قرار گرفتن عمده منابع انرژی در آن است. خلیج فارس مصداق بارز این موضوع است که شامل ۶۲ درصد نفت جهان و ۴۰ درصد گاز جهان است. اهمیت این آمار و ارقام زمانی مشخص می‌شود که به اعتقاد کارشناسان نیاز به انرژی‌های فسیلی همچنان رو به افزایش است و این در حالی است که به دلیل

محدودیت مخازن نفت خام، طی ۱۵ سال آینده تولید نفت خام به نصف مقدار کنونی کاهش می‌یابد در حالی که نیاز به سوخت‌های فسیلی نسبت به مقطع کنونی ۳۵ درصد افزایش خواهد یافت. تحت این شرایط بهره‌برداری از منابع گازی مورد توجه جدی جامعه جهانی قرار گرفته و کشورهای دارای منابع گازی نسبت به توسعه میادین گازی، توجه ویژه‌ای مبذول داشته‌اند (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۲۵).



نقشه ۲: مخازن و تاسیسات نفت و گاز در حوزه خلیج فارس (Pars Times, 2020)

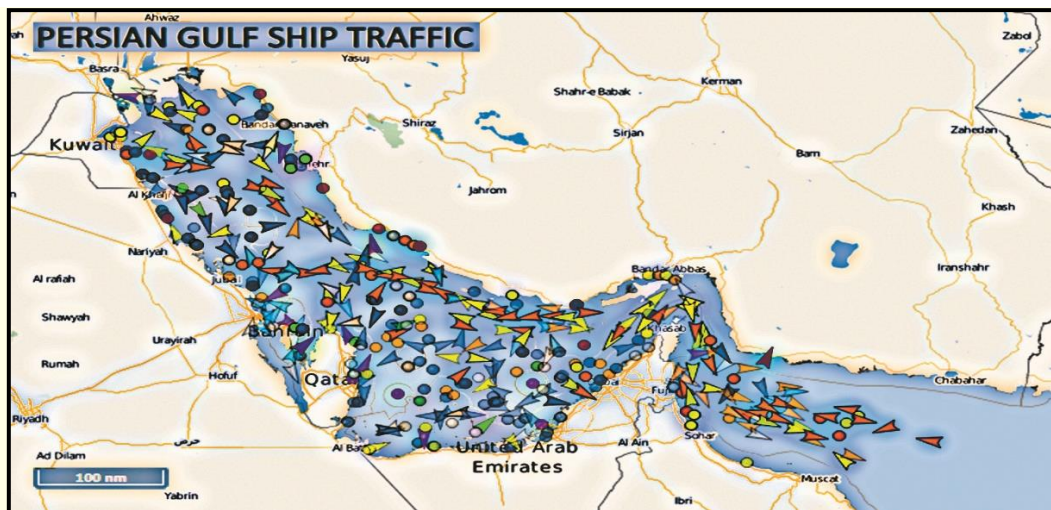
سیاست انرژی در این منطقه بر اساس همان نگاه‌های امنیتی و دلایل متعددی که در سطور قبل ذکر شد، دچار واگرایی است. این مسئله ناشی از تامین منافع مصرف‌کنندگان است که اجماع دولت‌های منطقه‌ای را منجر به انحصار قیمت‌گذاری می‌دانند و به همین علت سعی در توسعه تضاد منافع تولیدکنندگان در جهت تامین منافع مصرف‌کنندگان دارند (شالباف، ۱۳۹۵: ۲۴۲).

در سطح اقتصادی، دریاها از دو منظر ماهیگیری و گردشگری قابل توجه هستند. کهن‌ترین استفاده انسان از دریا مربوط به ماهیگیری است. طبق شواهد به دست آمده در حدود ۴۰۰۰۰ سال قبل در چین، ماهی یکی از مواد تشکیل‌دهنده رژیم غذایی معمول آنان بوده است (Yaowu et al, 2009). این استفاده در طول زمان گسترده‌تر شد و به مرور به صنعت ماهیگیری تبدیل شد، به طوری که کل تولید ماهی و سایر آبزیان دریایی در سال ۲۰۱۴ به ۱۶۷.۲ میلیون تن رسید (FAO, 2014). در خلیج فارس از زمان‌های بسیار دور صید ماهی مورد توجه بوده است. امروزه نیز صنعت ماهیگیری در حوزه خلیج فارس نقش پررنگی دارد. در این میان ایران بیشترین سهم صید ماهی را به خود اختصاص داده است. بر اساس آمار سازمان شیلات در سال ۱۳۹۵، میزان صید ایران از آب‌های این منطقه به ۶۰۰۸۰۲ تن رسید (سازمان شیلات ایران، ۱۳۹۶: ۱۸). در بررسی تاریخ ماهیگیری در خلیج فارس، ایران اولین کشوری است که

برای نخستین بار در راه پیاده کردن روش‌های نوین صید و بهره‌برداری شیلاتی در آب‌های خلیج فارس و دریای عمان گام نهاد. بر این اساس در مطالعه‌ای که ژاپنی‌ها در فاصله ۱۰ مایلی ساحل دریا از ۲۶ ژانویه ۱۹۵۴ تا آخر مارس ۱۹۵۵ میلادی انجام دادند به این نتیجه رسیدند که صید ماهی در تمام مدت سال در خلیج فارس ممکن می‌باشد. به علاوه محققان ژاپنی به سازمان برنامه توصیه کردند که با توجه به بکر بودن زمینه صید در آب‌های خلیج فارس، به جا خواهد بود که صنعت ماهیگیری با اصول جدید و تجهیزات کافی در جنوب ایران به وجود آید. بر اساس همین توصیه بود که سازمان برنامه مصمم به تاسیس شرکتی به نام شرکت ماهیگیری خلیج فارس شد. این شرکت، بعدها به سازمان شیلات تبدیل شد (اداره کل شیلات بوشهر، ۱۳۹۹).

موضوع گردشگری از دیگر مزایای اقتصاد دریامحور است. اکثر کشورها از یک سو در تلاش هستند تا با جذب توریسم به‌ویژه در بعد بین‌المللی و از سویی دیگر با ظرفیت‌سازی‌های جدید جذب توریسم، نه تنها به معرفی فرهنگی کشور، سرزمین، ملت و هویت ملی خود به جهانیان پردازند بلکه از منافع اقتصاد پایداری بهره‌مند گردند. در مورد اهمیت بازار گردشگری همین نکته کافی است که عنوان کنیم در سال ۲۰۱۳ میلادی، بالغ بر ۶.۵ تریلیون دلار گردش سرمایه داشته است (اعظمی و موسوی زارع، ۱۳۹۵: ۲۲). گردشگری دریایی خود به دو شاخه مهم گردشگری ساحلی و گردشگری دریایی تقسیم می‌شود (مطیعی لنگرودی و همکاران، ۱۳۹۶: ۴۳). در این زمینه برخی از کشورهای حوزه خلیج فارس به توفیقات قابل توجه‌ای دست یافته‌اند. مصداق بارز این امر کشور امارات متحده عربی و شهر دبی است. در سال ۲۰۱۸ بر اساس آمار بانک جهانی، حدود ۲۱,۲۸۶,۰۰۰ گردشگر خارجی از کشور امارات متحده عربی بازدید کرده‌اند؛ این در حالی است که در همین مدت، حدود ۷,۲۹۶,۰۰۰ گردشگر خارجی به ایران وارد شده‌اند (World Bank, 2018). ورای مواردی که نام برده شد، شیرین‌سازی آب دریا نیز از دیگر منافع اقتصادی این پهنه آبی است (صادقی و همکاران، ۱۳۹۷: ۱۴۵).

در سطح ارتباطی و لجستیکی نیز منطقه خلیج فارس از مهم‌ترین کریدورهای حمل و نقل جهانی است. امروزه بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌گیرد که نتیجه میزان بهره‌وری و صرفه اقتصادی راه‌های دریایی به نسبت راه‌های خشکی و هوایی است (مرادی و قاسمی، ۱۳۹۰: ۱). تجارت دریایی دارای سابقه تاریخی بس طولانی در منطقه خاورمیانه است. در واقع قرار گرفتن در میانه راه‌های شرق و غرب باعث شد که این منطقه، نقش استراتژیک و راهبردی در تجارت دوران قدیم داشته باشد. در این میان خلیج فارس نیز مهم‌ترین آبراه برای تجارت دریایی بوده است (قیم، ۱۳۹۳: ۱).



نقشه ۳: حمل و نقل کشتی‌ها در خلیج فارس (Marine Vessel Traffic, 2020)

امروزه نه تنها از اهمیت این آبراه کاسته نشده بلکه به علت اینکه مسیر انتقال نفت کشورهای ایران، عراق، کویت، عربستان و امارات متحده عربی است، منطقه‌ای مهم و راهبردی به شمار می‌آید. در حدود ۳۰ درصد نفت جهان از منطقه خلیج فارس تامین می‌شود که این مقدار گاهی افزایش و گاهی کاهش می‌یابد. نفت تولید شده در حوزه خلیج فارس باید از طریق این پهنه آبی و از راه تنگه هرمز به سایر نقاط جهان حمل شود. از لحاظ حمل و نقل کالاهای تجاری نیز خلیج فارس دارای اهمیت است. علت این رونق ناشی از سهولت حمل و نقل و دسترسی فوری به آب‌های آزاد است (میرزاجانی و لطفی، ۱۳۹۶: ۶۶).

۳- ایمو و امنیت دریانوردی

از مهم‌ترین عوامل مخل امنیت دریانوردی دزدی دریایی، تروریسم دریایی، قاچاق مواد مخدر، قاچاق مهاجران و ماهیگیری غیر قانونی است. این موارد در کنار برخی دیگر از عناوین دیگر، موجبات ناامن شدن هر چه بیشتر دریاها شده است. در این میان دزدی دریایی و تروریسم دریایی به مراتب مخرب‌تر است و موجبات ناامنی دریاها را فراهم آورده است. دزدی دریایی نیز به نوعی از سایر این عناوین مجزا است و علت آن سابقه طولانی در تشویق به برخورد با این جرم در سطح بین‌الملل است. با همه این تفاسیر، توجه ایمو به امنیت دریانوردی به صورت ویژه در اواخر قرن بیستم خود را نمایان ساخت. گروگانگیری در کشتی مسافرتی ایتالیایی آشیل لورو^۱ در ۷ اکتبر ۱۹۸۵ میلادی، آغازگر یک سری تمهیدات ویژه برای امنیت دریایی بود. وقایع قابل توجه دیگری نیز در ارتباط با تهدید امنیت دریایی

روی داد که توجه بیش از پیش به مقوله امنیت دریایی را توجیه می‌نمود. این اقدامات عبارت هستند از:

- دزدی کشتی اس اس سانتا ماریا^۱ (کشتی تفریحی) در لاگوئیرا (ونزوئلا)، ۲۳ ژانویه ۱۹۶۱
 - دزدی کشتی آنزوآتگی^۲ (کشتی باری) در سواحل ونزوئلا، ۱۲ فوریه ۱۹۶۳
 - دزدی کشتی اس اس کلمبیا ایگل^۳ (کشتی باری)، ۱۴ مارس ۱۹۷۰
 - دزدی کشتی ام وی آورسیا^۴ (کشتی مسافربری) در بندر ترابوزان در ترکیه، ۱۶ ژانویه ۱۹۹۶
 - حمله به کشتی یواس اس کول^۵ (کشتی نیروی دریایی) در بندر عدن در یمن، ۱۰ ژوئن ۲۰۰۰
 - حمله به کشتی اس اس لیمبورگ^۶ (نفت کش) در خلیج عدن در سواحل یمن، ۶ اکتبر ۲۰۰۲
 - حمله به کشتی سوپرفری^۷ (کشتی مسافربری) در فیلیپین، ۲۷ فوریه ۲۰۰۴
 - حمله به کشتی ام وی ام استار^۸ (نفت کش غول‌پیکر) در خلیج فارس، ۲۷ ژوئیه ۲۰۱۰؛
- در این میان سازمان بین‌المللی دریانوردی به‌عنوان نهاد ذی‌صلاح، تعداد زیادی از کنوانسیون‌ها و مقررات متنوع را به تصویب رسانده است. بر همین اساس و به دلیل چالش‌های امنیتی جدیدی که توسط برخی اعمال تروریستی مخرب در سطح جهان رخ داد، این سازمان بایستی به سرعت و به نحوی مناسب به این چالش‌ها پاسخ می‌داد و به منظور تقابل با این تهدیدات، به شیوه‌ای کارآمد و به‌عنوان بخشی جدایی‌ناپذیر از تعهدات خود، وظیفه ایمن‌سازی و امنیت سفر و حمل و نقل در دریا را بر عهده می‌گرفت (IMO, 2017). بر همین اساس، ای‌مو با توجه به دو اقدام اصلی مخل امنیت دریایی یعنی دزدی دریایی و تروریسم دریایی و سایر اقدامات خلاف دیگر که دارای اهمیت کمتری بودند، به سمت تدوین و اشاعه رژیم امنیت دریایی رفت.

۳-۱ شکل‌گیری رژیم امنیت دریایی

در طول تاریخ مسئله امنیت دریایی هر کشوری به خود آن کشور باز می‌گشت. این رویه تا اواسط قرن بیستم میلادی نیز ادامه داشت و کشورها به جز در مورد دزدی دریایی، در سایر زمینه‌های امنیتی به

1 - SS Santa Maria

2 - Anzoategui

3 - SS Columbia Eagle

4 - MV Avrasya

5 - USS Cole

6 - SS Limburg

7 - SuperFerry

8 - M/V M. Star

صورت انفرادی عمل می‌کردند؛ اما از یک سو کنوانسیون حقوق دریاها و از سوی دیگر الزامات کشتیرانی بین‌المللی و بازیگران فعال در آن و به‌ویژه نقش برجسته ایمو باعث شد که همکاری‌های بین‌المللی و منطقه مد نظر قرار گیرد و موجبات شکل‌گیری رژیم‌های الزامی و غیر الزامی در جهت ارتقاء امنیت دریایی شکل گیرد (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۴۳). مهم‌ترین اسناد تشکیل‌دهنده رژیم امنیت دریایی که توسط ایمو تدوین و مصوب شده است به شرح ذیل است.

۳-۱-۱ کنوانسیون سرکوب اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ میلادی^۱

در سال‌های آخر قرن بیستم و دهه ابتدایی قرن بیست و یکم، ایمو بر امنیت دریانوردی تمرکز کرد. مجمع عمومی ایمو پس از حادثه گروگانگیری در کشتی آشیل لورو متوجه مسائل امنیت دریایی گردیدند. پس از این حادثه، قطعنامه‌ای^۲ از سوی مجمع عمومی سازمان ملل تصویب شد. این قطعنامه، سازمان بین‌المللی دریانوردی را ملزم به تدوین یک کنوانسیون بین‌المللی در زمینه ایمنی و امنیت دریانوردی می‌کند (همان: ۳۴۴). در نوامبر سال ۱۹۸۵ میلادی، این مشکل توسط چهاردهمین مجمع ایمو مد نظر قرار گرفت و پیشنهاد آمریکا مبنی بر آنکه اقداماتی در زمینه پیشگیری از این اعمال غیر قانونی بایستی توسط ایمو به انجام برسد، مورد حمایت قرار گرفت. در این نشست، مجمع قطعنامه‌ای^۳ را در باب اقداماتی در زمینه پیشگیری از اعمال غیر قانونی که ایمنی کشتی‌ها و امنیت مسافران و خدمه آنان را تهدید می‌کند، به تصویب رساند. سپس کمیته ایمنی دریایی در سال ۱۹۸۶ میلادی، بخشنامه‌ای^۴ در مورد اقدامات پیشگیری‌کننده از اعمال غیر قانونی بر علیه مسافران و خدمه سوار بر کشتی‌ها صادر کرد. در نوامبر سال ۱۹۸۶ میلادی، دولت‌های اتریش، مصر و ایتالیا پیشنهاد کردند که ایمو کنوانسیونی در مورد موضوع اعمال غیر قانونی علیه ایمنی ناوبری دریایی تدوین کند (IMO, 2017). این کنوانسیون در مارس ۱۹۸۸ میلادی و در رم ایتالیا، تحت عنوان سرکوب اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی^۵ تصویب شد و در ۱۹۹۲ میلادی لازم‌الاجرا گشت. این کنوانسیون اولین رژیم حقوقی مختص امنیت و تروریسم را بنا نهاد (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۴۴). هدف اصلی کنوانسیون تضمین این امر بود که واکنش مناسبی علیه اشخاصی که اعمال غیر قانونی بر ضد کشتی‌ها انجام می‌دهند، اتخاذ شود. اهم این اعمال

1 - International Conference on the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)

2 - A/RES/40/60 (9 December 1985)

3 - A.584(14) (20 November 1985)

4 - MSC/Circ.443 (26 September 1986)

5 - Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation

غیر قانونی شامل تصرف کشتی با اعمال زور و اعمال خشونت‌آمیز علیه افراد سوار بر کشتی می‌شد و یا قرار دادن وسایلی در کشتی که احتمال تخریب یا آسیب رساندن به کشتی یا خدمه و مسافران را دارد. این کنوانسیون کشورهای طرف قرارداد را متعهد می‌سازد که متهمان این جرایم را مسترد کرده یا تحت پیگرد قرار دهند (IMO, 2017). همچنین کشورها را متعهد به جرم‌انگاری اعمال غیر قانونی مندرج در کنوانسیون کرده که در نوع خود برای اولین بار می‌باشد (کیانی مقدم و همکاران، ۱۳۹۱). کنوانسیون مذکور هم اکنون دارای ۱۶۶ عضو است و ۹۵.۱۶ درصد از حجم ناوگان کشتیرانی بین‌المللی را در بر می‌گیرد (IMO, 2021).

۳-۱-۲ پروتکل ۲۰۰۵ میلادی بر کنوانسیون سرکوب اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی (۲۰۰۵ میلادی)^۱

در سال ۲۰۰۵ میلادی، پروتکلی بر کنوانسیون ۱۹۸۸ میلادی افزوده شد. این پروتکل پس از حملات تروریستی از جمله حملات تروریستی در سال ۲۰۰۱ میلادی، حمله به نفتکش فرانسوی لیمبورگ و حمله به کشتی سوپرفری در فوریه ۲۰۰۴ میلادی شکل گرفت. این پروتکل بر دو مسئله اساسی تاکید دارد. این دو مسئله عبارت است از جلوگیری از حمل و نقل سلاح‌های تخریب‌انبوه (اعم از بیولوژیکی، شیمیایی و هسته‌ای) و حمل و نقل تروریست‌های شناخته شده. این پروتکل در سال ۲۰۰۵ میلادی به تصویب سازمان بین‌المللی دریانوردی رسید و در ۲۸ ژوئیه ۲۰۱۰ میلادی لازم‌الاجرا شد. از مهم‌ترین ویژگی‌های این پروتکل، افزودن جرایم جدیدی به لیست جرایم کنوانسیون ۱۹۸۸ میلادی و دیگری افزوده شدن حق بازرسی بود (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۴۶). بر اساس این حق، «طرف پروتکل با رضایت دولت صاحب پرچم می‌تواند وارد کشتی حامل پرچم دولت دیگر عضو شود و آن را بازرسی کند به شرطی که کشتی خارج از دریای سرزمینی کشورها باشد و دلایل معقولی بر این سوءظن وجود داشته باشد که کشتی یا شخص داخل کشتی در ارتکاب جرمی بر اساس کنوانسیون دخیل است یا دخیل بوده یا در شرف دخالت است». البته در این نوع بازرسی، دولت صاحب پرچم می‌تواند درخواست یک کشور عضو برای بازرسی را قبول یا رد کند. این فرایند می‌تواند به صورت اتوماتیک‌وار و از طریق ثبت فرم‌هایی در نزد دبیر کل ایمو نیز انجام بگیرد. بر این اساس دو نوع فرم وجود دارد؛ در فرم اول دولت صاحب پرچم به همه درخواست‌های ورود به کشتی که دیگر کشورهای عضو ارائه

1 - Protocol of 2005 to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation

می‌دهند، رضایت می‌دهد ولی فرم دوم در صورتی که دولت صاحب پرچم ظرف چهار ساعت از دریافت درخواست، پاسخ ندهد، رضایت به درخواست سوار شدن به کشتی مفروض گرفته می‌شود. ضروری است که کشور متقاضی بازدید، دولت صاحب پرچم را در جریان نتایج ورود به کشتی قرار دهد. همچنین برای طی نمودن روند بازرسی باید از به کارگیری زور اجتناب شود (همان: ۳۴۸). این پروتکل هم اکنون دارای ۴۴ عضو است (IMO, 2021).

۳-۱-۳ اصلاحیه‌های ۲۰۰۲ میلادی بر کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴ میلادی)

در ادامه روند نگرانی جامعه جهانی از تشدید تروریسم و در ماه دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی، اعضای ایمو متفق‌القول شدند که تدابیر جدید امنیتی را برای کشتی‌ها و تاسیسات بندری تهیه و تدوین نموده و آن را برای تصویب نهایی و لازم‌الاجرا شدن به گردهمایی دیپلماتیک دولت‌های متعاهد کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، که در دسامبر همان سال و در مقر ایمو یعنی شهر لندن برگزار می‌شد، ارسال نمایند. در گردهمایی مذکور اصلاحاتی در برخی مقررات و فصل‌های کنوانسیون مزبور صورت گرفت. از جمله این اصلاحیه‌ها عبارت است از اتخاذ روش‌هایی برای بهبود سیستم‌های شناسایی، نظارت و امنیت کشتی‌ها. این اصلاحیه‌ها در سال ۲۰۰۴ میلادی لازم‌الاجرا شد (IMO, 2017).

۳-۱-۴ کُد بین‌المللی امنیت کشتی و تاسیسات بندری ۲۰۰۲ میلادی^۱

در همین گردهمایی ماه دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی، آیین‌نامه جدیدی نیز تحت عنوان کُد بین‌المللی امنیت کشتی و تاسیسات بندری پدید آمد تا با مشارکت همه دست‌اندرکاران این صنعت بتوان اقداماتی که امنیت را در بخش کشتیرانی دریایی به مخاطره می‌اندازد شناسایی، پیشگیری و با آن مقابله کرد. ساز و کار این کد بین‌المللی به این گونه است که ارزیابی‌های مستمر از کشتی‌ها و بنادر صورت بگیرد و بنا بر این ارزیابی‌ها، طرح‌های امنیتی مقتضی صورت گیرد. همچنین بر اساس این کد از کشورها درخواست می‌شود تا سطح خطر تهدیدات امنیتی برای بنادر و کشتی‌ها را تعیین نمایند و متناسب با سه سطح خطر عادی، بالا، تهدید محتمل یا قریب‌الوقوع، اقدامات متناسب با هر یک از سطوح را به انجام برسانند. این کد بین‌المللی نیز در سال ۲۰۰۴ میلادی لازم‌الاجرا گردید (سون و همکاران، ۱۳۹۰: ۳۵۱). این کُد تحت عنوان فصل ۱۱-۲ کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا شناخته می‌شود و مبنای

1 - The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)

یک نظام امنیتی جامع و اجباری برای حمل و نقل بین‌المللی است. این کد به دو بخش تقسیم شده است؛ بخش (الف) که اجباری می‌باشد، خلاصه‌ای دقیق از الزامات مربوط به امنیت دریانوردی و بندری را ارائه می‌کند که دول طرف قرارداد کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، مقامات بندری و شرکت‌های کشتیرانی باید از آنها تبعیت کنند. بخش (ب) این قانون نیز مجموعه‌ای از دستورالعمل‌های توصیه‌ای در مورد چگونگی برآورده ساختن الزامات و تعهدات تنظیم شده در مفاد بخش (الف) را عرضه می‌کند. به منظور دستیابی به اهداف مطرح شده در کُد، دول طرف قرارداد کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، مقامات بندری و شرکت‌های کشتیرانی ملزم می‌باشند که تحت مقررات کُد، افسران و پرسنل امنیتی مناسب را به کشتی، تاسیسات بندری و شرکت کشتیرانی اختصاص دهند. این افسران امنیتی شامل افسران امنیتی برای تاسیسات بندری^۱، افسران امنیتی کشتی^۲ و افسران امنیتی شرکت^۳ می‌شوند و مسئول ارزیابی، آماده‌سازی و اجرای طرح‌های امنیتی کارآمدی هستند که قادر به مدیریت هر نوع تهدید امنیتی بالقوه باشند. در این میان ایمو نیز هرگونه پشتیبانی مورد نیاز برای به اجرا در آوردن مقررات کُد را تامین می‌نماید. این پشتیبانی به طور غالب از طریق برگزاری کارگاه‌های ملی و منطقه‌ای، سمینارها و ماموریت‌های ارزیابی به انجام می‌رسد (IMO, 2017).

۳-۱-۵ کُد رفتاری ایمو و سازمان بین‌المللی کار (ایلو) در ارتباط با امنیت در بنادر^۴

اما کنفرانس ماه دسامبر سال ۲۰۰۲ میلادی، خروجی‌های دیگری را نیز شامل می‌شد. خروجی این کنفرانس یازده قطعنامه بود. در میان این قطعنامه‌ها، قطعنامه هشتم کنفرانس در ارتباط با «بهبود امنیت در همکاری با سازمان بین‌المللی کار» بود. قطعنامه هشتم کنفرانس، ایمو و ایلو را تشویق و ترغیب می‌نمود تا یک کارگروه مشترک را در جهت انجام هر نوع اقدام مورد نیازی در مورد امنیت بنادر تشکیل دهند (Forest, 2006: 407). کارهای مقدماتی شامل پیش‌نویس اولیه کُد رفتاری ایمو و ایلو در مورد امنیت در بنادر توسط یک گروه کاری غیر رسمی ایلو در ارتباط با امنیت دریایی به عهده گرفته شد. در این گروه کاری، دبیرخانه ایمو، نمایندگان کارگران و نمایندگانی از سوی دولت‌ها و صنایع نیز عضویت داشتند. گروه کاری مشترک ایمو و ایلو در ارتباط با امنیت بنادر در هفتاد و هفتمین جلسه

1 - Port Facility Security Officers (PFSOs)

2 - Ship Security Officers (SSOs)

3 - Company Security Officers (CSOs)

4 - ILO/IMO Code of practice on security in ports

کمیته ایمنی دریایی در ژوئن ۲۰۰۳ میلادی تاسیس شد و در اولین نشست خود در ژوئیه ۲۰۰۳ میلادی، پیش‌نویس اولیه کُد رفتاری ایمو و ایلو که توسط گروه کاری غیر رسمی ایلو تدوین شده بود را بررسی نموده و سپس آن را به تصویب رساند. پس از آن یک کمیته فرعی که متشکل از متخصصان امنیت، ایمنی و سلامت در بنادر بودند به بررسی بیشتر این پیش‌نویس پرداخته و آن را تصویب کردند. این کُد مفاد کُد بین‌المللی امنیت کشتی و تاسیسات بندری را تا جایی که به حفظ امنیت بنادر مربوط است، تکمیل می‌کند. این کُد رفتاری توسط سازمان بین‌المللی کار در دویست و هشتاد و نهمین جلسه آن در ماه مارس سال ۲۰۰۴ میلادی و توسط کمیته ایمنی دریایی سازمان ایمو در هفتاد و هشتمین جلسه آن در ماه مه سال ۲۰۰۴ میلادی به تایید رسید (IMO, 2017).

مهم‌ترین اهدافی که این کُد مد نظر داشته و دارد عبارت است از اینکه اقدامات امنیتی در بنادر را در سطح قابل قبول از ریسک در تمام سطوح امنیتی حفظ نماید. این اقدامات امنیتی باید به صورت پیوسته و به منظور کاهش خطرات و در کلیه مراحل برای کنترل دسترسی به مناطق محدود شده و دیگر نقاط کلیدی صورت گیرد. برخی از مصادیقی که ممکن است در تیررس این اقدامات قرار بگیرد عبارت است از جلوگیری از دسترسی اشخاص غیر مجاز به بندر، جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و مواد ممنوع، جلوگیری از فعالیت‌های جنایی مانند سرقت و محافظت در برابر افشای غیرمجاز موارد طبقه بندی شده، اطلاعات اختصاصی تجاری یا اطلاعات حساس امنیتی (ILO & IMO, 2003).

از دیگر مواردی که ماحصل همکاری ایلو و ایمو بود، می‌توان به مقاله‌نامه شماره ۱۸۵ ایلو مصوب سال ۲۰۰۳ میلادی اشاره کرد. این مقاله‌نامه که اصلاح شده مقاله‌نامه اسناد هویتی دریانوردان به سال ۱۹۵۸ میلادی است، نظام شناسایی جدیدی را برای دریانوردان ایجاد نمود. تدوین این نظام شناسایی بیومتریکی به سبب تهدیدات جدی تروریستی بود که در آن زمان جامعه بین‌المللی با آن درگیر بود. ایجاد پایگاه الکترونیکی ملی و ثبت مدارک دریانوردی نیز از جمله مقررات جدید این مقاله‌نامه بود. این مقاله‌نامه در سال ۲۰۰۵ میلادی لازم‌الاجرا شد (ILO, 2003).

۳-۱-۶ سایر اقدامات

مجموعه کنوانسیون‌ها و اسنادی که خلاصه‌وار ذکر آن رفت و توسط ایمو مصوب و اجرایی شد، ماحصل تجربه ایمو در زمینه امنیت دریایی بود؛ اما علاوه بر آن، این سازمان برخی اسناد دیگر که مرتبط به امنیت دریایی می‌شود نیز صادر نموده است. این اسناد با توجه به ماهیت توصیه‌ای و راهنمایی

که دارند، غیرالزام‌آور هستند اما حاوی مفادی می‌باشند که تبعیت از آن در ارتقاء امنیت دریایی کارا هستند. این اسناد به شرح زیر می‌باشد:

- بخشنامه ۶۲۲ و ۶۲۳ کمیته ایمنی^۱ در باب رهنمودهایی برای دولت‌ها و صنایع در جهت مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه علیه کشتی‌ها؛

- بخشنامه ۷۵۴ کمیته ایمنی^۲ در باب امنیت مسافران کشتی‌های مسافربری و انجام توصیه‌هایی در مورد اقدامات امنیتی جهت بنادر و مسافران کشتی‌های مسافربری در سفرهای بین‌المللی کوتاه‌تر از ۲۴ ساعت؛
- قطعنامه ۸۷۱ مجمع ایمو^۳ در باب رهنمودهایی برای تخصیص مسئولیت در جهت حل و فصل موفقیت‌آمیز موارد مربوط به مسافران قاچاق؛

- قطعنامه ۸۷۲ مجمع ایمو^۴، مجمع در ارتباط با رهنمودهایی جهت پیشگیری و سرکوب قاچاق مواد مخدر، مواد روانگردان و پیش‌ماده‌های شیمیایی در کشتی‌هایی که در حمل و نقل بین‌المللی دریایی مشغول به کار هستند. البته این قطعنامه در حال حاضر توسط کمیته تسهیل ایمو در حال بازبینی قرار دارد (Hesse & Charalambous, 2004: 124).

۴- امنیت دریانوردی در خلیج فارس

همان‌گونه که در بخش‌های پیشین ذکر شد، خلیج فارس به‌عنوان یکی از مناطق دریایی بسیار مهم بین‌المللی است و با توجه به اهمیتی که این حوزه در چرخه انرژی جهانی دارد، امنیت دریایی در آن دارای اهمیتی دوچندان است، به‌ویژه وجود تنگه هرمز که یکی از راهبردی‌ترین مسیرهای بین‌المللی کشتیرانی در جهان به شمار می‌آید، باعث شده امنیت دریایی و دریانوردی در این منطقه بسیار مورد توجه باشد. این تنگه با توجه به بند چهارم ماده ۱۶ کنوانسیون ژنو مورخ ۱۹۵۸ میلادی مربوط به دریای سرزمینی و منطقه نظارت^۵، تحت عنوان تنگه بین‌المللی^۶ شناسایی شده است. تنگه‌های بین‌المللی طبق بند چهارم این ماده، تنگه‌هایی هستند که قسمتی از دریای آزاد را به قسمتی دیگر از دریای آزاد و یا به دریای سرزمینی یک کشور بیگانه متصل می‌سازند و در خدمت کشتیرانی بین‌المللی قرار دارند. بنابراین تنگه هرمز که دو دریای آزاد را به یکدیگر مرتبط می‌کند و حمل و نقل دریایی بین‌المللی را در این

1 - MSC/Circs 622 and 623 (16 June 1999)

2 - MSC/Circ 754 (5 July 1996)

3 - Assembly resolution A.871(20) (5 December 1997)

4 - Assembly resolution A.872(20) (27 November 1997)

5 - Convention on the Territorial Sea and the Contiguous Zone

6 - International Strait

منطقه میسر می‌سازد، در گروه تنگه‌های بین‌المللی قرار می‌گیرد (منتظران، ۱۳۹۷). کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در این باب سکوت کرده اما با استنباط از مفهوم مخالف بند ج ماده ۳۵ این کنوانسیون، تنگه هرمز تابع مقرراتش است و در زمان صلح کلیه کشتی‌ها اعم از جنگی، دولتی و تجاری به هنگام عبور از تنگه هرمز از حق عبور ترانزیت برخوردار هستند (دیده‌بان هشتم، ۱۳۹۵). بنابراین از منظر حقوق بین‌الملل و به طور ویژه حقوق بین‌الملل دریاها، آزادی کشتیرانی و عدم اخلال در تنگه‌های بین‌المللی بسیار مورد توجه است. بر همین منوال، عدم اخلال در کشتیرانی و امنیت پایدار دریایی در تنگه هرمز برای جامعه جهانی حائز اهمیت است. اما طوفان وقایع در این منطقه، همواره سبب شده است ناامنی دریایی در این منطقه به صورت یک معضل خود را نشان دهد.

جنگ نفتکش‌ها در زمان جنگ ایران و عراق، حملات نیروی دریایی ایالات متحده علیه نیروی دریایی ایران در ۱۸ آوریل ۱۹۸۸ میلادی، سرنگونی پرواز ۶۵۵ ایران‌ایر و سپس زنجیره‌ای از تقابل‌های دریایی میان ایران و ایالات متحده در خلیج فارس در سال‌های ۲۰۰۸، ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۲، ۲۰۱۵، ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ میلادی از این جمله است. اما در سال‌های ۲۰۱۹ تا ۲۰۲۱ شدت تنش‌های امنیتی در خلیج فارس فزونی گرفت. خرابکاری در چهار کشتی در فجیره امارات، انفجار دو نفتکش در دریای عمان، تقابل در توقیف نفتکش‌ها میان ایران و بریتانیا، توقف نفتکش کره‌ای توسط ایران، حملات مختلف به کشتی‌های اسرائیلی و در نهایت حادثه ماه اوت در خلیج عمان از مصادیق اوج گرفتن تنش‌ها و قربانی شدن امنیت دریایی بود (Nikou, 2021). بر همین منوال ضروری است که وضعیت کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر دول تاثیرگذار در این منطقه، در مقابل رژیم امنیت دریایی ایمو مشخص شود.

۱ - بند ج ماده ۳۵: «رژیم حقوقی در تنگه‌هایی که عبور و مرور آنها به طور کامل یا جزئی توسط کنوانسیون‌های بین‌المللی طولانی مدت که به طور خاص مربوط به این تنگه‌ها هست، تنظیم می‌شود».

جدول ۱: وضعیت کشورها در قبال رژیم امنیت دریایی ایمو (IMO, 2021)

مقاله‌نامه شماره ۱۸۵ ایلو (ILO, 2003)	کُد رفتاری ایمو و ایلو در ارتباط با امنیت در بنادر ^۲	اصلاحیه‌های ۲۰۰۲ سولاس و کُد بین‌المللی امنیت کشتی و تاسیسات بندری ۲۰۰۲	پروتکل وارده بر کنوانسیون سرکوب اعمال غیر قانونی	کنوانسیون سرکوب اعمال غیر قانونی علیه ایمنی دریانوردی		
	مصوب کمیته ایمنی دریایی سازمان ایمو در جلسه ۷۸ در ماه می سال ۲۰۰۴ میلادی مصوب سازمان بین‌المللی کار در جلسه ۲۸۹ در ماه مارس سال ۲۰۰۴ میلادی	در ۱ ژوئیه ۲۰۰۴ میلادی اجرایی شدند	۱۷ اکتبر ۱۹۹۴	۳۰ اکتبر ۲۰۰۹	ایران	
			۱۷ ژانویه ۱۹۹۵	۲۸ ژانویه ۲۰۱۰		
			۲۴ آوریل ۱۹۸۵	۲ فوریه ۲۰۰۶	عربستان	
			۲۴ ژوئیه ۱۹۸۵	۳ می ۲۰۰۶		
۲۱ نوامبر ۲۰۲۱			۱۴ دسامبر ۱۹۹۰	۱۹ ژوئیه ۲۰۲۱	۲۱ مارس ۲۰۱۴	عراق
			۱۴ مارس ۱۹۹۱	۱۷ اکتبر ۲۰۲۱	۱۹ ژوئن ۲۰۱۴	
			۱۵ دسامبر ۱۹۸۳		۱۵ سپتامبر ۲۰۰۵	امارات
			۱۵ مارس ۱۹۸۴		۱۴ دسامبر ۲۰۰۵	
			۲۹ ژوئن ۱۹۷۹		۳۰ ژوئن ۲۰۰۳	کویت
			۲۵ می ۱۹۸۰		۲۸ سپتامبر ۲۰۰۳	
			۲۲ دسامبر ۱۹۸۰	۱۰ ژانویه ۲۰۱۴	۱۸ سپتامبر ۲۰۰۳	قطر
			۲۲ مارس ۱۹۸۱	۱۰ آوریل ۲۰۱۴	۱۷ دسامبر ۲۰۰۳	
			۲۱ اکتبر ۱۹۸۵		۲۱ اکتبر ۲۰۰۵	بحرین
			۲۱ ژانویه ۱۹۸۶		۱۹ ژانویه ۲۰۰۶	
	۲۵ آوریل ۱۹۸۵		۲۴ سپتامبر ۱۹۹۰	عمان		
	۲۵ ژوئیه ۱۹۸۵		۱ مارس ۱۹۹۲			
	۷ سپتامبر ۱۹۷۸	۲۸ اوت ۲۰۱۵	۶ دسامبر ۱۹۹۴	ایالات متحده		
	۲۵ می ۱۹۸۰	۲۶ نوامبر ۲۰۱۵	۶ مارس ۱۹۹۵			

با توجه به جدول ۱، آنچه مشخص است کشورهای حوزه خلیج فارس و ایالات متحده به‌عنوان بزرگ‌ترین نیروی خارجی حاضر در این منطقه از حیث عضویت در سازکارها و کنوانسیون‌های تشکیل‌دهنده رژیم امنیتی دریایی، مشارکت داشته‌اند. بنابراین علی‌رغم عدم عضویت برخی کشورها در بخشی از

۱ - زیرمجموعه‌های کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (سولاس) مصوب ۱۹۷۴ میلادی هستند.

۲ - همه کشورهای مربوط در این مبحث، عضو ایمو و ایلو هستند.

۳ - تاریخ سپردن سند

۴ - تاریخ اجرایی شدن

سازکارهای امنیتی این رژیم، اما مشارکتشان در سطح کفایت و اینکه مبنایی برای تعهد این کشورها در جهت تامین امنیت دریایی باشد، قرار دارد.

فارغ از مبحث قانون‌گذاری و سازکارهای معاهده‌ای که ایمو در جهت امنیت دریایی برای کشورهای حوزه خلیج فارس فراهم کرده، بسترهای دیگری نیز در جهات توسعه امنیت دریایی وجود دارد. یکی از این بسترها ابزارهای نظارتی است. طرح ممیزی دولت‌های عضو ایمو^۱ یکی از این ابزارهای نظارتی است که در جهت افزایش اجرای مقررات دریایی در خلیج فارس می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد. این طرح با ماهیت نظارتی، میزان پایبندی دولت‌های عضو به تعهداتشان را طبق معاهدات ایمو می‌سنجد. کمیته فرعی اجرای اسناد ایمو^۲ در این زمینه تعهداتی را پذیرفته و در این جهت حرکت می‌کند (IMO, 2018). طرح مذکور در ابتدا به صورت داوطلبانه و سپس در اول ژانویه سال ۲۰۱۶ میلادی به صورت اجباری اجرا شد (Beckman & Sun, 2017: 234).

هر چند معاهدات تحت شمول این طرح ممیزی هنوز کنوانسیون‌های تخصصی در باب امنیت دریایی را شامل نمی‌شود اما از یک سو علاوه بر اینکه احتمال تحت شمول قرار گرفتن این کنوانسیون‌ها در آینده نزدیک وجود دارد، از سوی دیگر برخی از همین کنوانسیون‌هایی که هم اکنون تحت شمول این طرح هستند نیز خود دربرگیرنده برخی مقررات در زمینه امنیت دریایی است (IMO, 2018). در مجموع طرح ممیزی مزایای بسیاری را به همراه داشته است. ایمو از طریق ممیزی از کشورهای عضو خود که کشورهای حوزه خلیج فارس را هم در بر می‌گیرد، بازخورد ارزشمندی دریافت می‌کند که با در نظر گرفتن این بازخورد می‌تواند به کشورهای حوزه خلیج فارس در جهت بهبود ظرفیت خود برای اعمال اسناد قابل اجرای ایمو کمک کند. علاوه بر این، نتایج ممیزی می‌تواند به طور سیستماتیک به توسعه رژیم نظارتی در ایمو کمک نماید تا به بهبود پایش اثربخشی اقدامات در چارچوب مقررات کشتیرانی بین‌المللی کمک کند (همان). همچنین طرح ممیزی به مانند ابزاری به ایجاد و تقویت مسئولیت‌پذیری دولت‌های عضو با توجه به تعهداتشان تحت کنوانسیون‌های ایمو می‌پردازد، به‌ویژه در این منطقه پر تنش که بیش از پیش به مسئولیت‌پذیری دولت‌ها محتاج است (Beckman & Sun, 2017: 234-235).

1 - Member State Audit Scheme

2 - Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments

سیستم کنترل دولت بندری^۱، یکی دیگر از ابزارهای نظارتی کاربردی و کارآمد است. این سیستم در جهت ایمنی، امنیت و حفاظت از محیط زیست دریایی به گونه‌ای عمل می‌کند که علاوه بر تشویق دولت‌ها برای تطبیق مقررات با کشتی‌های تحت پرچم خود، آنها را به سمت حفظ و تطبیق مقررات در کشتی‌های دیگر سوق دهد. در واقع این نوع کنترل که به کنترل دولت بندری معروف است به‌عنوان یک سیستم پشتیبان برای دولت صاحب پرچم^۲ در زمینه اعمال مقررات و قوانین بین‌المللی ظاهر می‌شود (Moursy, 2015: 4). اما مفهوم کنترل ایالت بندری به مسئله بازرسی کشتی‌های خارجی در بنادر ملی در جهت تایید شرایط کشتی و تجهیزات آن مطابق با الزامات مقررات بین‌المللی اشاره دارد و اینکه کشتی مزبور طبق این قوانین اداره و عمل نماید. این بازرسی مبتنی بر حق قانونی دولت بندری است که تحت معاهدات بین‌المللی که در آن عضو هست، به او اعطا شده است. البته دولت بندری فاقد صلاحیت اجرایی در قبال کشتی خارجی واقع در بندر می‌باشد که از مواد کنوانسیون مزبور تخطی کرده است (Beckman & Sun, 2017: 230). اهداف کنترل دولت بندری نیز شامل موارد متعددی است اما مهم‌ترین آنان شامل حفاظت از منافع دولت بندری، اطمینان از اجرای قوانین و مقررات ایمو توسط دولت صاحب پرچم و بررسی هر قصوری از سوی گروه‌های مسئول از جمله صاحبان کشتی و صنایع بیمه است. بنابراین وقتی افسر کنترل از کشتی بازرسی می‌کند به این علت است تا اطمینان حاصل کند که حداقل پارامترهای مصوب ایمو در باب ایمنی، امنیت و محیط زیست دریایی در کشتی مزبور اجرا می‌شود (Moursy, 2015: 4). ذکر این نکته ضروری است که بازرسی در سیستم کنترل دولت بندری در ابتدای کار در قالب مجموعه محدود و محدودی از رویه‌ها ایجاد شد، اما با گذر زمان این موضوع به یک اصل عمومی تبدیل شد که الزامات و مقررات کنوانسیون‌ها را در قبال کشتی خارجی حاضر در بندر اجرا می‌کرد، حتی اگر دولت صاحب پرچم کشتی عضو آن کنوانسیون نباشد. بر همین اساس ایمو به منظور افزایش ثبات و تقویت کارایی بازرسی‌های سیستم کنترل دولت بندری، رویه‌هایی را در سطح بین‌المللی هماهنگ نمود و همکاری‌های منطقه‌ای را در زمینه هماهنگی شیوه بازرسی‌ها افزایش داد (Beckman & Sun, 2017: 231).

بنابراین با توجه به بند بالا، موضوع همکاری کشورها با همدیگر یکی از اصول اساسی در جهت پیشبرد اهداف ایمو بوده و هست. رسالت کلی ایمو نیز به‌عنوان یک موسسه تخصصی سازمان ملل متحد،

1 - Port State Control

2 - Flag State

بهبود کشتیرانی ایمن و مطمئن، کارآمد، پایدار و سازگار با محیط زیست از طریق همکاری کشورهای عضو است (IMO, 2018). همچنین مطابق ماده یک کنوانسیون ایمو، یکی از اهداف این سازمان عبارت است از فراهم نمودن تشکیلاتی برای همکاری میان دول مختلف در حوزه مقررات و قوانین دولتی و فعالیت‌هایی که مربوط به انواع مسائل فنی است که بر کشتیرانی تجاری بین‌المللی تأثیر می‌گذارد. ایمو بر همین اساس دولت‌ها را در جهت عقد توافقنامه‌های منطقه‌ای در مورد اجرای کنترل دولت بندری و همکاری با سازمان تشویق می‌کند. در همین باب، مجمع ایمو قطعنامه‌ای^۱ را در مورد همکاری‌های منطقه‌ای و ترویج توافقنامه‌های منطقه‌ای در مورد مسئله بازرسی کشتی تصویب کرد. در حال حاضر نه توافقنامه منطقه‌ای در مورد کنترل دولت بندری و در قالب یادداشت تفاهم امضا شده است. این توافقنامه‌های منطقه‌ای به شرح ذیل است:

- تفاهم‌نامه پاریس شامل اروپا و شمال آتلانتیک؛^۲
- تفاهم‌نامه توکیو شامل آسیا و اقیانوسیه؛^۳
- تفاهم‌نامه وینیا دل مار شامل آمریکای لاتین؛^۴
- تفاهم‌نامه کارائیب شامل حوزه کارائیب؛^۵
- تفاهم‌نامه ابوجا شامل آفریقای غربی و مرکزی؛^۶
- تفاهم‌نامه دریای سیاه شامل حوزه دریای سیاه؛^۷
- تفاهم‌نامه مدیترانه شامل حوزه دریای مدیترانه؛^۸
- تفاهم‌نامه اقیانوس هند شامل حوزه اقیانوس هند؛^۹
- تفاهم‌نامه ریاض شامل کشورهای عربی حوزه خلیج فارس؛^{۱۰}

البته قابل ذکر است که دهمین رژیم منطقه‌ای کنترل دولت بندری نیز توسط گارد ساحلی ایالات متحده آمریکا برقرار شده است (IMO, 2018). تفاهم‌نامه ریاض در ژوئن ۲۰۰۴ میلادی، در نشست ریاض

1 - Resolution A.682(17) (6 November 1991)
 2 - Europe and the north Atlantic (Paris MoU)
 3 - Asia and the Pacific (Tokyo MoU)
 4 - Latin America (Acuerdo de Viña del Mar)
 5 - Caribbean (Caribbean MoU)
 6 - West and Central Africa (Abuja MoU)
 7 - Black Sea region (Black Sea MoU)
 8 - Mediterranean (Mediterranean MoU)
 9 - Indian Ocean (Indian Ocean MoU)
 10 - Riyadh MoU

توسط شش کشور بحرین، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی امضا شد. این تفاهم‌نامه یک توافق برای دستیابی به حمل و نقل ایمن، امن و کارآمد در حوزه‌های دریایی منطقه خلیج فارس است و مقامات دریایی شش کشور مذکور در خلیج فارس را متعهد می‌کند تا به سیستم واحد اقدامات کنترل دولت بندری و تشدید همکاری و تبادل اطلاعات در مورد مسائل مربوط به این نوع کنترل بپردازند. نهاد اجرایی این تفاهم‌نامه، کمیته کنترل دولت بندری^۱ است. این کمیته از نمایندگان شش مقام دریایی دولت‌های عضو تشکیل شده و یک بار در سال یا در فواصل کوتاه‌تر در صورت لزوم تشکیل جلسه می‌دهد (Riyadh MOU, 2021). دبیرخانه این تفاهم‌نامه نیز در ژوئن ۲۰۰۵ میلادی و در مسقط پایتخت کشور عمان تاسیس شد. مدیر کنونی دبیرخانه مهندس محمد شعبان الزجعی است.^۲ این سازکار منطقه‌ای به مانند هم‌طرازان خود در سایر نقاط جهان، گام بلندی در جهت پیشبرد کشتیرانی ایمن و امن بوده اما ضعف اساسی آن به مانند بیشتر سازه‌های دیگر این منطقه عدم عام‌الشمولی آن است که نتیجه آن عدم حضور ایران در سازکار منطقه‌ای است.

در کنار این سازکارهای منطقه‌ای درون سیستم کنترل دولت بندری، ایمو از همکاری دولت‌ها با همدیگر و تحت لوای رهنمودهای خود در جهت تثبیت و افزایش امنیت دریایی استقبال می‌کند، چرا که این نوع همکاری منطقه‌ای میان دولت‌ها دارای نقشی مهم در حل مشکلات امنیتی در دریا از جمله در تقابل با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه بر علیه کشتی‌ها است؛ شاهد آن نیز موفقیت توافق منطقه‌ای ضد دزدی دریایی و سرقت مسلحانه و عملیات‌های مربوط به آن در تنگه‌های مالاکا و سنگاپور است که ایمو از طریق تدوین و اجرای فرایندهای کمکی به این عملیات کمک رسانی کرد. موافقتنامه همکاری منطقه‌ای در ارتباط با مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آسیا^۳ که در نوامبر سال ۲۰۰۴ میلادی میان ۱۶ کشور آسیایی منعقد شد و در سپتامبر سال ۲۰۰۶ میلادی اجرایی شد، زمینه را برای تسهیل به اشتراک‌گذاری اطلاعات مربوط به دزدی دریایی و سرقت مسلحانه فراهم کرد. این همکاری، مدل خوبی از یک ساختار همکاری منطقه‌ای منسجم و موفق شد و ایمو کوشید تا آن را در مناطق دیگر جهان هم تکرار کند (IMO, 2018). اما متأسفانه این نوع همکاری تحت چتر حمایتی ایمو، هنوز در منطقه خلیج فارس شکل نگرفته، به‌ویژه بی‌اعتمادی و حضور دولت‌های خارجی در این

1 - Port State Control Committee

2 - Eng. Mohamed Shaban Al Zadjali

3 - Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (RECAAP)

منطقه مانع از سوق دادن کشورهای منطقه به سمت همکاری منطقه‌ای تحت لوای رویه‌های ایمو شده است.

علاوه بر این ایمو به طور ضمنی بر ابتکارات مستقل کشورها در جهت همکاریشان برای تامین امنیت دریایی تأکید دارد. این امر علاوه بر کنوانسیون ایمو، در کنوانسیون حقوق دریاها و سایر کنوانسیون‌هایی که توسط ایمو تدوین شده، مورد تأکید قرار گرفته است. البته ذکر این نکته ضروری است که این ابتکارات را باید به صورت محتاطانه نگاه کرد چرا که در برخی موارد ورود و حضور مستمر کشورهای خارجی در یک منطقه دریایی می‌تواند عواقب منفی و خطرناکی را به دنبال داشته باشد و تنش‌های بین‌المللی را در یک منطقه خاص افزایش دهد (Zohourian, 2020: 257).

خلیج فارس نیز شاهد ابتکاراتی از سوی دولت‌های منطقه و سایر دول متافع، در جهت تامین امنیت دریایی بوده و این امر تا کنون نیز ادامه داشته است. در گذشته چندین ابتکار از جمله ابتکار اتحاد ضد شوروی (پیمان بغداد)^۱ در سال ۱۹۵۵ میلادی و همچنین ابتکار پس از جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۱ میلادی، بین شورای همکاری خلیج فارس، مصر و سوریه تشکیل شد اما در زمینه همکاری‌های امنیتی به شکست انجامید (Alahmad, 2020). اما با افزایش تنش در خلیج فارس به ویژه مابین ایالات متحده و ایران، بار دیگر توجهات به ابتکارات امنیتی دولت‌ها مطرح شده است. یکی از این اقدامات با ابتکار اروپا صورت گرفته است. این ابتکار با عنوان ماموریت نظارت دریایی اروپایی در تنگه هرمز^۲ در بیستم ژانویه ۲۰۲۰ میلادی راه‌اندازی شد. کشورهای بلژیک، دانمارک، فرانسه، آلمان، یونان، ایتالیا، هلند و پرتغال عضو این ابتکار هستند و در ۲۵ فوریه ۲۰۲۰ میلادی کاملاً عملیاتی شد. این سازکار در کنار نظارت، پایش و اشتراک‌گذاری مستمر اطلاعاتی در جهت افزایش امنیت دریانوردی، در تلاش برای تقویت تنش‌زدایی و تکمیل اقدامات دیپلماتیک با هدف تضمین و افزایش ثبات و گفتگوی منطقه‌ای فراگیر در زمینه‌های امنیت دریایی و آزادی دریانوردی است (Ministry of Foreign Affairs & International Development, 2021).

سازکار فعال دیگر در این منطقه، سازه بین‌المللی امنیت دریایی^۳ است که در نوامبر ۲۰۱۹ میلادی تاسیس شد تا از طریق مشارکت نیروهای چندملیتی شامل کشورهای آلبانی، استونی، بحرین، لیتوانی،

1 - Central Treaty Organization (CENTO), originally known as the Baghdad Pact

2 - European-Led Maritime Awareness in the Strait of Hormuz (EMASOH)

3 - The International Maritime Security Construct (IMSC)

عربستان سعودی، امارات متحده عربی، انگلستان و ایالات متحده (و سابقاً استرالیا)، از حق آزادی کشتیرانی و تضمین امنیت دریایی پشتیبانی کند. بازوی اجرایی این ساز و کار، نیروی ویژه ائتلاف^۱ است و محدوده عملیات آن شامل خلیج فارس، خلیج عمان، دریای عرب، خلیج عدن و دریای سرخ جنوبی است (IMSC, 2021).

در این میان برخی ابتکارات دیگر هم مطرح شده اما به دلایل متعدد که در این پژوهش نمی‌گنجد هنوز عملی نشده است. ابتکار اتحاد استراتژیک خاورمیانه^۲ که در سال ۲۰۱۷ میلادی با هدایت ایالات متحده شروع شد از جمله این گونه ابتکارات است که هنوز به مرحله اجرا نرسیده است. این ابتکار شامل ایالات متحده، شورای همکاری خلیج فارس، اردن و مصر است که برای مقابله با ایران و سایر تهدیدات امنیتی در خلیج فارس و بهینه کردن قدرت مقابله با افزایش حضور اقتصادی و نظامی چین و روسیه است (Farouk). یکی از اهداف اصلی ایالات متحده در این ابتکار، افزایش قابلیت‌های دفاعی اعضای اتحاد است اما فقط به اعضا اجازه می‌دهد از خود ایالات متحده تسلیحات را خریداری کنند. اما همین مسئله باعث شده که با وجود نشست‌های متوالی در سال‌های ۲۰۱۷، ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ میلادی، برخی از اعضا حاضر نباشند قدمی در جهت نهادینه شدن این اتحاد بردارند، چرا که آنها قصد دارند در معاملات تسلیحاتی خود تنوع ایجاد کنند (Alahmad, 2020). یکی از مشکلات اصلی ابتکارات اروپایی و آمریکایی که ذکر شد، عدم عام‌الشمولی آن است که ماحصل آن شکل‌گیری ابتکاراتی است که به طور عملی ایران را که یکی از مهم‌ترین کشورهای این منطقه و دارای بیشترین خط ساحلی است، نادیده گرفته است.

در کنار این ابتکارات با منشاء خارج از منطقه‌ای می‌توان به ابتکار ایران با عنوان صلح هرمز یا طرح امید^۳ هم اشاره کرد. این ابتکار در سپتامبر ۲۰۱۹ میلادی و توسط روحانی، رئیس‌جمهور وقت ایران پیشنهاد شد. ویژگی خاص این ابتکار تاکید بر سازکار منطقه‌ای بدون حضور کشورهای خارجی است. بر همین اساس، هدف آن نیز برقراری گفتگو بین کشورهای حاشیه تنگه هرمز است که شامل ایران، عربستان سعودی، امارات متحده عربی، عراق، کویت، عمان، قطر و بحرین می‌شود. علاوه بر این، ابتکار مذکور شامل مباحث دیگری نظیر امنیت انرژی، امنیت سایبری، مبارزه با قاچاق انسان، کنترل تسلیحات،

1 - Coalition Task Force (CTF)

2 - Middle East Strategic Alliance

3 - Hormuz Peace Endeavour, known as HOPE

ایجاد منطقه عاری از سلاح‌های کشتار جمعی و پیمان عدم تجاوز می‌شد (Alahmad, 2020). این ابتکار نیز از یک سو به دلیل بی‌اعتمادی فراگیری که بین کشورهای این حوزه به‌ویژه مابین ایران و اعضای شورای همکاری خلیج فارس وجود دارد و از سوی دیگر به دلیل عدم حمایت منطقه‌ای و بین‌المللی از این طرح، تا کنون به سرانجامی نرسیده است.

در این میان، روسیه نیز به‌عنوان یکی از کشورهایی که به دنبال نقش‌آفرینی بیشتر در مسائل جهانی و منطقه‌ای است، طرحی را با عنوان امنیت جمعی در خلیج فارس^۱ در ژوئیه ۲۰۱۹ میلادی ارائه کرد. این طرح دو ویژگی عمده داشت، از یک سو شامل همه کشورهای حوزه خلیج فارس بود و از سوی دیگر شامل سایر ذی‌نفعان مانند روسیه، ایالات متحده، چین، اتحادیه اروپا و هند می‌شد که می‌توانند به‌عنوان ناظر حضور داشته باشند. هدف اصلی این طرح کاهش تهدید به جنگ در منطقه بود. بر همین اساس یک فرایند گام‌به‌گام در جهت حل منازعات برای توسعه اعتمادسازی و اجرای یک سیستم امنیتی جامع بر اساس احترام به منافع همه طرف‌های درگیر در نظر می‌گرفت. برای تضمین این امر نیز بر سازمان‌های بین‌المللی مانند سازمان ملل متحد تکیه داشت تا بتواند زمینه را برای گفتگو بین کشورهای منطقه فراهم و تثبیت صلح را تضمین کند (Alahmad, 2020). البته این طرح نیز به سرنوشت ابتکار هرمز دچار شده و بی‌اعتمادی نسبت به ابتکار ایران، گریبانگیر طرح روسیه نیز شده است.

نتیجه

به طور کلی امنیت دریایی از مهم‌ترین مسائل مورد توجه در حقوق دریاها و دریانوردی است. این مسئله از اهداف و وظایف اصلی ای‌مو است. امنیت دریایی به‌ویژه پس از افزایش آمار دزدی دریایی و مسائل مربوط به تروریسم دریایی، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت. بر همین اساس، ای‌مو مجموعه‌ای از مقررات و قوانین را در قالب کنوانسیون یا اصلاحیه‌های خاص تدوین و رژیم امنیت دریایی را پایه‌گذاری کرد. خلیج فارس نیز به‌عنوان یکی از مناطق دریایی مورد توجه در بُعد جهانی و البته قرار گرفتن تنگه هرمز در این حوزه جغرافیایی، باعث شده که امنیت دریانوردی در این منطقه از اهمیت بالایی برخوردار باشد؛ به‌ویژه که حملات ناشناخته و موردی در این حوزه که طی چند سال اخیر افزایش یافته، سبب شده راهکارها برای امنیت دریایی در این منطقه با حساسیت بیشتری دنبال شود. وضعیت دولت‌های حوزه خلیج فارس و ایالات متحده به‌عنوان بزرگ‌ترین نیروی خارجی حاضر

در این منطقه از حیث عضویت در سازکارها و کنوانسیون‌های تشکیل‌دهنده رژیم امنیتی دریایی، در وضعیت پایه قرار دارد. بنابراین علی‌رغم عدم عضویت برخی کشورها در بخشی از سازکارهای امنیتی این رژیم، مشارکتشان در سطح کفایت و اینکه مبنایی برای تعهد این کشورها در جهت تامین امنیت دریایی باشد، قرار دارد. اما می‌طلبد دولت‌های این حوزه برای بهبود سطح امنیتی از طریق افزایش تعهدات و عضویت در سازکارهای رژیم امنیت دریایی اقدام کنند.

فارغ از مبحث قانون‌گذاری و سازکارهای معاهده‌ای که ایمو در جهت امنیت دریایی برای دولت‌ها از جمله دولت‌های حوزه خلیج فارس فراهم کرده، بسترهای دیگری نیز در جهت توسعه امنیت دریایی وجود دارد. یکی از این بسترها، ابزارهای نظارتی نظیر طرح ممیزی دولت‌های عضو ایمو و سیستم کنترل دولت بندری است. طرح ممیزی از طریق سنجش میزان پایبندی دولت‌های عضو به تعهداتشان طبق معاهدات ایمو و سیستم کنترل دولت بندری نیز از طریق تشویق دولت‌ها برای حفظ و تطبیق مقررات در کشتی‌های دیگر کشورها در هنگام توقف در بنادرشان، می‌تواند به ارتقای سطح امنیتی در خلیج فارس کمک کنند.

علاوه بر بسترهای عنوان شده، یکی از زمینه‌های قابل تامل در زمینه تامین و ارتقای امنیت دریایی که به طور موکد در اساسنامه ایمو، کنوانسیون حقوق دریاها و سایر کنوانسیون‌های مرتبط ذکر شده، مقوله همکاری می‌باشد. این امر در سه سطح در حوزه خلیج فارس قابل طرح است؛ اولین سطح از همکاری در سیستم کنترل دولت بندری خود را نمایان کرده که شامل ده توافقنامه منطقه‌ای در جهت اجرای کنترل دولت بندری است. یکی از این توافقنامه‌ها عبارت است از توافقنامه ریاض شامل اکثر کشورهای حوزه خلیج فارس می‌باشد. این سازکار منطقه‌ای به مانند هم‌طرازان خود در سایر نقاط جهان گام بلندی در جهت پیشبرد کشتیرانی ایمن و امن بوده اما ضعف اساسی آن به مانند بیشتر سازه‌های دیگر این منطقه، عدم عام‌الشمولی آن است که نتیجه آن عدم حضور ایران در سازکار منطقه‌ای است. سطح دوم از همکاری در تلاش کشورهای یک منطقه دریایی تحت لوای ایمو در جهت مقابله با ناامنی دریایی نمایان می‌شود. موافقتنامه همکاری منطقه‌ای در ارتباط با مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آسیا از نمونه‌های موفق این گونه از همکاری‌ها است. البته این سطح از همکاری در خلیج فارس به دلیل بی‌اعتمادی شدید میان دولت‌های حوزه خلیج فارس شکل نگرفته است. سطح سوم از همکاری به طرح‌های مستقل کشورها در جهت تثبیت و بهبود امنیتی یک منطقه دریایی می‌پردازد. این سطح از همکاری نیز با وجود عدم دخالت مستقیم ایمو اما مبتنی بر اساسنامه ایمو و کنوانسیون‌های منبث از

آن است. در حوزه خلیج فارس از دیرباز این گونه طرح‌ها مطرح بوده اما تا کنون به نتیجه دلخواه منجر نشده است. طرح‌هایی مانند طرح صلح هرمز ایران و یا طرح امنیت جمعی روسیه که به طور کلی به دلایل متعدد نادیده گرفته شده‌اند. از سوی دیگر طرح‌های اروپایی و آمریکایی مطرح شده نیز فاقد عام‌الشمولی است که ماحصل آن شکل‌گیری ابتکاراتی است که به طور عملی ایران را که یکی از مهم‌ترین کشورهای این منطقه و دارای بیشترین خط ساحلی است نادیده گرفته است. این امر به جای همکاری مد نظر ایمو در جهت برقراری امنیت دریایی، باعث تقابل خواهد شد.

به طور کلی به نظر می‌رسد برای برقراری امنیت در منطقه خلیج فارس باید سه مرحله را در نظر داشت؛ نخست باید از ظرفیت نهادهای موجود در خلیج فارس استفاده شود تا به‌عنوان میانجی نقش ایفا کنند. به‌ویژه باید از مساعی جمیله کشورهای نظیر کویت و عمان در جهت بسترسازی برای آغاز گفتگوها برای کاهش تنش در منطقه استفاده کرد و توافق جمعی مبتنی بر تعهدات پذیرفته شده در رژیم امنیت دریایی را مبنای قرار داد. در مرحله دوم باید سازکار و ابتکاری طرح شود که همه کشورهای این حوزه را در بر گیرد و در عین حال برای اطمینان بیشتر می‌توان از سایر دول صاحب منفعت در منطقه نیز به‌عنوان ناظر بر این سازکار دعوت کرد. در نهایت، پشتیبانی و حمایت حداکثری سازمان ملل متحد و به‌ویژه ایمو در جهت تثبیت و اجرای این سازکار امنیتی ضروری است. کما اینکه تجربه‌های موفق ایمو در این زمینه، در جهت افزایش امنیت در تنگه‌های مالاکا و سنگاپور پیش روی ما هست.

فهرست منابع

منابع فارسی

- ۱- اداره کل شیلات بوشهر (۱۳۹۹)، تاریخچه سازمان شیلات، وبسایت اداره کل شیلات بوشهر، قابل دسترس در: www.shilat-bushehr.ir/fa/pages/1368
- ۲- اعظمی، هادی و جواد موسوی زارع (۱۳۹۵)، «بررسی و تبیین اهمیت دریا از منظر موقعیت ژئوپلیتیکی ایران»، پژوهش ملل، شماره ۷.
- ۳- بیگزاده، ابراهیم (۱۳۸۹)، حقوق سازمان‌های بین‌المللی، تهران، انتشارات مجد.
- ۴- بیگی‌زاده، مرضیه و حمید بصیرت‌منش (۱۳۹۵)، «چگونگی ظهور و سقوط کشورهای پرتغال، هلند، انگلیس و فرانسه در خلیج فارس»، مجموعه مقالات یازدهمین همایش ملی علمی و فرهنگی و نخستین همایش بین‌المللی خلیج-فارس، تهران.
- ۵- تقوی‌فر، حمید؛ یوسف جمالی؛ محمد کریم و ناصر جدیدی (۱۳۹۷)، «روابط بازرگانی دولت صفویه با عثمانی از دوره شاه صفی تا سقوط صفویان (۱۰۳۹ تا ۱۱۳۵ق/۱۶۲۹ تا ۱۷۲۲م)»، پژوهش‌های تاریخی، دوره ۱۰، شماره پیاپی ۳۹.
- ۶- حسینی، دیاکو (۱۳۹۳)، ژئوپلیتیک، جهان ما و آینده قدرت دریایی، وبسایت خبرآنلاین، قابل دسترس در: www.khabaronline.ir/news/397291

- ۷- خیراندیش، عبدالرسول و مجتبی خلیفه (۱۳۸۶)، «تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی، سده‌های ۵ و ۶ هجری (با تأکید بر نقش بندر «تیز»)، علوم انسانی، شماره ۶۵.
- ۸- دیده‌بان هشتم (۱۳۹۵)، نظام حقوقی تنگه هرمز، وبسایت پایگاه خبری-تحلیلی حقوقی دیده‌بان هشتم، قابل دسترسی در: www.didebanhashtom.ir/index.php/4951
- ۹- ذاکر حسین، عبدالرحیم (۱۳۶۹)، «تاریخ تحولات حقوق بین‌الملل دریاها»، کانون وکلا، شماره ۱۵۲ و ۱۵۳.
- ۱۰- سازمان شیلات ایران (۱۳۹۶)، سالنامه آماری سازمان شیلات ایران، تهران، چاپ گیلان.
- ۱۱- سون، لویی؛ کریستن یوراس؛ جان نويز و اریک فرانکس (۱۳۹۰)، حقوق بین‌الملل دریاها، ترجمه محمد حبیبی مجنده، تهران: انتشارات جنگل.
- ۱۲- شالباف، محسن (۱۳۹۵)، «تغییر اهمیت راهبردی منابع نفتی و پیامدهای آن از نظر سیاست‌گذاری»، فصلنامه مطالعات راهبردی سیاستگذاری عمومی، دوره ششم، شماره ۲.
- ۱۳- صادقی، زین‌العابدین؛ حمیدرضا حرری و مهلا صفی‌نجاج (۱۳۹۷)، «مقایسه اقتصادی شیرین کردن آب خلیج فارس با استفاده از انرژی‌های نو و فسیلی»، فصلنامه اقتصاد محیط زیست و منابع طبیعی، دوره ۲، شماره ۲.
- ۱۴- عابدیان، احمد (۱۳۸۹)، «پیشینه تاریخی نیروی دریایی در ایران»، فردوسی، شماره ۸۴.
- ۱۵- قرچانلو، حسین (۱۳۸۵)، «دریانوردی مسلمانان در سده‌های نخستین اسلامی، فصلنامه تاریخ و تمدن اسلامی»، دوره ۲، شماره ۱.
- ۱۶- قیم، بهادر (۱۳۹۳)، بررسی تجارت در حوزه خلیج فارس با تأکید بر سه کالای استراتژیکی (خرما، مروارید و ادویه) از قرون اولیه اسلام تا پایان فروپاشی دولت صفویه، پایان‌نامه کارشناسی ارشد تاریخ، دانشگاه شهید چمران اهواز.
- ۱۷- کیانی مقدم، منصور؛ مجید اکبرپور؛ حمیدرضا اکبرپور و حمیدرضا تهمک (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، چابهار.
- ۱۸- مدیرشانه‌چی، محسن و حسین محمدی خشتی (۱۳۹۰)، «سیاست خارجی ایران در دوران هخامنشیان»، فصلنامه سیاست، شماره ۱۷.
- ۱۹- مرادی، نرجس‌خاتون و علیرضا قاسمی (۱۳۹۰)، «جایگاه حمل و نقل دریایی در توسعه صادرات غیر نفتی»، همایش ملی دریانوردی و حمل و نقل دریایی، چابهار.
- ۲۰- مرزبان، علی‌اکبر (۱۳۹۱)، سازمان بین‌المللی دریانوردی و نقش آن در صنعت دریانوردی و حقوق بین‌الملل دریایی، تهران، اسرار دانش.
- ۲۱- مرکز مطالعات خلیج فارس (۱۳۹۳)، سیطره ایرانیان بر دریانوردی و تجارت جهانی خلیج فارس، وبسایت مرکز مطالعات خلیج فارس، قابل دسترس در: www.persiangulfstudies.com/fa/pages/75
- ۲۲- مطلبی، مسعود؛ محمدرضا موسوی و ادريس سالاری (۱۳۹۶)، «تأثیر الحاق‌گرایی کشورهای شورای همکاری خلیج فارس بر روابط با ایران»، فصلنامه راهبرد سیاسی، شماره ۱.

۲۳- مطیعی لنگرودی، سید حسن؛ سجاد فردوسی و حمیدرضا شاه محمدی (۱۳۹۶)، «تبیین اثرات رضایتمندی گردشگران در بازاریابی گردشگری دریایی (مورد مطالعه: نواحی ساحلی استان گلستان)»، فصلنامه برنامه‌ریزی منطقه‌ای، شماره ۲۶.

۲۴- معیتی، جواد؛ حیدر لطفی؛ پیروز مجتهدزاده و مجید ولی شریعت پناهی (۱۳۹۹)، «تحلیل و بررسی نقش مؤلفه‌های ژئوپلیتیک در سیاست خارجی کشورهای منطقه خلیج فارس»، فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، دوره ۱۰، شماره پیاپی ۳۸.

۲۵- منتظران، جاوید (۱۳۹۷)، بررسی انسداد تنگه هرمز از سوی ایران از نگاه حقوق بین‌الملل، وبسایت مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری، قابل دسترسی در: <http://css.ir/bfgxxs>

۲۶- میرزاجانی، محسن و حیدر لطفی (۱۳۹۶)، «نقش و تأثیر سواحل خلیج فارس و منطقه مکران در اقتصاد بین‌الملل و تأثیر استراتژیکی آن بر ایران با ارائه یک مدل راهبردی در توسعه اقتصادی و سیاسی»، فصلنامه جغرافیا (برنامه‌ریزی منطقه‌ای)، دوره هشتم، شماره پیاپی ۲۹.

منابع غیر فارسی

- 1- Alahmad, Kameal. 2020. Maritime Security of the Gulf: A Living Dilemma. Friedrich-Ebert-Stiftung Website, Available at: <http://library.fes.de/pdf-files/iez/16659.pdf>.
- 2- Beckman, Robert & Sun, Zhen. 2017. The Relationship between UNCLOS and IMO Instruments, Asia-Pacific Journal of Ocean Law and Policy, Volume 2, Issue 2.
- 3- Berger, Miriam. 2020. Where U.S. troops are in the Middle East and Afghanistan, visualized. The Washington Post Website, Available at: www.washingtonpost.com/world/where-us-troops-are-in-the-middle-east-and-could-now-be-a-target-visualized/2020/01/04/1a6233ee-2f3c-11ea-9b60-817cc18cf173_story.html
- 4- Blackmore, David. 2011. Warfare on the Mediterranean in the Age of Sail: A History, 1571–1866, North Carolina, Publisher McFarland.
- 5- Bueger, Christian. 2015. What is Maritime Security? Marine Policy, Volume 53.
- 6- FAO. 2014. Fishery and Aquaculture Statistics, The Food and Agriculture Organization of the United Nations Website, Available at: www.fao.org/3/a-i5716t.pdf.
- 7- Farouk, Yasmine. The Middle East Strategic Alliance Has a Long Way to Go. Carnegie Endowment for International Peace Website, Available at: <https://carnegieendowment.org/2019/02/08/middle-east-strategic-alliance-has-long-way-to-go-pub-78317>
- 8- Forest, James J. F. 2006. Homeland Security: Protecting America's Targets. Westport, Greenwood Publishing Group.
- 9- Hesse, Hartmut & Charalambous, Nicolaos L. 2004. New Security Measures for the International Shipping Community, WMU Journal of Maritime Affairs, Volume 3, Issue 2.
- 10- Hu, Yaowu & Shang, Hong & Tong, Hu & Nehlich, Olaf & Liu, Wu & Zhao, Chao & Yu, Jia & Wang, Marjorie C. & Trinkaus, Erik and Richards, Michael. 2009. Stable isotope dietary analysis of the Tianyuan 1 early modern human, PNAS, Vol 106, No 27, P 10972.
- 11- ILO and IMO. 2003. Code of practice on security in ports, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/ILOIMOCODEOfPracticeEnglish.pdf.
- 12- ILO. 2003. C185-Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), International Labor Organization Website, Available at: www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID:312330.

- 13- ILO. 2003. Ratifications of C185 - Seafarers' Identity Documents Convention (Revised), 2003 as amended (No. 185). ILO Website, Available at: www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312330.
- 14- IMO. 2017. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx.
- 15- IMO. 2017. IMO and Maritime Security Historic background, International Maritime Organization Website, Available at address: www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Documents/IMO%20and%20Maritime%20Security%20-%20Historic%20Background.pdf
- 16- IMO. 2017. Introduction to IMO, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx
- 17- IMO. 2017. SOLAS XI-2 and the ISPS Code, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/SOLAS-XI-2%20ISPS%20Code.aspx.
- 18- IMO. 2018. Brief History of IMO, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx
- 19- IMO. 2018. Member State Audit Scheme & Implementation Support, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx.
- 20- IMO. 2018. Piracy and armed robbery against ships, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx.
- 21- IMO. 2018. Port State Control, International Maritime Organization Website, Available at: www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx.
- 22- IMO. 2021. Status of IMO Treaties, International Maritime Organization Website, Available at: wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf
- 23- International Maritime Security Construct (IMSC). 2021. About us. International Maritime Security Construct Website, Available at: www.imscsentinel.com/about-us.
- 24- Marine Vessel Traffic. 2020. Persian Gulf Ship Traffic Live Map, Marine Vessel Traffic Website, Available at: www.marinevesseltraffic.com/PERSIAN-GULF/ship-traffic-tracker?map=vf.
- 25- Ministry of Foreign Affairs and International Development (France). 2021. European Maritime Awareness in the SoH (EMASOH): political statement by the governments of Belgium, Denmark, France, Germany, Greece, Italy, the Netherlands, and Portugal (20 January 2020). Ministry of Foreign Affairs and International Development (France) Website, Available at: www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/europe/news/article/european-maritime-awareness-in-the-soh-emasoh-political-statement-by-the.
- 26- Moursy, Ahmed. 2015. The Relationship between Tasks of Maritime Administration, the Voluntary IMO Member State Audit Scheme and Principles of New Public Management, 3rd International Symposium on Maritime Disaster Management, Kingdom of Saudi Arabia, Al-khobar.
- 27- Nikou, Semira N. 2021. Timeline of Military and Security Events. The United States Institute of Peace Website, Available at: <https://iranprimer.usip.org/resource/timeline-military-and-security-events>.
- 28- Pars Times. 2020. Key petroleum sector facilities, Pars Times Website, Available at: www.pars-times.com/images/iran_petroleum_facilities_2004.jpg

- 29- Riyadh MOU. 2021. About Riyadh MoU. Riyadh Memorandum of Understanding on Port State Control Website, Available at: www.riyadhmo.org/about.html.
- 30- World Bank. 2018. International tourism, number of arrivals, World Bank Website, Available at: https://data.worldbank.org/indicator/ST.INT.ARVL?end=2018&most_recent_value_desc=true&start=1995.
- 31- Young, A, A. 1918. Allied Maritime Transport Council, Cornell University Library.
- 32- Zohourian, Mohammad Ali. 2020. A New Maritime Security Architecture for the 21st Century Maritime Silk Road: The South China Sea and the Persian Gulf. *Revista de Estudos Constitucionais, Hermenêutica e Teoria do Direito (RECHTD)*, 12(2).