



A Study of the Laws Governing the Member States of the IONS Conference: The Necessity of Normative, Structural, Behavioral and Educational Cooperation

Amir Nezam Barati 1,*, Alireza Alipour

¹ Assistant Professor of Law, Department of Law, Faculty of Maritime commissar, Imam Khomeini Maritime Science University, Mazandaran, Iran.

² Associate Professor of Maritime Educational Administrative, Faculty of Maritime Commissar, Imam Khomeini Maritime Science University, Mazandaran, Iran.

ARTICLE INFO

Article History:

Received: 2025/05/26

Revised: 2026/01/6

Accepted: 2026/01/6

Keywords:

Maritime Security,

Law of the Sea,

IONS,

Normative Cooperation,

Structural Cooperation,

Behavioral Cooperation

*Corresponding author:

✉ nezambarati@gmail.com

ABSTRACT

Background and Theoretical Foundations: The Indian Ocean, as a key geopolitical and strategic region, plays a vital role in global maritime security and trade. The Indian Ocean Naval Symposium (IONS) has emerged as an initiative aimed at enhancing multilateral cooperation, joint training, and capacity building among member states. This research is grounded in international maritime law, liberal institutionalism, and the theory of collective learning, emphasizing education as a central factor for achieving sustainable cooperation.

Methodology: This descriptive-analytical and comparative study relies on library-based sources, international treaties, IONS official documents, and academic reports. The analysis focuses on four dimensions of cooperation: normative, structural, behavioral, and educational.

Findings: The findings indicate that while IONS has provided a useful platform for maritime dialogue, it still faces obstacles such as the absence of a binding legal framework, limited institutionalization, weak behavioral trust, and insufficient shared training programs. Educational cooperation—particularly in maritime law, human rights at sea, and emergency response—serves as a bridge linking normative alignment with practical coordination among members.

Conclusion: Enhancing IONS efficiency requires simultaneous strengthening of legal, structural, behavioral, and educational cooperation. Educational collaboration can promote professional harmonization, shared understanding, and operational readiness across the region. The Islamic Republic of Iran, with its advanced naval academies and maritime universities, is well-positioned to lead educational initiatives and contribute to the institutionalization of regional maritime law cooperation.

Doi: 10.52547/joc.16.63.6

ORID:0000-0002-0129-6670



NUMBER OF TABLES

0



NUMBER OF FIGURES

0



NUMBER OF REFERENCES

68

مطالعه نظام حقوق حاکم بر کشورهای عضو اجلاس آیونز: ضرورت همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی

امیر نظام براتی^{۱*}، علیرضا عالی پور^۲

^۱ استادیار حقوق دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، مازندران، ایران.

^۲ دانشیار مدیریت آموزش، دانشکده کمیسر دریایی، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، مازندران، ایران.

اطلاعات مقاله

چکیده

پیشینه و مبانی نظری پژوهش: اقیانوس هند به عنوان یکی از مناطق ژئوپلیتیکی کلیدی جهان، جایگاهی راهبردی در امنیت بین‌المللی و تجارت جهانی دارد. کشورهای عضو اجلاس نیروی دریایی اقیانوس هند (IONS) در سال‌های اخیر کوشیده‌اند با همکاری‌های چندجانبه، امنیت دریایی، آموزش‌های مشترک، تبادل تجربیات و ارتقای ظرفیت‌های انسانی را در سطح منطقه‌ای تقویت کنند. مبانی نظری پژوهش حاضر بر اصول حقوق بین‌الملل دریاها، نظریه نهادگرایی لیبرال و رهیافت یادگیری جمعی (Collective Learning) در روابط بین‌الملل استوار است که بر اهمیت آموزش و توانمندسازی مشترک در ایجاد همکاری‌های پایدار تأکید دارد.

روش‌شناسی: پژوهش حاضر از نوع توصیفی-تحلیلی با رویکرد تطبیقی است. داده‌ها بر پایه منابع کتابخانه‌ای، اسناد رسمی اجلاس آیونز، معاهدات بین‌المللی دریایی و گزارش‌های علمی گردآوری شده‌اند. تحلیل داده‌ها بر اساس چهار محور همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی صورت گرفته است.

یافته‌ها: نتایج نشان می‌دهد که آیونز در ایجاد چارچوب گفت‌وگو و همکاری امنیتی توفیق نسبی داشته است، اما همچنان از نبود چارچوب حقوقی الزام‌آور، ضعف در نهادسازی دائمی، کمبود اعتماد رفتاری و ناکارآمدی نظام آموزشی مشترک رنج می‌برد. همکاری آموزشی، به‌ویژه در زمینه‌ی آموزش‌های حقوق دریاها، امداد و نجات دریایی، حقوق بشر دریایی و فناوری‌های امنیتی، می‌تواند به عنوان مکمل سه بُعد دیگر عمل کرده و موجب پایداری همکاری‌ها شود.

نتیجه‌گیری: برای ارتقای کارآمدی آیونز، لازم است همکاری حقوقی و امنیتی میان کشورهای عضو در چهار بُعد یادشده به صورت توأمان تقویت گردد. همکاری آموزشی به‌ویژه می‌تواند زمینه‌ساز تربیت کادرهای متخصص، هماهنگی هنجاری و ارتقای دانش عملیاتی در سطح منطقه باشد. جمهوری اسلامی ایران با برخورداری از دانشگاه‌ها و مراکز علمی دریایی پیشرو، می‌تواند در محور آموزش و نهادسازی علمی نقش برجسته‌ای ایفا نماید. در پایان، راهکارهای عملی جهت نهادینه‌سازی آموزش مشترک و تدوین سند حقوقی همکاری‌های دریایی منطقه‌ای پیشنهاد می‌شود.

تاریخ دریافت: ۱۴۰۴/۳/۵

تاریخ بازبینی: ۱۴۰۴/۱۰/۱۶

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۱۰/۱۶

واژگان کلیدی:

امنیت دریایی،

حقوق بین‌الملل دریاها،

آیونز، همکاری هنجاری،

همکاری

ساختاری،

همکاری رفتاری،

آموزشی

Doi: 10.52547/joc.16.63.6

ORID:0000-0002-0129-6670

مقدمه

اقيانوس هند از دیرباز یکی از شاهراه‌های حیاتی ارتباطی جهان به شمار می‌رود؛ پهنه‌ای آبی که سه قاره آسیا، آفریقا و اقیانوسیه را به یکدیگر پیوند می‌دهد و نقش آن در تجارت بین‌المللی، انتقال انرژی، امنیت دریایی و تعاملات ژئوپلیتیکی روزبه‌روز در حال افزایش است (Bateman, 2011). در حال حاضر، بیش از ۸۰ درصد صادرات انرژی خاورمیانه از طریق مسیرهای اقیانوس هند به شرق آسیا منتقل می‌شود، و بیش از ۴۰ درصد تبادلات کالایی جهان از این مسیر عبور می‌کند (Bueger, 2015). این ارقام به‌روشنی بیانگر آن است که هرگونه ناامنی در این پهنه آبی، نه‌تنها امنیت ملی کشورهای منطقه بلکه ثبات اقتصاد جهانی را نیز تهدید خواهد کرد.

در دهه‌های اخیر، مفهوم منطقه‌گرایی دریایی به‌عنوان یکی از شاخصه‌های نوین سیاست بین‌الملل مورد توجه ویژه قرار گرفته است. منطقه‌گرایی نه صرفاً ابزاری برای همکاری اقتصادی، بلکه چارچوبی برای همکاری امنیتی، حقوقی و آموزشی میان کشورها به‌شمار می‌آید (Keohane, 1984). تجربه اتحادیه اروپا، آ.سه.آن (ASEAN) و ابتکار امنیت دریایی آفریقا نشان داده است که نهادهای همکاری‌ها تنها در صورتی ممکن است که علاوه بر تدوین قواعد حقوقی مشترک، نهادهای اجرایی و آموزشی مؤثر نیز ایجاد شوند (Vrey, 2013). در این میان، منطقه اقیانوس هند به دلیل تنوع ژئوپلیتیکی و تنش‌های مزمن تاریخی، بیش از هر زمان دیگر نیازمند سازوکارهای نهادی و حقوقی منسجم است.

یکی از مهم‌ترین ابتکارات منطقه‌ای در این حوزه، اجلاس نیروی دریایی اقیانوس هند (IONS) است که در سال ۲۰۰۸ به ابتکار نیروی دریایی هند تأسیس شد تا بستری برای گفت‌وگو و همکاری میان نیروهای دریایی کشورهای ساحلی این اقیانوس فراهم آورد (Till, 2018). آیونز با عضویت بیش از ۲۵ کشور دائم و ۹ کشور ناظر، بزرگ‌ترین چارچوب چندجانبه نظامی در منطقه به شمار می‌رود. اهداف این نهاد شامل تقویت امنیت دریایی، مقابله با تهدیدات مشترک نظیر دزدی دریایی، قاچاق انسان و مواد مخدر، تروریسم دریایی، امداد و نجات دریایی، حفاظت از محیط زیست دریایی و توسعه آموزش‌های مشترک است (Guilfoyle, 2009).

با وجود دستاوردهای نسبی آیونز در ایجاد گفت‌وگوهای چندجانبه، هنوز نارسایی‌های بنیادی در چارچوب حقوقی و نهادی آن وجود دارد. از جمله می‌توان به نبود دبیرخانه دائمی، فقدان نظام تصمیم‌گیری الزام‌آور، و عدم وجود سازوکارهای مشترک آموزشی و پژوهشی اشاره کرد (Bueger & Edmunds, 2020). آیونز در حال حاضر بیش از آنکه یک سازمان منطقه‌ای باشد، به «مجمع گفت‌وگو» شباهت دارد که تصمیمات آن غالباً در حد توصیه باقی می‌ماند. این امر سبب شده است که همکاری‌های آیونز از مرحله

«هنجارسازی» فراتر نرود و در «نهادهای سازی ساختاری» و «رفتارسازی اجرایی» ناکام بماند (Finnemore & Sikkink, 1998).

کشورهای عضو آیونز از لحاظ نظام‌های حقوقی و ساختار حکمرانی، طیف گسترده‌ای را شامل می‌شوند. برخی از اعضا دارای نظام‌های حقوق عرفی مانند هند، استرالیا و کنیا هستند؛ برخی دیگر از نظام حقوق موضوعه مانند ایران، اندونزی و فرانسه پیروی می‌کنند؛ و برخی نیز دارای نظام‌های مختلط یا مبتنی بر عرف بومی‌اند مانند مالدیو و تانزانیا (Klein, 2011). این تنوع نظام‌های حقوقی سبب می‌شود تفسیر مفاهیمی چون «امنیت دریایی»، «صلاحیت سرزمینی»، «عبور بی‌ضرر» و «مسئولیت بین‌المللی دولت‌ها» در میان کشورها متفاوت باشد. برای مثال، ایران و هند بر اصل «حاکمیت ملی و تحدید حضور نیروهای فرمانطقه‌ای» تأکید دارند، در حالی که فرانسه و استرالیا به همکاری با ائتلاف‌های نظامی بین‌المللی گرایش نشان می‌دهند (Rothwell & Stephens, 2010).

این ناهمگونی، چالشی مضاعف برای تحقق همکاری‌های منطقه‌ای است و تنها از طریق ایجاد زبان مشترک حقوقی و آموزشی می‌توان آن را تعدیل کرد. در واقع، آموزش و تبادل دانش حقوقی میان افسران و متخصصان دریایی کشورهای عضو، یکی از ابزارهای کلیدی برای کاهش سوءبرداشت‌ها و افزایش فهم مشترک از قواعد بین‌المللی است (Rahman, 2014). از این منظر، آموزش نه یک امر جانبی، بلکه یک رکن اصلی در نهادهای سازی همکاری‌های منطقه‌ای به‌شمار می‌آید.

علاوه بر جنبه‌های حقوقی و آموزشی، بعد رفتاری همکاری در آیونز نیز اهمیت ویژه‌ای دارد. کشورهای عضو در بسیاری از موارد رفتارهای متناقضی در قبال موضوعات امنیتی نشان داده‌اند؛ از جمله نحوه مواجهه با حضور نیروهای بیگانه در آب‌های آزاد، واکنش به عملیات نظامی فرمانطقه‌ای، یا برخورد با مسائل زیست‌محیطی. این رفتارها گاه تحت تأثیر رقابت‌های سیاسی و اقتصادی است و مانع از شکل‌گیری رفتار مشترک منطقه‌ای (Regional Behavioral Pattern) می‌شود (Adler & Barnett, 1998). بنابراین، ارزیابی همکاری رفتاری مستلزم مطالعه هم‌زمان اسناد حقوقی، رویه‌های عملی و تعاملات آموزشی اعضاست.

پژوهش حاضر بر مبنای رویکرد توصیفی-تحلیلی و روش تطبیقی انجام شده و از داده‌های اسنادی، معاهدات بین‌المللی، گزارش‌های آیونز و مطالعات دانشگاهی بهره می‌برد. هدف نهایی این تحقیق، ارائه الگویی حقوقی و نهادی برای ارتقای همکاری‌های چندبعدی در چارچوب آیونز و تبیین نقش ایران در شکل‌دهی به نظم حقوقی و آموزشی منطقه‌ای است. در مجموع، می‌توان گفت که آیونز در سطح هنجاری^۱ گام‌های مثبتی برداشته، اما در سطح ساختاری^۲، رفتاری^۳ و آموزشی با موانعی جدی روبه‌رو است. در این میان، بُعد آموزشی^۴ که در سال‌های اخیر مورد توجه قرار گرفته، می‌تواند نقش

³ Behavioral⁴ Educational Cooperation¹ Normative² Structural

۲- نبود چارچوب حقوقی الزام‌آور، فقدان دبیرخانه دائمی، ضعف در آموزش‌های مشترک و تفاوت در نظام‌های حقوقی اعضا، از مهم‌ترین موانع تحقق همکاری مؤثر در آیونز است.

۳- ایران با توجه به موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، توان علمی و دانشگاهی در حوزه دریا، و تجربه در همکاری‌های چندجانبه، از ظرفیت بالایی برای ایفای نقش محوری در توسعه همکاری‌های حقوقی و آموزشی آیونز برخوردار است. ۴- به نظر می‌رسد تدوین منشور الزام‌آور آیونز، تأسیس دبیرخانه دائمی، راهاندازی آکادمی آموزشی مشترک، و ایجاد سازوکارهای حل اختلاف، می‌تواند همکاری‌های حقوقی و آموزشی میان اعضا را به سطح نهادینه و پایدار ارتقا دهد.

۲- پیشینه و مبانی نظری پژوهش

۲-۱- مبانی نظری

اقیانوس هند به‌عنوان سومین پهنه بزرگ آبی جهان، از دیرباز کانون تعاملات تمدنی، اقتصادی و ژئوپلیتیکی بوده است. بیش از ۶۰ درصد انتقال نفت و انرژی جهان از مسیرهای این اقیانوس عبور می‌کند و بیش از یک‌سوم جمعیت جهان در کشورهای ساحلی آن زندگی می‌کنند (Bateman, 2011). این منطقه در دهه‌های اخیر به یکی از صحنه‌های اصلی رقابت قدرت‌های جهانی و منطقه‌ای تبدیل شده است.

با گسترش تهدیداتی نظیر دزدی دریایی در سواحل سومالی، قاچاق انسان، تروریسم دریایی، آلودگی زیست‌محیطی و منازعات مرزی، کشورهای منطقه به این درک مشترک رسیده‌اند که امنیت دریایی تنها از طریق همکاری جمعی ممکن است (Bueger, 2015).

در این میان، اجلاس نیروی دریایی اقیانوس هند یا آیونز (Indian Ocean Naval Symposium - IONS) در سال ۲۰۰۸ با ابتکار نیروی دریایی هند و مشارکت کشورهای ساحلی شکل گرفت تا بستری برای گفت‌وگو، هماهنگی و همکاری عملی میان نیروهای دریایی منطقه فراهم آورد. اما ماهیت داوطلبانه، فقدان ساختار اجرایی و تفاوت در نظام‌های حقوقی کشورها موجب شده است تا آیونز هنوز در سطح «چارچوب مشورتی» باقی بماند (Till, 2018).

۲-۲- همکاری در حقوق بین‌الملل دریاها

از منظر نظری، پژوهش حاضر بر پایه دو رویکرد اصلی در روابط بین‌الملل و حقوق بین‌الملل استوار است: نهادگرایی لیبرال (Liberal Institutionalism) و نظریه امنیت تعاونی (Cooperative Security Theory).

بر اساس دیدگاه نهادگرایان لیبرال مانند (Keohane 1984)، دولت‌ها حتی در نظامی آناشیک می‌توانند برای دستیابی به منافع مشترک به همکاری بپردازند، به شرط آنکه نهادهایی شکل گیرند که هزینه‌های تعامل را کاهش دهند و اعتماد متقابل ایجاد کنند. این نهادها از طریق ایجاد ساختارهای حقوقی و سازوکارهای نظارتی، ثبات در روابط بین‌المللی را افزایش می‌دهند. از سوی دیگر، نظریه امنیت تعاونی (Adler & Barnett, 1998) بر این باور است که امنیت پایدار تنها زمانی حاصل می‌شود که کشورها نه بر اساس

پیوندهنده میان سه بُعد دیگر را ایفا کند و به انسجام حقوقی و نهادی سازمان کمک نماید (Till, 2018).

در نهایت، اهمیت این مطالعه در آن است که برای نخستین بار به‌طور هم‌زمان چهار بُعد همکاری در آیونز—هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی—را در کنار هم تحلیل می‌کند و با ترکیب مفاهیم حقوق بین‌الملل، مطالعات امنیتی و آموزش دریایی، مدلی جامع برای نهادینه‌سازی همکاری منطقه‌ای دریایی ارائه می‌دهد. انتظار می‌رود یافته‌های این پژوهش بتواند به تصمیم‌گیران، نهادهای نظامی و دانشگاهی کشورهای عضو در ارتقای کارآمدی و پایداری همکاری‌ها کمک نماید.

۲-۱- اهداف تحقیق:

۱- ارزیابی میزان تحقق همکاری‌های چهارگانه در آیونز و بررسی نقاط قوت و ضعف عملکرد این سازمان در ایجاد نظام حقوقی، آموزشی و رفتاری منسجم میان اعضا.

۲- شناسایی و تحلیل موانع ساختاری، حقوقی و آموزشی آیونز با تأکید بر چالش‌های اجرایی، نهادی و آموزشی که مانع توسعه همکاری‌های پایدار میان اعضا می‌شوند.

۳- بررسی جایگاه و ظرفیت‌های حقوقی، علمی و دیپلماتیک ایران در نهادینه‌سازی همکاری‌های چندجانبه در آیونز و ارائه راهکارهای تقویت نقش کشور در نظام دریایی منطقه.

۴- تبیین ارائه مجموعه‌ای از راهکارهای حقوقی، آموزشی و نهادی برای تقویت کارآمدی آیونز و تبدیل آن به سازمانی منطقه‌ای با کارکرد مؤثر در حوزه امنیت، آموزش و حقوق بین‌الملل دریایی.

۳-۱- سوالات تحقیق:

همانگونه که تصریح گردید با توجه به این ملاحظات، پژوهش حاضر با هدف تحلیل حقوق حاکم بر کشورهای عضو آیونز و بررسی ابعاد چهارگانه همکاری (هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی) طراحی شده است. در این راستا، چهار سؤال اصلی مورد بررسی قرار می‌گیرد:

۱- آیونز تا چه میزان توانسته است اصول همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی را در میان کشورهای عضو نهادینه کند؟

۲- چه موانع حقوقی، نهادی و آموزشی در مسیر تحقق همکاری مؤثر میان کشورهای عضو آیونز وجود دارد؟

۳- جمهوری اسلامی ایران چه ظرفیت‌هایی برای ایفای نقش فعال در تقویت همکاری‌های حقوقی، آموزشی و نهادی در چارچوب آیونز دارد؟

۴- چه راهکارهایی می‌تواند به نهادینه‌سازی همکاری حقوقی، آموزشی و رفتاری در آیونز کمک کند؟

۳-۱- فرضیه‌های تحقیق:

۱- به نظر می‌رسد آیونز در نهادینه‌سازی همکاری‌های هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی تنها در سطح گفت‌وگو و تبادل نظر موفق بوده و هنوز به مرحله نهادسازی الزام‌آور و پایدار نرسیده است.

با واقعیت‌های اقیانوس هند کاملاً همخوان است، زیرا کشورهای عضو آیونز از نظر نظام سیاسی و حقوقی تنوع بالایی دارند.

الف) پیشینه پژوهش‌های داخلی

در ایران نیز توجه به نقش کشور در همکاری‌های منطقه‌ای دریایی رو به افزایش است. اختیاری امیری، سلمان تبارسوته و ابراهیمی (۱۳۹۹) در پژوهش خود با عنوان «بررسی ظرفیت‌های جمهوری اسلامی ایران در همکاری‌های دریایی منطقه اقیانوس هند»، ضمن تأکید بر جایگاه ژئواستراتژیک چابهار، پیشنهاد ایجاد مرکز مشترک امنیت دریایی را ارائه کردند — پیشنهادی که با افتتاح «مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند» در چابهار تحقق یافته است.

از منظر حقوقی، قاضی (۲۰۲۳) در کتاب بایسته‌های حقوق اساسی، مفهوم حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها را در چارچوب مسئولیت‌های بین‌المللی بررسی می‌کند که می‌تواند مبنای نظری تحلیل رفتار حقوقی کشورها در آیونز باشد.

افزون بر این، مقالات منتشرشده در حوزه دیپلماسی دریایی ایران، بر ضرورت تلفیق قدرت نرم و حقوقی کشور در عرصه منطقه‌ای تأکید دارند. ایران با دارا بودن زیرساخت‌های آموزشی و دانشگاهی (مانند دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)) ظرفیت ایجاد شبکه آموزشی مشترک با سایر اعضای آیونز را دارد.

ب) مرور پیشینه بین‌المللی

مطالعات گسترده‌ای درباره همکاری‌های دریایی در سایر مناطق جهان انجام شده است. سازمان آ.سه.ان (ASEAN) در جنوب شرق آسیا با تدوین منشورهای هنجاری و ایجاد دبیرخانه فعال در جاکارتا، توانسته است الگویی برای همکاری در حوزه امنیت دریایی ارائه کند (Bateman, 2011).

در قاره آفریقا، امضای کد رفتاری یائونده (Yaoundé Code of Conduct, 2013) و تأسیس مرکز هماهنگی بین‌منطقه‌ای (Interregional Coordination Centre - ICC) در کامرون، نمونه‌ای از ساختار موفق همکاری ساختاری و هشدار سریع محسوب می‌شود. این مرکز به‌عنوان محور شبکه اطلاعاتی خلیج گینه، داده‌های امنیتی کشورهای عضو را جمع‌آوری و هشدارهای سریع صادر می‌کند. این تجربه برای آیونز می‌تواند الگوی مناسبی جهت ایجاد «مرکز اطلاعات دریایی اقیانوس هند» با محوریت ایران یا هند باشد.

همچنین در اروپا، آژانس ایمنی دریایی اتحادیه اروپا (EMSA) نمونه‌ای از نهادسازی کارآمد در چارچوب همکاری چندجانبه است که وظیفه آن نظارت، تبادل داده‌های ترافیکی و هماهنگی عملیات نجات است.

۷. تحلیل شکاف پژوهشی

مرور منابع نشان می‌دهد که تاکنون بیشتر مطالعات درباره آیونز به جنبه‌های نظامی و سیاسی پرداخته‌اند و ابعاد حقوقی، آموزشی و نهادی کمتر مورد بررسی قرار گرفته است.

رقابت، بلکه بر پایه درک مشترک از تهدیدها و ارزش‌ها همکاری کنند. در این چارچوب، مفاهیم «اعتماد»، «شفافیت»، و «استانداردهای رفتاری مشترک» نقش بنیادین در پیشگیری از درگیری‌ها دارند.

در حقوق بین‌الملل دریاهای نیز، مبانی همکاری میان دولت‌ها در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای (UNCLOS) تبلور یافته است. این کنوانسیون کشورها را به همکاری در حوزه‌هایی مانند حفظ محیط زیست، تحقیقات علمی دریایی، امداد و نجات و امنیت عبور و مرور ملزم می‌کند (Tanaka, 2012). با این حال، اجرای این اصول در مناطق مختلف به میزان تفاهم حقوقی و نهادی کشورها بستگی دارد.

۳-۲- مفهوم همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی

در ادبیات امنیت منطقه‌ای، همکاری میان کشورها در چهار سطح یا بُعد قابل تحلیل است:

الف) همکاری هنجاری^۱: شامل ایجاد مجموعه‌ای از ارزش‌ها، اصول و قواعد مشترک است که رفتار کشورها را هدایت می‌کند. در حوزه دریایی، این هنجارها می‌توانند شامل احترام به حقوق بین‌الملل، شفافیت در عملیات دریایی و پایبندی به اصول عبور بی‌ضرر باشند (Abbott & Snidal, 2000).

ب) همکاری ساختاری^۲: ناظر به ایجاد نهادها، دبیرخانه‌ها، کارگروه‌ها و سیستم‌های تصمیم‌گیری مشترک است که اجرای همکاری را تداوم می‌بخشد (Keohane, 1984).

ج) همکاری رفتاری^۳: مربوط به تعاملات عملی کشورها در قالب رزمایش‌ها، تبادل اطلاعات و عملیات مشترک است (Adler & Barnett, 1998).

د) همکاری آموزشی^۴: بُعد جدیدی از همکاری‌های منطقه‌ای است که بر آموزش، انتقال دانش، تربیت افسران و کارشناسان حقوقی، و ارتقای سواد دریایی متمرکز است (Ebert & Petrovic, 2013).

این چهار بُعد، ستون‌های اصلی شکل‌گیری «اجتماع امنیتی دریایی» در منطقه اقیانوس هند محسوب می‌شوند.

۴-۲- پیشینه مطالعاتی در حوزه آیونز

در حوزه خاص آیونز، پژوهش‌های دانشگاهی هنوز محدود است. Till (2018) آیونز را گامی مؤثر در جهت گفت‌وگوی دریایی می‌داند، اما نبود سازوکار حقوقی الزام‌آور را مانع اصلی نهادینه‌سازی می‌داند. Bueger & Edmunds (2020) بر ضرورت تعریف مفاهیم مشترک از «امنیت دریایی» در میان اعضا تأکید می‌کنند و معتقدند آیونز نیازمند فرهنگ امنیتی منطقه‌ای است.

در همین راستا، Ebert & Petrovic (2013) سه عامل «اعتمادسازی، آموزش و تبادل اطلاعات» را پیش‌شرط همکاری پایدار می‌دانند. این دیدگاه

³ Behavioral Cooperation

⁴ Educational Cooperation

¹ Normative Cooperation

² Structural Cooperation

- متون علمی و پژوهشی منتشر شده در نشریات بین‌المللی (۲۰۰۸ تا ۲۰۲۵)
- گزارش‌ها و بیانیه‌های رسمی اجلاس آیونز (IONS)
- اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و اتحادیه اقیانوس هند (IORA)
- کتاب‌ها و مقالات تخصصی در حوزه حقوق دریاها، امنیت دریایی و همکاری‌های منطقه‌ای

منابع فارسی منتشر شده در ایران درباره سیاست‌ها و جایگاه راهبردی جمهوری اسلامی ایران در اقیانوس هند.

۳-۴- روش تحلیل داده‌ها

تحلیل داده‌ها به روش تحلیل کیفی - مضمون‌محور (Qualitative Thematic Analysis) انجام گرفته است. در این روش، مضامین اصلی از منابع استخراج و در قالب چهار محور هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی طبقه‌بندی شده‌اند.

پژوهشگر با استفاده از روش استنباط حقوقی (Legal Reasoning Method) و تحلیل تطبیقی (Comparative Analysis)، تلاش کرده است شباهت‌ها، تفاوت‌ها و خلأهای حقوقی میان اعضای آیونز را شناسایی کند.

۳-۵- اعتبارسنجی و روایی پژوهش

برای افزایش اعتبار و روایی نتایج، داده‌ها از چند منبع مختلف گردآوری و با روش مثلث‌سازی داده‌ها (Data Triangulation) تطبیق داده شدند. همچنین یافته‌ها با تجربیات سازمان‌های منطقه‌ای موفق نظیر آ.سه.آن (ASEAN) و کد رفتاری یائونده در آفریقا (Yaoundé Code of Conduct) مقایسه گردید تا نتایج از قابلیت تعمیم بیشتری برخوردار شوند.

۳-۶- نوآوری پژوهش

نوآوری اصلی پژوهش در تلفیق ابعاد حقوقی با ابعاد آموزشی و رفتاری همکاری دریایی است. تاکنون اغلب مطالعات پیرامون آیونز صرفاً به جنبه امنیتی یا ساختاری توجه داشته‌اند، اما این پژوهش با طرح مفهوم «همکاری آموزشی در آیونز»، بُعد نرم و پایدار توسعه حقوقی را نیز وارد ادبیات منطقه‌ای کرده است.

۴- چارچوب حقوقی حاکم بر کشورهای عضو آیونز

۴-۱- معرفی اجمالی اجلاس آیونز

«سمپوزیوم دریایی اقیانوس هند»^۱ یک ابتکار داوطلبانه است که با فراهم کردن بستری باز و فراگیر برای بحث در مورد مسائل دریایی مرتبط منطقه‌ای، به دنبال افزایش همکاری دریایی بین نیروهای دریایی کشورهای ساحلی منطقه اقیانوس هند است. در این فرآیند، تلاش می‌شود تا جریانی از اطلاعات بین متخصصان دریایی ایجاد شود که منجر به درک مشترک و احتمالاً راه‌حل‌های مشارکتی در مسیر پیش رو شود.

راه‌اندازی چنین ابتکار منطقه‌ای مهمی توانست با چنین استقبال گسترده‌ای در سراسر طول و عرض اقیانوس هند روبرو شود، به خودی خود یک پدیده

پژوهش حاضر با تمرکز بر چهار بُعد هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی، خلأ نظری موجود را پر می‌کند و می‌کوشد چارچوبی جامع برای فهم حقوقی همکاری‌های دریایی در منطقه اقیانوس هند ارائه دهد.

بر پایه نظریات و مطالعات بررسی‌شده، همکاری مؤثر در آیونز مستلزم سه گام کلیدی است:

۱- تدوین اصول هنجاری مشترک بر پایه احترام به حقوق بین‌الملل دریاها؛
۲- ایجاد ساختار نهادی پایدار شامل دبیرخانه، مرکز اطلاعات دریایی و شبکه آموزشی؛

۳- نهادینه‌سازی همکاری‌های رفتاری برای ارتقای درک متقابل میان افسران، حقوقدانان و مدیران دریایی.

۴- نهادینه‌سازی همکاری‌های آموزشی برای ارتقای درک متقابل میان افسران، کارشناسان و مدیران آموزشی و مدیران دریایی.

بدین ترتیب، آیونز در صورت بهره‌گیری از تجربه مناطق دیگر مانند خلیج گینه و آ.سه.آن، می‌تواند از سطح گفت‌وگوی سیاسی به سطح همکاری نهادی و حقوقی ارتقا یابد و الگویی بومی برای مدیریت امنیت دریایی در قرن بیست‌ویکم ارائه کند.

۳- روش‌شناسی پژوهش

۳-۱- نوع و رویکرد پژوهش

پژوهش حاضر از نوع کاربردی - تحلیلی (Applied-Analytical) و از نظر روش، توصیفی - تطبیقی (Descriptive-Comparative) است. هدف آن بررسی ابعاد حقوقی و نهادی همکاری میان کشورهای عضو اجلاس آیونز در چهار حوزه اصلی شامل همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی می‌باشد. در این راستا، پژوهش تلاش کرده است تا با تحلیل مبانی حقوق دریاها و تجربه نهادهای منطقه‌ای مشابه، چارچوبی پیشنهادی برای تقویت همکاری‌های آیونز ارائه دهد.

۳-۲- جامعه و قلمرو پژوهش

جامعه پژوهش شامل کلیه کشورهای عضو دائم و ناظر اجلاس آیونز است که در مجموع ۳۴ کشور (۲۵ عضو اصلی و ۹ عضو ناظر) را دربرمی‌گیرد. این کشورها از نظر نظام‌های حقوقی (حقوق عرفی، نوشته و مختلط)، سطح توسعه اقتصادی، ساختار نظامی و جایگاه ژئوپلیتیکی دارای تفاوت‌های قابل توجهی هستند.

قلمرو موضوعی پژوهش نیز شامل بررسی چارچوب حقوقی حاکم بر همکاری‌های دریایی در منطقه اقیانوس هند و اسناد بین‌المللی مرتبط با آن، مانند کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها (UNCLOS) و مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) است.

۳-۳- روش گردآوری داده‌ها

گردآوری داده‌ها در این پژوهش از طریق مطالعه کتابخانه‌ای و اسنادی (Library & Documentary Research) انجام شده است. اطلاعات از منابع زیر استخراج شده‌اند:

^۱ The 'Indian Ocean Naval Symposium' (IONS)

سیاسی، عضویت این دو قدرت اروپایی توازن میان کشورهای توسعه‌یافته و درحال‌توسعه را در چارچوب آیونز ایجاد کرده است. حضور آن‌ها ضمن تقویت ظرفیت‌های فنی و آموزشی، به افزایش وزن بین‌المللی آیونز کمک کرده و پیوند آن را با ساختارهای امنیت جمعی غربی مانند ناتو و اتحادیه اروپا تقویت نموده است.

ب- کشورهای ناظر

اعضای ناظر^۵ اجلاس آیونز در حال حاضر شامل کشورهای چین، آلمان، ایتالیا، ژاپن، ماداگاسکار، هلند، کره جنوبی، روسیه و اسپانیا هستند. این کشورها به‌طور مستقیم با اقیانوس هند مرز ندارند، اما از نظر راهبردی، اقتصادی و دریایی با این پهنه آبی ارتباط تنگاتنگ دارند (IONS, n.d). اعضای ناظر معمولاً در تدوین سیاست‌ها یا رأی‌گیری شرکت نمی‌کنند، اما از طریق مشارکت در نشست‌ها و کارگروه‌های تخصصی می‌توانند تجربیات فنی و آموزشی خود را منتقل کنند. به‌عنوان نمونه، ژاپن و آلمان در زمینه آموزش و فناوری‌های مدیریت بندری و ناوبری همکاری فنی نزدیکی با برخی اعضای آیونز دارند. چین و روسیه نیز با هدف حضور ژئوپلیتیکی و حفظ دسترسی‌های دریایی خود، نقش فعالی به‌عنوان ناظر در آیونز ایفا می‌کنند.

از دیدگاه سیاست بین‌الملل، وجود چنین ترکیبی از اعضای ناظر نشان می‌دهد که آیونز نه‌تنها یک نهاد منطقه‌ای، بلکه بستری برای گفت‌وگوی قدرت‌های جهانی در حوزه امنیت دریایی نیز محسوب می‌شود.

۳-۴- تحلیل حقوقی و نهادی ساختار عضویت

نظام عضویت دوسطحی آیونز (عضو اصلی و ناظر) بر پایه‌ی رویکرد همکاری باز (Open Regionalism) شکل گرفته است. در این چارچوب، کشورهای ساحلی به‌عنوان صاحبان اصلی منافع منطقه‌ای، نقش تصمیم‌ساز را برعهده دارند و کشورهای ناظر با هدف هم‌افزایی فنی، آموزشی و مالی در کنار آن‌ها قرار می‌گیرند.

از منظر حقوق بین‌الملل، آیونز نمونه‌ای از «نهاد همکاری نرم» (Soft Institution) است؛ زیرا عضویت در آن تعهد الزام‌آور حقوقی ایجاد نمی‌کند، اما از طریق گفت‌وگو، رزمایش‌های مشترک و تبادل داده‌های امنیتی، موجب شکل‌گیری هنجارهای جدید در حکمرانی دریایی می‌شود.

در این میان، ایران با توجه به موقعیت جغرافیایی ممتاز خود در شمال اقیانوس هند و دسترسی به آب‌های آزاد از طریق بندر چابهار، نقش حیاتی در تعمیق همکاری‌های منطقه‌ای دارد. افتتاح مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند در منطقه سوم نیروی دریایی (چابهار) گامی عملی در جهت ایفای نقش ساختاری ایران در چارچوب آیونز محسوب می‌شود.

۴-۴- تنوع نظام‌های حقوقی کشورهای عضو

منحصر به فرد بود. ۳۶ منطقه ساحلی در اقیانوس هند وجود دارد که از نظر جغرافیایی در چهار زیرمنطقه زیر گروه‌بندی شده‌اند.

اجلاس آیونز^۱ در سال ۲۰۰۸ به ابتکار نیروی دریایی هند و با مشارکت کشورهای ساحلی اقیانوس هند تأسیس شد. هدف از این ابتکار، تقویت همکاری میان نیروهای دریایی منطقه در زمینه‌های امنیت دریایی، مدیریت بحران، مقابله با تهدیدات مشترک، و ارتقای آموزش و تبادل اطلاعات است (Till, 2013). آیونز اکنون بیش از ۲۵ کشور عضو دائم و ۹ کشور ناظر دارد که از لحاظ نظام‌های حقوقی، توان نظامی، و سطح توسعه اقتصادی و آموزشی بسیار متنوع‌اند (Bateman, 2011).

در سال‌های اخیر، اهداف آیونز از صرف هماهنگی نظامی فراتر رفته و شامل توسعه همکاری‌های آموزشی و پژوهشی، نهادینه‌سازی استانداردهای بین‌المللی دریایی، و حمایت از مأموریت‌های امداد و نجات شده است. این تحول نشان می‌دهد که آیونز در حال گذار از یک چارچوب صرفاً امنیتی به یک پلتفرم چندوجهی حقوقی، آموزشی و نهادی است که نقش آن در شکل‌دهی نظم دریایی منطقه‌ای در حال افزایش است (Bueger & Wivel, 2018).

۲-۴- بررسی کشورهای عضو اجلاس آیونز

الف- کشورهای عضو اصلی اجلاس آیونز عبارت‌اند از:

استرالیا، بنگلادش، فرانسه، هند، اندونزی، ایران، کنیا، مالزی، مالدیو، موریس، موزامبیک، میانمار، عمان، پاکستان، قطر، عربستان سعودی، سیشل، سنگاپور، آفریقای جنوبی، سریلانکا، تانزانیا، تایلند، تیمور شرقی، امارات متحده عربی و بریتانیا (IONS, n.d).

این کشورها غالباً دارای مرزهای دریایی با اقیانوس هند هستند و نیروی دریایی فعال در حوزه امنیت، امداد و نجات، حفاظت از محیط زیست و مبارزه با دزدی دریایی دارند. هدف از عضویت دائم، مشارکت مستقیم در تصمیم‌سازی، تبادل اطلاعات و حضور در رزمایش‌ها و نشست‌های مشترک آیونز است.

اما حضور فرانسه و بریتانیا به‌عنوان کشورهای غیربومی منطقه در نگاه نخست ممکن است پرسش‌برانگیز باشد. در واقع، دلیل عضویت آن‌ها در آیونز ریشه در منافع و دارایی‌های فرادریایی^۲ این دو کشور در اقیانوس هند دارد.

فرانسه دارای سرزمین‌های فرادریایی نظیر رئونیون^۳ و مایوت^۴ در غرب اقیانوس هند است که جزو قلمرو رسمی جمهوری فرانسه محسوب می‌شوند. از این رو، فرانسه یکی از کشورهای ساحلی اقیانوس هند به‌شمار می‌رود و پایگاه نظامی و دریایی فعالی در این منطقه دارد.

بریتانیا نیز از طریق قلمرو اقیانوس هند بریتانیا^۵ و پایگاه نظامی خود در جزیره دیه‌گو گارسیا^۶ در این منطقه حضور نظامی دائمی دارد. بنابراین، عضویت لندن در آیونز نیز مشروعیت جغرافیایی و امنیتی دارد. از دیدگاه

^۵ British Indian Ocean Territory - BIOT

^۶ Diego Garcia

^۷ Observer Members

^۱ Indian Ocean Naval Symposium

^۲ Overseas Territories

^۳ La Réunion

^۴ Mayotte

دریایی، چارچوب‌های مکملی برای تقویت هماهنگی میان اعضا ایجاد کرده‌اند (Guilfoyle, 2009).

اما نکته مهم‌تر آن است که در کنار اسناد حقوقی، سندهای آموزشی و برنامه‌های توانمندسازی مشترک نیز باید به‌عنوان بخشی از چارچوب حقوقی تلقی شوند؛ چرا که آموزش حقوق دریاها، اجرای مؤثر قواعد بین‌المللی را تسهیل می‌کند. به همین دلیل برخی کشورها مانند هند و ایران پیشنهاد داده‌اند آیونز به‌سمت ایجاد یک "آکادمی آموزشی و پژوهشی دریایی"^۴ حرکت کند که مأموریت آن آموزش و ارتقای مهارت‌های حقوقی، امدادی و زیست‌محیطی باشد (Till, 2018).

در واقع، حقوق بین‌الملل دریاها بدون پشتوانه آموزشی و اجرایی کارآمد، قابلیت تحقق عملی ندارد. بنابراین، آموزش، حلقه واسط میان حقوق و ساختار است؛ حلقه‌ای که می‌تواند از طریق نهادسازی آموزشی، ظرفیت اجرای تعهدات بین‌المللی را میان اعضای آیونز افزایش دهد (Bueger, 2020). همچنین اسناد بین‌المللی مرتبط با امنیت دریایی، مانند کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، موافقت‌نامه‌ها در زمینه مقابله با دزدی دریایی و قاچاق دریایی، و مقررات مربوط به کمک‌رسانی و نجات دریایی، می‌توانند به‌عنوان منابع مکمل برای توسعه همکاری‌های حقوقی در آیونز تلقی شوند. (Guilfoyle, 2009)

اما نکته مهم‌تر آن است که در کنار اسناد حقوقی، سندهای آموزشی و برنامه‌های توانمندسازی مشترک نیز باید به‌عنوان بخشی از چارچوب حقوقی تلقی شوند؛ چرا که آموزش حقوق دریاها، اجرای مؤثر قواعد بین‌المللی را تسهیل می‌کند. به همین دلیل برخی کشورها مانند هند و ایران پیشنهاد داده‌اند آیونز به‌سمت ایجاد یک نظام آموزشی منطقه‌ای هماهنگ (IONS Maritime Academy) حرکت کند که مأموریت آن آموزش و ارتقای مهارت‌های حقوقی، امدادی و زیست‌محیطی باشد (Till, 2018).

۴-۶- چالش‌های حقوقی پیش‌روی آیونز

مهم‌ترین چالش آیونز، نبود سند الزام‌آور مشترک یا منشور حقوقی رسمی است که باعث شده این اجلاس بیشتر بر اساس اصول "نرم‌قانونی"^۵ و بیانیه‌های غیرالزام‌آور اداره شود (Bueger & Edmunds, 2020). این وضعیت موجب می‌شود که تصمیمات آیونز صرفاً جنبه توصیه‌ای داشته باشند و ضمانت اجرایی کافی برای تعهدات میان اعضا وجود نداشته باشد. علاوه بر این، تفسیرهای متفاوت از مفهوم «امنیت دریایی» و «صلاحیت قضایی»، نبود سازوکار حل اختلافات درون‌سازمانی، و مداخلات قدرت‌های فرمانطقه‌ای از دیگر موانع حقوقی به‌شمار می‌آیند (Rahman, 2014).

در بُعد نهادی، نبود دبیرخانه دائمی، ضعف ساختارهای اطلاعاتی مشترک، و ناهماهنگی میان نهادهای ملی دریایی، موجب کاهش انسجام تصمیمات آیونز شده است. همچنین از منظر آموزشی، عدم وجود چارچوب آموزشی مشترک در حوزه حقوق بین‌الملل دریاها و مدیریت بحران، مانع شکل‌گیری

یکی از ویژگی‌های منحصربه‌فرد آیونز، تکرر و ناهمگونی نظام‌های حقوقی اعضا است. کشورهای عضو آیونز از نظر نظام‌های حقوقی، در سه گروه عمده طبقه‌بندی کرد:

۱- نظام‌های حقوقی عرفی^۱ نظام‌های حقوقی عرفی، مانند هند، استرالیا، کنیا و آفریقای جنوبی؛

۲- نظام‌های حقوق نوشته^۲ مانند فرانسه، ایران، اندونزی و تایلند؛

۳- نظام‌های مختلط یا سنتی مانند تانزانیا، مالدیو و عمان (Klein, 2011). این تنوع حقوقی سبب تفاوت در تفسیر مفاهیم بنیادین همچون حاکمیت دریایی، منطقه انحصاری اقتصادی، صلاحیت کیفری و امنیت جمعی می‌شود. همچنین این تنوع سبب تفاوت در تفسیر مفاهیم بنیادینی چون «حقوق دریاها»، و «اختیارات حاکمیتی» و «امنیت دریایی» می‌شود (Klein, 2011).

در نتیجه، همگرایی حقوقی و نهادی میان این کشورها به‌آسانی تحقق نمی‌یابد و نیازمند ایجاد بسترهای آموزشی و گفت‌وگوهای تخصصی میان نخبگان حقوقی و نظامی است.

برای نمونه، برخی کشورها نظیر ایران و هند، بر اصول حاکمیت ملی و تحدید صلاحیت قدرت‌های فرمانطقه‌ای در آب‌های منطقه‌ای تأکید دارند، در حالی که برخی دیگر مانند فرانسه و استرالیا تمایل بیشتری به همکاری با بلوک‌های نظامی بین‌المللی دارند (Rothwell & Stephens, 2010). همین تفاوت‌ها بر نحوه مشارکت و شکل‌گیری قواعد الزام‌آور در چارچوب اجلاس آیونز تأثیرگذار است. افزون بر این، کشورهای عضو آیونز از نظر ظرفیت نهادی نیز نابرابرند؛ برخی کشورها دارای ساختارهای پیشرفته دریایی و مراکز تحقیقاتی فعال‌اند (مانند هند و ایران)، در حالی که دیگر کشورها هنوز فاقد چارچوب‌های منسجم آموزشی و پژوهشی در حوزه حقوق دریاها هستند. این نابرابری، یکی از عوامل کلیدی در عدم توازن قدرت حقوقی و آموزشی میان اعضا محسوب می‌شود (Vrey, 2013).

۴-۵- نقش حقوق بین‌الملل در هماهنگ‌سازی اعضا

کنوانسیون حقوق دریاها^۳ سنگ‌بنای اصلی نظم حقوقی دریایی در میان کشورهای عضو آیونز به‌شمار می‌رود. این کنوانسیون تعاریف دقیقی از مناطق دریایی (آب‌های سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره)، قواعد عبور بی‌ضرر، و اصول بهره‌برداری از منابع ارائه می‌دهد (Tanaka, 2012). اگرچه همه کشورهای عضو آیونز عضو کنوانسیون حقوق دریاها نیستند، اما اکثر آن‌ها به‌طور ضمنی یا مستقیم از مقررات آن پیروی می‌کنند، که این امر می‌تواند پایه‌ای برای شکل‌گیری زبان حقوقی مشترک در چارچوب آیونز باشد.

همچنین، سایر اسناد بین‌المللی از جمله کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی، موافقت‌نامه‌های مقابله با دزدی دریایی، و مقررات امداد و نجات

² Statute Law

³ United Nations Convention on the Law of the Sea

⁴ IONS Maritime Academy

⁵ Soft Law

¹ Common Law

قانون اساسی عرفی مجموعه‌ای از اعلامیه‌ها، منشورها مصوبات مجلس قانونگذار شیبه به قانون عادی و همچنین عرف و عادات و کنوانسیونها است که قواعد آنها ماهیتاً جنبه اساسی دارند در حالی که قوانین اساسی موضوعه توسط نهادهای مؤسس (مجلس مؤسسان، آراء مردم یا سایر دستگاههایی که برای این منظور به وجود می‌آیند) در یک یا چند متن تهیه و به تصویب می‌رسند (Ghazi, S. A., 2023)

قرار دارند. بخش عمده تعاملات دریایی میان این کشورها به صورت موردی و بر پایه منافع لحظه‌ای صورت می‌گیرد، نه بر مبنای ارزش‌ها و تعهدات مشترک (Bueger, 2015).

این خلأ هنجاری، ریشه در تفاوت نظام‌های سیاسی، حقوقی و فرهنگی کشورهای منطقه دارد. در برخی کشورها، سیاست خارجی مبتنی بر اصول عدم مداخله و استقلال است، در حالی که دیگر کشورها در چارچوب ائتلاف‌های فرامنطقه‌ای فعالیت می‌کنند. نتیجه این ناهمگونی آن است که هیچ توافق جمعی درباره مفاهیمی چون «امنیت دریایی»، «تهدید مشترک»، یا حتی «رفتار حرفه‌ای نیروهای نظامی در دریا» وجود ندارد (Klein, 2011). نبود چنین توافقی باعث شده همکاری‌ها شکننده و ناپایدار باشند.

از منظر نظری، خلأ هنجاری در آیونز موجب تضعیف انسجام نهادی و رفتاری میان اعضا شده است. بدون هنجارهای مشترک، نمی‌توان انتظار داشت که کشورها در زمان بحران—مثلاً در هنگام عملیات امداد یا مقابله با دزدی دریایی—رفتار هماهنگ و پیش‌بینی‌پذیر داشته باشند. به بیان دیگر، نبود توافقی‌های نرم‌قانونی^۲ و رویه‌های متعارف (Customary Practices) سبب شده آیونز از سطح «مجمع گفت‌وگو» فراتر نرود (Abbott & Snidal, 2000).

در نتیجه، پر کردن این خلأ نیازمند فرایندی تدریجی است که با گفت‌وگوی مستمر میان اعضا آغاز و در نهایت به تدوین اصول هنجاری الزام‌آور منطقه‌ای منتهی شود. این اصول می‌توانند مبنای شکل‌گیری یک «نظم حقوقی دریایی آسیایی» باشند که ضمن احترام به تنوع فرهنگی، بر مبنای مسئولیت جمعی کشورهای منطقه در قبال امنیت و محیط زیست دریایی استوار است.

ج- اهمیت تدوین اصول هنجاری مشترک در آیونز

تدوین اصول هنجاری مشترک، گامی کلیدی در مسیر نهادینه‌سازی همکاری‌های دریایی است. این اصول در واقع ستون فقرات اعتماد متقابل و همکاری پایدار میان کشورها را تشکیل می‌دهند. تجربه سازمان‌هایی مانند آ.سه.آن (ASEAN) و ابتکار امنیت دریایی آفریقا نشان داده است که حتی در غیاب تعهدات الزام‌آور، مجموعه‌ای از اصول مشترک می‌تواند چارچوب رفتاری اعضا را هدایت کرده و از بروز سوءتفاهم و درگیری جلوگیری کند (Ebert & Petrovic, 2013).

در مورد آیونز، تدوین اصول هنجاری مشترک باید حوزه‌هایی چون تبادل اطلاعات امنیتی، عملیات امداد و نجات، مقابله با دزدی دریایی، حفاظت از محیط زیست دریایی و آموزش نیروهای نظامی را دربرگیرد. این اصول می‌توانند ابتدا در قالب بیانیه‌های سیاسی یا دستورکارهای همکاری تدوین شوند و در گذر زمان، از طریق تکرار و پذیرش ضمنی کشورها، به عرف حقوقی (Customary Law) تبدیل گردند (Abbott & Snidal, 2000). از منظر حقوقی، تدوین چنین اصولی می‌تواند به انسجام میان مقررات ملی کشورهای عضو نیز کمک کند. بسیاری از اعضای آیونز دارای قوانین داخلی

دانش مشترک منطقه‌ای (Regional Maritime Knowledge) میان نیروهای دریایی کشورهای عضو شده است.

بنابراین، راهکار کلیدی، حرکت به سوی تدوین منشور حقوقی—آموزشی آیونز و ایجاد دبیرخانه دائمی همراه با نهاد آموزشی منطقه‌ای است تا از رهگذر آن، هم تصمیمات الزام‌آور حقوقی تصویب شوند، و هم بستر آموزش، پژوهش و اجرای این تعهدات فراهم گردد.

از این منظر می‌توان گفت چارچوب حقوقی آیونز، اگرچه بر مبنای اصول شناخته‌شده حقوق بین‌الملل دریاهای استوار است، اما برای دستیابی به اثربخشی واقعی، نیازمند پیوند با ساختارهای آموزشی و نهادی است. تنها در صورتی که همکاری حقوقی با آموزش، نهادسازی و اعتماد رفتاری توأم گردد، آیونز می‌تواند از سطح یک مجمع مشورتی به سطح یک سازمان منطقه‌ای مؤثر در امنیت، آموزش و حقوق دریایی ارتقا یابد.

۵- ضرورت همکاری چند وجهی در چارچوب آیونز

۵-۱- ضرورت همکاری هنجاری در چارچوب آیونز

الف- مفهوم همکاری هنجاری در نظام‌های بین‌المللی

همکاری هنجاری^۱ به معنای توافق کشورها بر سر اصول و ارزشهایی است که رفتارهای بین‌المللی آنها را هدایت می‌کند. این نوع همکاری معمولاً فراتر از تعهدات حقوقی صرف بوده و شامل اعتمادسازی، تعامل اخلاقی، احترام به هنجارهای مشترک و شکل‌گیری فرهنگ همکاری است (Finnemore & Sikkink, 1998). در بستر آیونز، این رویکرد میتواند بستری برای ارتقاء همگرایی میان اعضا با نظامهای حقوقی و منافع متنوع فراهم آورد.

یکی از مشکلات عمده اجلاس آیونز، فقدان هنجارهای مشترک در حوزه امنیت دریایی، مدیریت منابع، حفاظت زیست محیطی و مقابله با تهدیدات جدید است. اگرچه کنوانسیون حقوق دریاهای و سایر معاهدات بین‌المللی به‌عنوان چارچوبهای حقوقی عمل میکنند، اما بدون وجود هنجارهای منطقه‌ای خاص که از سوی همه اعضا پذیرفته شود، امکان ایجاد رویه‌های مشترک و اقدامات هماهنگ دشوار خواهد بود (Bueger, 2015). برای مثال، در موضوع عبور کشتیهای نظامی خارجی از مناطق انحصاری اقتصادی، تفسیرها و استانداردهای هنجاری متفاوتی وجود دارد. برخی کشورها عبور بدون اطلاع قبلی را تهدیدی برای امنیت ملی تلقی میکنند، در حالیکه برخی دیگر آن را در چارچوب آزادی دریانوردی می‌پذیرند. (Kraska, 2011).

ب- خلأ هنجاری در روابط دریایی منطقه اقیانوس هند

یکی از چالش‌های اساسی در همکاری‌های دریایی منطقه اقیانوس هند، فقدان مجموعه‌ای از اصول و هنجارهای رفتاری مشترک میان کشورهای ساحلی است. در حالی که در مناطق دیگر مانند مدیترانه، خلیج عدن و اقیانوس آرام، نهادهایی برای تنظیم رفتارهای دریایی و امنیتی ایجاد شده‌اند، کشورهای عضو آیونز هنوز در مرحله‌ای ابتدایی از توافق هنجاری

² Soft Law

¹ Normative Cooperation

۲-۵- ضرورت همکاری ساختاری در چارچوب آیونز

الف- مفهوم همکاری ساختاری و اهمیت آن در سازمان‌های منطقه‌ای

همکاری ساختاری^۲ به منزله‌ی ستون فقرات تعاملات بین‌المللی و منطقه‌ای، بر ایجاد نهادها، سازوکارها و چارچوب‌هایی متمرکز است که استمرار و انسجام همکاری‌ها را در سطح بین‌المللی تضمین می‌کنند. برخلاف همکاری هنجاری که متکی بر ارزش‌ها و اصول مشترک است، همکاری ساختاری جنبه‌ای عملی و نهادی دارد و هدف آن تبدیل اراده سیاسی و تعهدات نرم به فرآیندهای سازمانی پایدار است (Keohane, 1984).

در واقع، همکاری ساختاری یک زیرساخت نهادی و اجرایی برای سایر سطوح همکاری است؛ زیرا بدون وجود نهادهای دائمی و سازوکارهای منسجم، حتی ارزش‌های مشترک و توافقات سیاسی نیز در عمل تداوم نمی‌یابند (Abbott & Snidal, 1998).

در حوزه امنیت دریایی، همکاری ساختاری نقش کلیدی در مدیریت بحران‌ها، هماهنگی اطلاعاتی و اجرای عملیات مشترک دارد. کشورها از طریق ایجاد دبیرخانه‌ها، کارگروه‌ها، مراکز داده و شوراهای هماهنگی، می‌توانند تصمیمات سیاسی خود را در قالب نظامی و حقوقی پایدار نهادینه کنند (Bueger, 2015).

از دیدگاه حقوق بین‌الملل، همکاری ساختاری جلوه‌ای از «نهادگرایی کارکردی» است که بر مبنای آن، کشورها از طریق نهادهای مشترک، مسئولیت‌ها و منافع خود را در قالب قواعد و رویه‌های اجرایی هماهنگ می‌سازند. در نتیجه، شکل‌گیری نهادهای ساختاری نه تنها ابزار کارآمدی برای اجرای تعهدات است، بلکه عامل ایجاد اعتماد و کاهش هزینه‌های تعاملات نیز محسوب می‌شود (Axelrod & Keohane, 1985).

ب- ساختار کنونی آیونز و چالش‌های آن

اجلاس آیونز در سال ۲۰۰۸ به ابتکار نیروی دریایی هند و با مشارکت کشورهای ساحلی اقیانوس هند تأسیس شد تا بستری برای گفت‌وگو، همکاری آموزشی، هماهنگی عملیاتی و تقویت اعتماد متقابل میان نیروهای دریایی منطقه فراهم آورد (Scott, 2018). با وجود این اهداف ارزشمند، ساختار فعلی آیونز همچنان غیردائم و فاقد ظرفیت نهادی مؤثر است. در حال حاضر، آیونز تنها به صورت دوره‌ای تشکیل جلسه می‌دهد و فاقد دبیرخانه دائمی، مرکز تصمیم‌گیری مستمر یا سازوکار اجرایی الزام‌آور است. تصمیمات این اجلاس ماهیت توصیه‌ای دارند و اجرای آن‌ها منوط به اراده سیاسی کشورهای عضو است. این ضعف ساختاری موجب شده که هماهنگی‌های عملیاتی میان اعضا محدود و عمدتاً غیرالزام‌آور باقی بماند (Bueger & Edmunds, 2017).

همچنین نبود بانک اطلاعاتی منطقه‌ای برای تبادل سریع داده‌های امنیتی و زیست‌محیطی، یکی دیگر از کاستی‌های آیونز است. این نقیصه، به‌ویژه در

متفاوت در خصوص عبور و مرور کشتی‌ها، تعقیب مجرمان دریایی و حفاظت از محیط زیست هستند. وجود اصول هنجاری مشترک، مانند «رفتار حرفه‌ای نیروی دریایی در آب‌های آزاد» یا «حق دسترسی به اطلاعات اضطراری»، می‌تواند موجب هماهنگی تدریجی میان این نظام‌ها شود (Churchill & Lowe, 1999).

به‌علاوه، اصول هنجاری مشترک به تقویت مشروعیت آیونز در سطح بین‌المللی نیز کمک می‌کنند. هرچقدر هنجارهای منطقه‌ای با استانداردهای بین‌المللی (مانند UNCLOS و کنوانسیون‌های IMO) سازگارتر باشند، احتمال پذیرش و حمایت جامعه بین‌المللی از آیونز افزایش می‌یابد. از این منظر، تدوین هنجارهای بومی-منطقه‌ای نه تهدیدی برای حقوق بین‌الملل، بلکه تکمیلی برای آن است و می‌تواند زمینه‌ساز نظم دریایی چندسطحی گردد.

د- نقش بازیگران منطقه‌ای در تقویت همکاری هنجاری

نقش قدرت‌های منطقه‌ای در شکل‌گیری و نهادینه‌سازی هنجارهای دریایی انکارناپذیر است. کشورهایی چون هند، ایران، اندونزی و آفریقای جنوبی نه تنها دارای موقعیت جغرافیایی ممتاز، بلکه از ظرفیت‌های علمی، نظامی و دیپلماتیک لازم برای پیشبرد همکاری‌های هنجاری برخوردارند. این کشورها می‌توانند محورهای اصلی ایجاد اجماع در آیونز باشند و به تدریج سایر اعضا را به مشارکت فعال در تدوین اصول مشترک ترغیب کنند (Ebert & Petrovic, 2013).

به‌ویژه، هند به‌عنوان بنیان‌گذار آیونز و کشوری با تجربه در دیپلماسی چندجانبه، می‌تواند نقش راهبری را در طراحی چارچوب‌های هنجاری ایفا کند. در مقابل، ایران با برخورداری از نظام حقوقی مستقل و تجربه در همکاری‌های دریایی منطقه‌ای، توان بالقوه‌ای برای طرح ابتکارات حقوقی و آموزشی دارد. اندونزی نیز به‌واسطه تجربه در آ.سه.آ.ن و مدیریت بحران‌های دریایی، می‌تواند الگویی از ترکیب دیپلماسی و سازوکارهای اجرایی ارائه دهد (Rahman, 2014).

یکی از پیشنهادها عملی در این زمینه، ایجاد «مرکز منطقه‌ای تدوین استانداردهای امنیت دریایی» در چارچوب آیونز است. این مرکز می‌تواند به تدوین کد رفتاری منطقه‌ای^۱ بپردازد که شامل دستورالعمل‌های مشترک برای عملیات دریایی، تبادل اطلاعات و آموزش نیروها باشد. تجربه «کد رفتاری یائونده» در خلیج گینه و «کد رفتاری جیبوتی» در دریای سرخ نشان داده که چنین اسنادی می‌توانند همکاری امنیتی میان کشورها را به‌طور ملموس تقویت کنند (Vrey, 2013).

در نهایت، تحقق همکاری هنجاری در آیونز نیازمند پیوند میان دیپلماسی دریایی، آموزش حقوقی و نهادسازی منطقه‌ای است. نقش کشورهای کلیدی نه صرفاً در اعمال قدرت، بلکه در ایجاد الگوهای همکاری مبتنی بر اعتماد متقابل و منافع مشترک خلاصه می‌شود. هر اندازه کشورهایی مانند ایران و هند بتوانند گفت‌وگوی حقوقی و آموزشی پایدار را هدایت کنند، احتمال شکل‌گیری هنجارهای پایدار و نهادینه در آیونز افزایش خواهد یافت.

² Structural Cooperation

¹ Regional Code of Conduct

در چارچوب آیونز، همکاری رفتاری یکی از ارکان اصلی موفقیت این سازمان محسوب می‌شود، زیرا بدون رفتار عملی و منسجم، حتی بهترین توافقات و هنجارهای حقوقی نیز در دنیای واقعی کارایی نخواهند داشت. به عبارت دیگر، هیچ‌کدام از کشورهای عضو آیونز نمی‌توانند تنها بر اساس بیانیه‌ها و توافقات غیرالزام‌آور، امنیت دریایی منطقه را تأمین کنند؛ بلکه لازم است همکاری‌های عملیاتی و عملی در کنار هنجارهای قانونی و ساختاری به‌طور هم‌زمان اجرا شود (Bueger & Edmunds, 2020).

ج- ضرورت همکاری رفتاری در آیونز

با توجه به تهدیدات مشترک مانند دزدی دریایی، تروریسم دریایی، قاچاق انسان و مواد مخدر، و آلودگی‌های دریایی که کشورهای عضو آیونز با آن‌ها مواجه‌اند، ایجاد اعتماد متقابل از طریق همکاری رفتاری به یکی از اولویت‌های اصلی این سازمان تبدیل شده است. همکاری‌های رفتاری به کشورهای عضو این امکان را می‌دهد که از تجربیات یکدیگر استفاده کنند، شیوه‌های مقابله با تهدیدات را به‌اشتراک بگذارند و در مواقع بحران، پاسخ‌های سریع و هماهنگ‌تری ارائه دهند.

همچنین، به‌دلیل وجود تنوع در نظام‌های حقوقی و سیاسی کشورهای عضو، توافق‌نامه‌های نرم‌قانونی (Soft Law Agreements) در آیونز اهمیت خاصی پیدا کرده‌اند، زیرا این توافقات می‌توانند به‌راحتی به رفتارهای مشترک و شناخته‌شده تبدیل شوند. به عبارت دیگر، کدهای رفتاری می‌توانند به‌تدریج به رویه‌های پذیرفته‌شده و الزامی تبدیل شوند و این فرآیند باعث تقویت یکپارچگی و هماهنگی در تصمیم‌گیری‌های امنیتی می‌شود (Abbott & Snidal, 2000).

ج- عوامل مؤثر بر همکاری رفتاری در آیونز

عوامل مختلفی بر همکاری رفتاری میان کشورهای عضو آیونز تأثیر دارند که برخی از آن‌ها به شرح زیر است:

۱- اعتماد متقابل:

اعتمادسازی میان کشورها یکی از ارکان اصلی همکاری رفتاری است. این اعتماد از طریق برگزاری رزمایش‌های مشترک، تبادل اطلاعات و اجرای پروژه‌های مشترک تقویت می‌شود.

۲- آموزش مشترک:

همکاری در آموزش افسران نیروی دریایی، تحلیل‌گران و کارشناسان امنیت دریایی نقش مهمی در افزایش هماهنگی و درک متقابل میان کشورهای عضو ایفا می‌کند.

۳- فرهنگ دریایی مشترک:

ایجاد یک فرهنگ دریایی مشترک که بر اساس ارزش‌های امنیتی و محیط زیستی مشترک استوار باشد، می‌تواند همکاری‌های عملیاتی را تسهیل کند.

زمان وقوع حوادث دریایی، عملیات امداد و نجات یا مقابله با دزدی دریایی، موجب کندی در تصمیم‌گیری جمعی می‌شود. از سوی دیگر، فقدان سازوکار حل‌وفصل اختلافات درون‌سازمانی سبب شده تا اختلافات میان برخی اعضا درباره صلاحیت‌های دریایی و منافع ژئوپلیتیکی، بدون داوری یا میانجی‌گری رسمی باقی بماند (Rahman, 2014).

در مجموع، می‌توان گفت که آیونز به‌جای تبدیل شدن به یک سازمان منطقه‌ای تمام‌عیار، در حد یک مجمع مشورتی باقی مانده و از ظرفیت‌های ساختاری لازم برای ایفای نقش مؤثر در امنیت دریایی برخوردار نیست.

ج-الگوگیری از ساختارهای موفق منطقه‌ای

تجربه سازمان‌های منطقه‌ای دیگر، الگویی روشن برای تحول ساختاری آیونز فراهم می‌آورد. سازمان همکاری جنوب شرق آسیا^۱ (آ.سه.آن) با ایجاد نهادهایی چون دبیرخانه مرکزی جاکارتا، کمیته دائمی امنیت دریایی و گروه‌های کاری تخصصی، توانست از یک مجمع سیاسی به سازمانی با کارکرد امنیتی و اقتصادی فراگیر تبدیل شود (Acharya, 2001).

همچنین در قاره آفریقا، ابتکار امنیت دریایی یائونده^۲ در سال ۲۰۱۳ با هدف مقابله با دزدی دریایی و جرایم دریایی در خلیج گینه، ساختارهایی از جمله مرکز اطلاعات دریایی منطقه‌ای، سیستم هشدار سریع و سازوکار هماهنگی منطقه‌ای^۳ را ایجاد کرد که امروز به‌عنوان یکی از نمونه‌های موفق همکاری دریایی چندسطحی شناخته می‌شود (Vrey, 2013). الگوی دیگر، "سازمان منطقه‌ای اقیانوس هند"^۴ است که از طریق ایجاد دبیرخانه دائمی در موریس، شورای وزرای خارجه و کمیته همکاری دریایی، توانسته همکاری‌های اقتصادی، علمی و آموزشی را با ابعاد امنیتی پیوند دهد (Bouchard & Crumplin, 2010). بر اساس این نمونه‌ها، آیونز نیز باید از مرحله «اجلاس مشورتی» به سمت «نهاد چندسطحی دارای شخصیت حقوقی مستقل» حرکت کند. این تحول مستلزم تدوین منشور سازمانی، ایجاد نهادهای دائمی، و تنظیم سازوکارهای تصمیم‌گیری و نظارتی شفاف است.

۳-۵- ضرورت همکاری رفتاری در چارچوب آیونز

الف- مفهوم همکاری رفتاری

همکاری رفتاری (Behavioral Cooperation) به تعاملات عملی کشورها در چارچوب توافقات و هنجارهای بین‌المللی اطلاق می‌شود که منجر به ارتقای همکاری و اعتماد متقابل میان اعضا می‌شود. در سازمان‌هایی چون آیونز، همکاری رفتاری به معنای اجرایی کردن اصول امنیت دریایی از طریق تبادل اطلاعات، برگزاری رزمایش‌های مشترک، همکاری در عملیات امداد و نجات و تبادل تجربیات است. این همکاری‌ها باید در سطح عملیاتی و میدانی به ثمر برسد تا هم‌افزایی مؤثری بین کشورها ایجاد شود (Adler & Barnett, 1998).

³ The Interregional Coordination Centre (ICC), established under the Yaoundé Code of Conduct (2013), serves as the principal maritime security coordination and early-warning mechanism for the Gulf of Guinea region

⁴ Indian Ocean Rim Association (IORA)

¹ The Association of Southeast Asian Nations, or ASEAN

² Yaoundé Code of Conduct

۴- نظارت و ارزیابی:

سازوکارهای نظارتی و ارزیابی برای سنجش میزان موفقیت همکاری‌های عملیاتی در سطح منطقه‌ای ضروری است. این سازوکارها می‌توانند به افزایش پاسخگویی و شفافیت در میان کشورهای عضو کمک کنند.

۵- نتایج و پیامدهای همکاری رفتاری مؤثر

یکی از پیامدهای عمده همکاری رفتاری مؤثر در آیونز، افزایش ظرفیت پاسخگویی سریع و مؤثر به بحران‌های امنیت دریایی است. این امر به‌ویژه در مواقعی که تهدیدات جدیدی همچون دزدی دریایی سومالی یا تروریسم دریایی در تنگه هرمز به‌طور ناگهانی افزایش می‌یابد، به کشورهای عضو این امکان را می‌دهد که به‌صورت هماهنگ به مقابله با تهدیدات بپردازند.

رشد پایدار همکاری‌های رفتاری به تقویت امنیت دریایی در اقیانوس هند و حفاظت از منابع طبیعی این منطقه کمک می‌کند و در نهایت به افزایش ثبات و رفاه اقتصادی کشورهای ساحلی منتهی خواهد شد. همچنین، همکاری عملیاتی و مشترک می‌تواند به‌عنوان یک الگو برای سایر نهادهای منطقه‌ای در سایر نقاط جهان مورد استفاده قرار گیرد.

در نهایت اینکه، همکاری رفتاری یکی از ارکان اصلی موفقیت آیونز است. این همکاری‌ها باید در سطح عملیاتی و میدانی توسعه یابند تا هنجارها و سازوکارهای امنیتی مؤثرتر اجرایی شوند. بدون همکاری رفتاری، دیگر ابعاد همکاری در آیونز — نظیر هنجاری، ساختاری و آموزشی — نمی‌توانند به نتایج پایدار و اثربخش دست یابند.

۴-۵- ضرورت همکاری آموزشی در چارچوب آیونز

الف- مفهوم همکاری آموزشی

همکاری آموزشی به تعاملات بین کشورها در زمینه آموزش نیروهای نظامی و غیرنظامی است که در راستای تقویت توانایی‌های فردی و جمعی جهت مقابله با تهدیدات مشترک و ارتقای امنیت دریایی انجام می‌شود. در چارچوب آیونز، همکاری آموزشی شامل آموزش‌های مشترک نیروی دریایی، تبادل تجربیات و مهارت‌های تخصصی، برگزاری کارگاه‌ها و دوره‌های آموزشی در حوزه حقوق دریاهای، امداد و نجات، و مقابله با دزدی دریایی است. این همکاری آموزشی به کشورها کمک می‌کند تا از تجربیات یکدیگر بهره‌برداری کنند و ظرفیت‌های انسانی خود را تقویت نمایند (Ebert & Petrovic, 2013).

در بسیاری از کشورهای عضو آیونز، نیروی دریایی و دستگاه‌های امنیتی با چالش‌هایی مانند کمبود متخصصان آموزش‌دیده، فناوری‌های قدیمی، و نیاز به به‌روزرسانی مهارت‌ها روبه‌رو هستند. در این زمینه، همکاری آموزشی می‌تواند نقش کلیدی در تقویت توانمندی‌های فنی، ارتقای آمادگی‌های عملیاتی و ایجاد ساختارهای نظارتی جدید ایفا کند. (Adler & Barnett, 1998).

ب- ضرورت همکاری آموزشی در آیونز

در دنیای امروز، آموزش و تربیت نیروهای متخصص در حوزه‌های امنیت دریایی، حقوق بین‌الملل دریاهای و مدیریت بحران‌های دریایی به یک نیاز اساسی تبدیل شده است. از این رو، آیونز به‌عنوان یک سازمان منطقه‌ای باید

به این نیازها توجه ویژه‌ای داشته باشد تا بتواند هماهنگی و همکاری میان کشورهای عضو را تسهیل کند.

یکی از چالش‌های اصلی کشورهای عضو آیونز، به‌ویژه کشورهای درحال توسعه، در زمینه نیروی انسانی است. در این راستا، آموزش‌های مشترک می‌تواند به تسهیل انتقال دانش فنی، بهبود توانمندی‌های عملیاتی، و افزایش درک متقابل کمک کند. این آموزش‌ها می‌تواند در قالب دوره‌های تخصصی، رزمایش‌های مشترک، و برنامه‌های تبادل آموزشی بین کشورهای عضو برگزار شود. به‌عنوان مثال، در صورتی که کشورهای عضو به‌طور مشترک در زمینه‌هایی چون دزدی دریایی، عملیات امداد و نجات، و نظارت بر ترافیک دریایی آموزش ببینند، همکاری‌های آن‌ها در شرایط بحرانی مؤثرتر و کارآمدتر خواهد بود (Kraska, 2023).

ج- ابعاد مختلف همکاری آموزشی در آیونز

همکاری آموزشی در آیونز می‌تواند در چند بعد مختلف توسعه یابد:

۱- آموزش نیروی انسانی نظامی:

این شامل دوره‌های تخصصی برای افسران نیروی دریایی، کارشناسان امنیتی و مدیران بحران است که در آن‌ها به آموزش مباحثی چون حقوق دریاهای، مدیریت بحران، تحلیل تهدیدات دریایی، و عملیات مشترک امنیتی پرداخته می‌شود.

۲- آموزش حقوقی و دیپلماتیک:

با توجه به تنوع نظام‌های حقوقی در کشورهای عضو، برگزاری دوره‌های آموزشی حقوق بین‌الملل دریاهای، مقررات سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) و اصول حقوق بشر برای کارکنان دولتی و دیپلمات‌ها می‌تواند به همگرایی حقوقی میان کشورهای عضو کمک کند.

۳- آموزش در حوزه محیط زیست دریایی:

یکی از چالش‌های امنیت دریایی در اقیانوس هند، آلودگی‌های دریایی و حفاظت از اکوسیستم‌های دریایی است. برگزاری کارگاه‌ها و دوره‌های آموزشی در این زمینه می‌تواند اعضای آیونز را در اجرای پروژه‌های مشترک حفظ محیط زیست دریایی یاری کند.

۴- آموزش در مدیریت بحران و امداد و نجات:

به دلیل تهدیدات غیرمنتظره و بحران‌های طبیعی در این منطقه، برگزاری دوره‌های مشترک در زمینه مدیریت بحران، عملیات امداد و نجات و کمک‌های انسانی دریایی به تقویت آمادگی کشورهای عضو برای واکنش سریع به بحران‌ها کمک خواهد کرد.

د- پیامدهای مثبت همکاری آموزشی در آیونز

همکاری آموزشی مؤثر در آیونز می‌تواند به چندین نتیجه و پیامد مثبت منجر شود:

۱- افزایش هماهنگی عملیاتی:

با آموزش مشترک و هماهنگ، کشورهای عضو قادر خواهند بود عملیات مشترک خود را با کارایی بیشتری انجام دهند و از اکتشاف منابع، نظارت دریایی، و مواجهه با تهدیدات بهره‌برداری بهینه داشته باشند.

۲- بهبود درک متقابل:

آموزش و تبادل تجربیات به ارتقای درک متقابل فرهنگی، سیاسی و امنیتی کمک می‌کند و در نتیجه، تعاملات میان کشورهای عضو آیونز روان‌تر و مؤثرتر خواهد بود.

۳- تقویت دیپلماسی دریایی:

بدون شک قرن ۲۱ را می‌توان قرن دیپلماسی دریایی نام‌گذاری نمود. رشد فزاینده حمل و نقل دریایی و تجارت دریایی باعث شده است که بیشترین میزان کالا از طریق دریا حمل به دست مصرف‌کنندگان نهایی برسد. به علاوه قرار گرفتن بیشترین جمعیت جهان در ۲۰۰ مایلی سواحل دریاها، وابستگی مداوم جهان به منابع پروتئین دریایی، قرار گرفتن اکوسیستم اقیانوسها در قلب تغییرات آب و هوایی، و صد البته اینترنت محرک تغییرات آینده نیز متکی به کابلهایی است که از بستر دریاها می‌گذرد. از این رو توانایی کشورها در مدیریت حل و فصل اختلاف مسالمت آمیز در دریاها، سیاستهای بین‌المللی قرن ۲۱ را شکل خواهد داد (Barati, A. N. 2023, p.64). از آنجا که آیونز زمینه‌ساز گفت‌وگوی بین‌المللی است، آموزش دیپلمات‌ها و کارشناسان امنیتی می‌تواند دیپلماسی دریایی کشورهای عضو را تقویت کرده و به افزایش نفوذ آن‌ها در عرصه بین‌المللی کمک کند.

در نهایت میتوان گفت، همکاری آموزشی در چارچوب آیونز به‌عنوان یکی از ارکان اساسی همگرایی و امنیت دریایی منطقه محسوب می‌شود. بدون ایجاد سازوکارهای آموزشی مؤثر، کشورهای عضو نخواهند توانست ظرفیت‌های خود را به‌طور کامل در جهت مدیریت بحران‌ها و تهدیدات مشترک منطقه‌ای به‌کار گیرند. همکاری آموزشی می‌تواند به‌طور قابل توجهی به تقویت آمادگی‌های عملیاتی، ارتقای توانمندی‌های فنی و حقوقی، و بهبود روابط میان کشورهای عضو آیونز کمک کند.

۶- چگونگی تحول بنیادین در ساختاری آیونز

در راستای اصلاح، نهادینه‌سازی و ارتقای کارآمدی ساختار آیونز، مجموعه‌ای از راهکارهای ساختاری، حقوقی و آموزشی قابل طرح است. این پیشنهادها نه‌تنها بر اساس الگوهای موفق همکاری منطقه‌ای مانند آ.سه.ان^۱ و ابتکار امنیت دریایی آفریقا تدوین شده‌اند، بلکه منطبق بر نیازهای ویژه کشورهای عضو آیونز و ویژگی‌های ژئوپلیتیکی اقیانوس هند نیز تنظیم شده‌اند. به‌طور کلی، هدف از این اصلاحات آن است که آیونز از یک چارچوب گفت‌وگو محور، به یک نظام منسجم حقوقی، نهادی و آموزشی منطقه‌ای تبدیل شود.

۱-۶- تأسیس دبیرخانه دائمی و تقویت ساختار اجرایی

تأسیس دبیرخانه دائمی نخستین گام برای گذار از همکاری غیررسمی به نهادگرایی مؤثر است. دبیرخانه باید وظیفه هماهنگی نشست‌ها، پیگیری مصوبات، تهیه گزارش‌های سالانه، ایجاد ارتباط میان نهادهای نظامی و مدنی

دریایی، و نظارت بر اجرای تعهدات را بر عهده داشته باشد. از منظر حقوقی، دبیرخانه می‌تواند به‌عنوان بازوی اجرایی منشور آیونز عمل کرده و در چارچوب حقوق بین‌الملل منطقه‌ای، شخصیت حقوقی مستقل داشته باشد (Bueger & Edmunds, 2017).

استقرار آن در کشوری با ظرفیت دیپلماتیک بالا—مانند هند، ایران یا اندونزی—می‌تواند تعادل سیاسی و منطقه‌ای را حفظ و از تمرکز قدرت در یک کشور جلوگیری کند.

۲-۵- تشکیل گروه‌های کاری تخصصی و دائمی

ایجاد گروه‌های کاری تخصصی، راهکار مؤثری برای تمرکز بر حوزه‌های حیاتی امنیت و همکاری دریایی است. این گروه‌ها می‌توانند شامل محورهای چون امنیت و دفاع دریایی، امداد و نجات، مقابله با آلودگی‌های زیست‌محیطی، حقوق بین‌الملل دریاها، و آموزش و تحقیقات مشترک باشند. گروه‌های کاری تخصصی باید با ترکیب کارشناسان نظامی، حقوقی و دانشگاهی تشکیل شوند تا تصمیمات آیونز جنبه میان‌رشته‌ای و اجرایی بیابد. تجربه سازمان آ.سه.ان نشان می‌دهد که کارگروه‌های دائمی، به‌ویژه در حوزه امنیت و آموزش، می‌توانند پل ارتباطی میان سیاست‌گذاران و نیروهای عملیاتی باشند (Acharya, 2001).

۳-۶- ایجاد مرکز اطلاعات و هشدار دریایی منطقه‌ای

در شرایط کنونی که تهدیدات دریایی شکل پیچیده و چندبعدی یافته‌اند، ایجاد یک مرکز اطلاعات دریایی مشترک ضروری است. این مرکز می‌تواند به‌صورت یک شبکه داده منطقه‌ای عمل کند که با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته همچون هوش مصنوعی، سیستم‌های GIS و ارتباطات ماهواره‌ای، داده‌های لحظه‌ای مربوط به تردد کشتی‌ها، مخاطرات زیست‌محیطی، فعالیت‌های غیرقانونی و تحرکات نظامی را جمع‌آوری و به اعضا ارائه دهد. این مرکز ضمن افزایش شفافیت و اعتماد میان کشورها، می‌تواند به کاهش هزینه‌های نظارت دریایی و افزایش سرعت واکنش در شرایط اضطراری کمک کند (Vrey, 2013).

چنین سامانه‌ای در چارچوب آیونز می‌تواند مشابه «مرکز اطلاعات دریایی یائونده» در آفریقا عمل کند که امروز یکی از کارآمدترین ساختارهای امنیتی منطقه‌ای به‌شمار می‌رود.

۴-۶- مروری اجمالی بر تأسیس مرکز کنترل امنیت دریایی شمال

اقیانوس هند در بندر چابهار

در جهت تأسیس نهاد سازی مؤثر در چارچوب آیونز، ایران گام‌هایی عملی در جهت نهادینه‌سازی و همکاری ساختاری دریایی برداشته است. یکی از نمونه‌های بارز این تلاش‌ها، ایجاد مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند^۲ در منطقه سوم نیروی دریایی ارتش (چابهار) است که با حضور فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران افتتاح شد.

شرقی در ۲۵ اکتبر ۲۰۲۵ به آن پیوستند و امروز یازده کشور عضو آسه‌ان هستند (ASEAN, n.d).

² International Maritime Security Cooperation Centre

¹ Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)

انجمن کشورهای جنوب شرقی آسیا یا آسه‌ان در ۸ اگوست ۱۹۶۷ در بانکوک، تایلند، با امضای اعلامیه آسه‌ان (بیانیه بانکوک) توسط پدران بنیانگذار آسه‌ان: اندونزی، مالزی، فیلیپین، سنگاپور و تایلند تأسیس شد. بروندی دارالسلام در ۷ ژانویه ۱۹۸۴ به آسه‌ان پیوست و پس از آن ویتنام در ۲۸ ژوئیه ۱۹۹۵، لائوس و میانمار در ۲۳ ژوئیه ۱۹۹۷، کامبوج در ۳۰ آوریل ۱۹۹۹ و تیمور

۶-۴-۷- تعیین سازوکار حل اختلافات و داوری منطقه‌ای

در هر نظام چندجانبه، بروز اختلاف اجتناب‌ناپذیر است؛ از این رو، وجود سازوکار مؤثر حل اختلاف شرط لازم پایداری همکاری است. پیشنهاد می‌شود آیونز «هیئت داوری دریایی منطقه‌ای» ایجاد کند که بتواند اختلافات اعضا را در زمینه‌های دریایی، محیط زیستی و امنیتی از طریق میانجی‌گری، سازش یا داوری حل و فصل کند. این هیئت می‌تواند با استفاده از تجربه دادگاه بین‌المللی حقوق دریاهای (ITLOS) و روش‌های داوری سازمان‌های منطقه‌ای مشابه (مانند IORA) طراحی شود تا تصمیمات آن جنبه اجرایی و الزام‌آور داشته باشد (Rahman, 2014). وجود چنین نهاد مستقلی موجب تقویت اعتماد میان اعضا و جلوگیری از سیاسی‌شدن اختلافات خواهد شد.

به طور کلی و در مجموع، اصلاح ساختار آیونز نیازمند هم‌افزایی میان ابعاد حقوقی، نهادی، رفتاری و آموزشی است. دبیرخانه دائمی، نهادهای تخصصی، مرکز اطلاعاتی، منشور حقوقی و آکادمی آموزشی باید به صورت یکپارچه عمل کنند تا این سازمان از سطح گفت‌وگوی دیپلماتیک فراتر رود و به نهادی کارآمد در مدیریت امنیت، آموزش و همکاری دریایی منطقه‌ای تبدیل شود. تنها در چنین حالتی، آیونز خواهد توانست نقشی مؤثر و پایدار در ایجاد نظم حقوقی و امنیتی در اقیانوس هند ایفا کند.

۷- تجزیه و تحلیل

یافته‌ها و نتایج پژوهش به شرح زیر می‌باشد:

۱- یافته نخست: وجود خلأهای حقوقی و هنجاری در چارچوب آیونز بررسی اسناد، مصوبات و بیانیه‌های اجلاس آیونز نشان می‌دهد که این نهاد هنوز از یک منشور الزام‌آور حقوقی^۲ برخوردار نیست. تصمیمات اجلاس، اغلب در قالب بیانیه‌های غیرالزام‌آور (Soft Law) صادر می‌شوند و ضمانت اجرایی کافی برای پیگیری و ارزیابی آن‌ها وجود ندارد.

این وضعیت موجب شده تا همکاری‌ها بیشتر جنبه سیاسی یا نمادین داشته باشند تا حقوقی و نهادینه. تفاوت‌های بنیادین میان نظام‌های حقوقی اعضا (مانند ایران، هند، استرالیا، فرانسه و اندونزی) نیز سبب شده برداشت‌های متفاوتی از مفاهیم کلیدی نظیر امنیت دریایی، آزادی دریاهای و صلاحیت حاکمیتی وجود داشته باشد.

به عبارتی، نبود اصول هنجاری مشترک باعث شده آیونز در عمل نتواند مانند آ.سه.آن (ASEAN) یا اتحادیه اروپا، به یک چارچوب پایدار همکاری منطقه‌ای بدل شود.

۲- یافته دوم: ضعف در ساختار نهادی و ضرورت نهادینه‌سازی

دومین یافته پژوهش آن است که آیونز با وجود جایگاه راهبردی در منطقه، فاقد دبیرخانه دائمی، نظام تصمیم‌گیری منسجم و مرکز اطلاعات مشترک است. این ضعف ساختاری مانع از پیگیری مصوبات و هماهنگی اقدامات اعضا می‌شود.

این مرکز از منظر ساختاری و عملیاتی، گامی مهم در جهت ارتقای توان پایش و هماهنگی منطقه‌ای به شمار می‌رود و می‌تواند به عنوان هسته اولیه ایجاد مرکز اطلاعات دریایی آیونز ایفای نقش کند. وظیفه این مرکز، رصد تحرکات دریایی، تبادل سریع داده‌های امنیتی، هماهنگی عملیات امداد و نجات و تقویت تعامل با مراکز مشابه در کشورهای عضو است.

از منظر حقوقی، تأسیس چنین مرکزی می‌تواند مصداقی از اجرای عملی همکاری ساختاری در چارچوب آیونز باشد؛ زیرا با ایجاد زیرساخت فنی و نهادی، بستر تحقق اصول همکاری جمعی را فراهم می‌سازد (Bueger & Edmunds, 2020). افزون بر آن، انتخاب چابهار به عنوان محل استقرار مرکز، به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک آن در دهانه ورودی اقیانوس هند و مجاورت با خطوط کشتیرانی بین‌المللی، اهمیت مضاعفی دارد (Moj News Agency, 2022, October 23).

در واقع، مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند می‌تواند نه تنها بازوی اجرایی سیاست‌های امنیتی جمهوری اسلامی ایران، بلکه الگوی بومی همکاری ساختاری منطقه‌ای در چارچوب آیونز باشد. این تجربه ملی، شواهد روشنی از ظرفیت ایران برای ایفای نقش فعال در حوزه نهادسازی، آموزش و مدیریت امنیت دریایی منطقه‌ای ارائه می‌دهد.

۵-۶- طراحی و تصویب چارچوب حقوقی الزام‌آور منطقه‌ای

یکی از ضعف‌های بنیادی آیونز، فقدان سند حقوقی الزام‌آور است. بنابراین، تدوین و تصویب یک منشور^۱ همکاری دریایی منطقه‌ای که مبانی عضویت، سازوکارهای تصمیم‌گیری، تعهدات حقوقی و فرآیند حل اختلافات را تعیین کند، ضروری است. این منشور باید هماهنگ با کنوانسیون حقوق دریاهای کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریا نوردی و سایر معاهدات جهانی باشد، اما در عین حال متناسب با واقعیت‌های بومی منطقه تدوین گردد (Churchill & Lowe, 1999). وجود چنین سندی موجب می‌شود که تصمیمات آیونز جنبه اجرایی بیابند و کشورها در برابر نقض تعهدات پاسخگو باشند.

۶-۶- ایجاد نظام آموزشی و پژوهشی مشترک (IONS Academy)

در دنیای امروز، آموزش و توسعه منابع انسانی یکی از ارکان اصلی امنیت پایدار است. پیشنهاد می‌شود آیونز با همکاری دانشگاه‌های دریایی کشورهای عضو—از جمله دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، آکادمی نیروی دریایی هند و کالج دریایی سریلانکا—یک آکادمی آموزشی و پژوهشی مشترک تأسیس نماید. این نهاد می‌تواند به آموزش افسران، کارشناسان حقوق دریاهای، متخصصان امداد و نجات، و پژوهشگران حوزه سیاست‌گذاری دریایی بپردازد. چنین آکادمی‌ای ضمن تقویت همکاری آموزشی و فرهنگی میان اعضا، به انتقال دانش و شکل‌گیری هویت دریایی منطقه‌ای مشترک کمک خواهد کرد (Till, 2018). همچنین می‌تواند میزبان دوره‌های آموزشی مشترک درباره حقوق بین‌الملل، محیط زیست دریایی، حقوق بشر در دریا و فناوری‌های نوین باشد که به انسجام هنجاری و رفتاری میان اعضا منجر می‌شود.

^۲ Binding Charter

^۱ IONS Charter

به‌ویژه، ظرفیت دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) در برگزاری دوره‌های تخصصی حقوق دریاها و آموزش‌های مشترک نظامی - حقوقی، جایگاه ایران را به عنوان یک «هسته دانشی» در همکاری‌های آيونز تقویت می‌کند. در نهایت اینکه یافته‌های پژوهش بیانگر آن است که موفقیت آيونز در گرو توجه همزمان به چهار بعد مکمل همکاری (هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی) است. بدون نهادینه‌سازی این چهار بُعد، آيونز در حد یک گفت‌وگوی سیاسی و در حد دیپلماسی دریایی باقی خواهد ماند. در مقابل، با تدوین منشور حقوقی، ایجاد نهادهای دائمی، اجرای برنامه‌های آموزشی و تقویت اعتمادسازی، این سازمان می‌تواند به الگویی پایدار برای حکمرانی دریایی منطقه اقیانوس هند تبدیل شود.

۸- نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

۸-۱- نتیجه‌گیری

بررسی ابعاد مختلف همکاری در چارچوب اجلاس آيونز نشان داد که این ابتکار منطقه‌ای اگرچه توانسته است بستری برای گفت‌وگو و تعامل میان کشورهای حاشیه اقیانوس هند فراهم آورد، اما هنوز از منظر حقوقی و نهادی در مرحله‌ی شکل‌گیری قرار دارد. آيونز از زمان تأسیس خود، نقش قابل توجهی در افزایش درک متقابل میان اعضا و ارتقای مفهوم امنیت دریایی منطقه‌ای ایفا کرده است، اما برای دستیابی به انسجام پایدار و همکاری مؤثر، نیازمند اصلاح ساختارها، نهادینه‌سازی اصول هنجاری و توسعه همکاری‌های آموزشی است. در مجموع، یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که مسیر آینده آيونز به میزان توان اعضا در ایجاد همگرایی حقوقی، ساختاری و رفتاری وابسته است. از این منظر در ذیل جواب سوالات پژوهش به صورت تفصیلی ارائه می‌گردد:

الف- پاسخ به پرسش نخست: آيونز تا چه میزان توانسته است اصول همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی را در میان کشورهای عضو نهادینه کند؟

نتایج بررسی‌ها حاکی از آن است که آيونز توانسته در سطح گفت‌وگو و تبادل نظر میان نیروهای دریایی کشورها به دستاوردهای اولیه‌ای برسد، اما این دستاوردها هنوز به قواعد پایدار و الزام‌آور تبدیل نشده‌اند. همکاری‌ها در سطح هنجاری بیشتر جنبه سیاسی و توصیه‌ای دارند و در سطح ساختاری نیز آيونز فاقد دبیرخانه دائمی، بودجه مشخص و چارچوب تصمیم‌گیری متمرکز است. همکاری‌های رفتاری و آموزشی نیز هرچند به‌صورت موردی انجام شده‌اند، اما فاقد تداوم و نهادینه‌سازی هستند. بنابراین، آيونز در مرحله‌ای مقدماتی از همکاری قرار دارد و برای دستیابی به همگرایی پایدار باید گام‌هایی بنیادین در جهت نهادی‌سازی بردارد.

ب- پاسخ به پرسش دوم: چه موانع حقوقی، نهادی و آموزشی در مسیر تحقق همکاری مؤثر میان کشورهای عضو آيونز وجود دارد؟ موانع موجود در سه حوزه اصلی قابل شناسایی است: نخست، در بعد حقوقی، نبود یک سند الزام‌آور یا منشور همکاری موجب شده تصمیمات اجلاس صرفاً جنبه سیاسی داشته و فاقد ضمانت اجرا باشند.

با این حال، ایجاد نهادهایی مانند مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند در چابهار (تحت مدیریت نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران) می‌تواند الگویی برای نهادینه‌سازی ساختاری در سطح منطقه‌ای باشد. چنین اقداماتی، علاوه بر ارتقای هماهنگی عملیاتی، موجب اعتمادسازی و افزایش نقش ایران در معادلات دریایی اقیانوس هند نیز می‌گردد. بنابراین، یکی از نتایج مهم تحقیق این است که آینده آيونز در گرو ایجاد ساختارهای دائمی و تخصصی مانند دبیرخانه، مرکز داده‌های دریایی و نهاد نظارت منطقه‌ای است.

۳- یافته سوم: همکاری رفتاری و ضرورت اعتمادسازی متقابل

پژوهش نشان می‌دهد که آيونز توانسته است تا حدودی همکاری رفتاری میان اعضا را در قالب رزمایش‌ها، دیدارهای دوجانبه و برنامه‌های امداد و نجات دریایی تقویت کند.

با این حال، میزان اعتماد متقابل هنوز پایین است و برخی کشورها به دلیل حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای یا رقابت‌های ژئوپلیتیکی، از همکاری عملی پرهیز می‌کنند.

همکاری رفتاری در آيونز زمانی مؤثر خواهد بود که اعضا به سوی تعریف قواعد عملی مشترک مانند «کد رفتاری دریایی» (Maritime Code of Conduct) حرکت کنند و در اجرای عملیات مشترک، بر اصول شفافیت، اطلاع‌رسانی و احترام به حاکمیت ملی تأکید ورزند.

بنابراین، استمرار رزمایش‌های چندملیتی و ایجاد سازوکار تبادل افسران می‌تواند به شکل‌گیری فرهنگ مشترک دریایی کمک کند.

۴- یافته چهارم: نقش کلیدی آموزش در پایداری همکاری‌ها

تحلیل داده‌ها نشان داد که آموزش و پژوهش مشترک، حلقه مفقوده همکاری‌های آيونز است. بیشتر اعضا فاقد برنامه آموزشی منسجم در حوزه حقوق دریاها، امنیت دریایی و محیط زیست هستند.

بر اساس نتایج پژوهش، ایجاد «آکادمی آموزشی آيونز» (IONS Maritime Academy) برای تربیت افسران، کارشناسان حقوق بین‌الملل دریاها و مدیران بحران، می‌تواند بنیان‌های فکری و رفتاری اعضا را به هم نزدیک کند.

همچنین، برگزاری دوره‌های آموزشی مشترک میان دانشگاه‌های نظامی و دریایی کشورهای عضو، تبادل استاد و دانشجو، و پروژه‌های تحقیقاتی مشترک، موجب ارتقای ظرفیت حقوقی و مدیریتی اعضا خواهد شد. به بیان دیگر، توسعه همکاری آموزشی نه تنها ابزار تقویت کارآمدی آيونز، بلکه پایه‌ای برای نهادینه‌سازی همکاری‌های حقوقی و رفتاری پایدار است.

۵- یافته پنجم: ظرفیت‌های حقوقی جمهوری اسلامی ایران

در میان کشورهای عضو آيونز، ایران به دلیل موقعیت ژئوپلیتیکی ممتاز، ساختار منسجم نیروی دریایی، و پایبندی به اصول حقوق بین‌الملل دریاها، از ظرفیت بالایی برای نقش‌آفرینی حقوقی و نهادی برخوردار است. ایران با میزبانی مرکز کنترل امنیت دریایی در چابهار و مشارکت فعال در رزمایش‌های منطقه‌ای، می‌تواند محور شکل‌دهی به چارچوب حقوقی الزام‌آور منطقه‌ای و توسعه همکاری‌های آموزشی باشد.

است که اعضا به درک مشترکی از امنیت جمعی، مسئولیت مشترک و آموزش مداوم در حوزه حقوق و فناوری‌های دریایی دست یابند.

۲-۸- پیشنهاد‌های سیاستی و اجرایی

مطالعه‌ای بر حقوق حاکم بر کشورهای عضو اجلاس آیونز (IONS): ضرورت همکاری هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی

با توجه به نتایج پژوهش، روشن است که آینده اجلاس آیونز در گرو نهادهای سازی همکاری‌های حقوقی، نهادی و آموزشی است. بر این اساس، مجموعه‌ای از پیشنهاد‌های عملی و راهبردی برای ارتقای نقش آیونز و افزایش اثربخشی مشارکت کشورهای عضو ارائه می‌شود. با تحقق این پیشنهادها، آیونز می‌تواند از یک بستر گفت‌وگویی به یک سازمان منطقه‌ای مؤثر و پایدار در حوزه امنیت و حقوق دریایی ارتقا یابد:

الف- در حوزه همکاری هنجاری

۱- تدوین منشور اصول هنجاری آیونز که شامل مفاهیم بنیادین امنیت دریایی، احترام به حاکمیت کشورها، آزادی کشتیرانی، و حفاظت از محیط زیست دریایی باشد.

۲- تشکیل کارگروه ویژه‌ای برای تهیه کد رفتاری منطقه‌ای (Regional Code of Conduct) با مشارکت کشورهای کلیدی مانند ایران، هند و اندونزی، به منظور نهادهای سازی هنجارهای مشترک در عملیات دریایی.

۳- ایجاد سازوکار پایش و بازنگری هنجاری سالانه در قالب اجلاس‌های منظم آیونز، تا اعضا بتوانند تجارب، چالش‌ها و دستاوردهای خود را به اشتراک بگذارند.

۴- تشویق کشورها به تصویب داخلی اصول هنجاری مصوب آیونز، به منظور افزایش مشروعیت و ضمانت اجرایی آنها.

ب- در حوزه همکاری ساختاری

۱- تأسیس دبیرخانه دائمی آیونز با ساختار مشخص، شامل معاونت‌های امنیتی، حقوقی، آموزشی و زیست‌محیطی.

۲- راه‌اندازی بانک اطلاعات دریایی منطقه‌ای با محوریت مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند در چابهار، برای تبادل فوری داده‌های امنیتی و اطلاعات کشتیرانی.

۳- طراحی سازوکار بودجه و تأمین مالی مشترک میان کشورهای عضو برای پشتیبانی از طرح‌های تحقیقاتی و رزمایش‌های مشترک.

۴- ایجاد کمیته نظارت و ارزیابی عملکرد آیونز با مشارکت نمایندگان کشورهای عضو برای سنجش میزان تحقق اهداف و پیشنهاد اصلاحات ساختاری.

ج- در حوزه همکاری رفتاری

۱- برگزاری رزمایش‌های مشترک دریایی چندملیتی در حوزه‌های امداد و نجات، مبارزه با دزدی دریایی، مقابله با آلودگی و کنترل بلایای طبیعی.

۲- توسعه پروتکل‌های ارتباطی استاندارد میان نیروهای دریایی کشورهای عضو برای هماهنگی سریع در شرایط اضطراری.

دوم، از نظر نهادی، آیونز فاقد ساختار دائمی برای پیگیری مصوبات و اجرای تصمیمات است؛ این خلأ نهادی سبب شده فرایندها به صورت مقطعی و غیرمنسجم پیش روند.

سوم، از حیث آموزشی، نبود برنامه آموزشی مشترک و کمبود تعامل میان دانشگاه‌های نظامی و مراکز آموزش حقوق دریاها موجب شده تربیت نیروی انسانی متخصص منطقه‌ای به کندی صورت گیرد.

تداوم این موانع در بلندمدت می‌تواند اثربخشی آیونز را کاهش داده و آن را در حد یک گفت‌وگوی غیرعملیاتی نگه دارد.

ج- پاسخ به پرسش سوم: جمهوری اسلامی ایران چه ظرفیت‌هایی برای ایفای نقش فعال در تقویت همکاری‌های حقوقی، آموزشی و نهادی در چارچوب آیونز دارد؟

ایران از ظرفیت‌های ممتاز ژئوپلیتیکی، حقوقی و آموزشی برخوردار است که می‌تواند آن را به یکی از ارکان اصلی نهادهای سازی در آیونز تبدیل کند. موقعیت جغرافیایی ایران در دهانه اقیانوس هند، به‌ویژه در بندر چابهار، امکان ایفای نقش راهبردی در پایش و کنترل امنیت دریایی را فراهم کرده است.

تأسیس «مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند» در منطقه سوم نیروی دریایی ارتش، نمونه‌ای بارز از اقدام عملی ایران در جهت تحقق همکاری ساختاری منطقه‌ای است. افزون بر این، دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره) و سایر نهادهای آموزشی دریایی کشور، ظرفیت بالایی برای تربیت افسران و کارشناسان مورد نیاز آیونز دارند. این مجموعه از عوامل می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری همکاری‌های حقوقی و آموزشی منسجم با محوریت ایران باشد.

د- پاسخ به پرسش چهارم: چه راهکارهایی می‌تواند به نهادهای سازی همکاری حقوقی، آموزشی و رفتاری در آیونز کمک کند؟ برای گذار از همکاری‌های سطحی به همکاری‌های نهادی، مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ و تدریجی ضروری است:

۱- تدوین منشور همکاری آیونز بر پایه اصول حقوق بین‌الملل دریاها و منافع مشترک منطقه‌ای، تا چارچوب حقوقی الزام‌آور شکل گیرد.

۲- ایجاد دبیرخانه دائمی آیونز در یکی از کشورهای عضو و تعریف ساختار مشخص برای اجرای مصوبات و هماهنگی فعالیت‌ها.

۳- تأسیس مراکز اطلاعات و آموزش منطقه‌ای با محوریت ایران، جهت تبادل داده‌های امنیتی و تربیت نیروهای متخصص.

۴- برگزاری دوره‌های آموزشی مشترک در حوزه‌های حقوق دریاها، امداد و نجات، محیط زیست دریایی و فناوری‌های امنیتی.

۵- توسعه اعتمادسازی رفتاری از طریق انجام رزمایش‌های مشترک و پروژه‌های تحقیقاتی چندجانبه.

جمع‌بندی نهایی پژوهش حاضر نشان می‌دهد که همکاری در چارچوب آیونز نیازمند تلفیق چهار محور اساسی است: هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی. بدون تقویت هم‌زمان این ابعاد، همکاری‌ها شکننده و مقطعی باقی خواهند ماند. ایران با برخورداری از موقعیت ژئواستراتژیک ممتاز، تجربه حقوقی و ظرفیت آموزشی، می‌تواند محور نهادهای سازی در آیونز باشد. در نهایت، نهادهای سازی همکاری دریایی در اقیانوس هند تنها زمانی ممکن

ج- در حوزه همکاری آموزشی و پژوهشی

- ۱- تأسیس آکادمی آموزشی آیونز^۱ با مشارکت دانشگاه‌های نظامی و دریایی کشورهای عضو، برای آموزش افسران، حقوق‌دانان و کارشناسان دریایی.
 - ۲- طراحی برنامه‌های آموزشی مشترک در زمینه حقوق دریاهای، محیط زیست دریایی، فناوری‌های اطلاعاتی دریایی و مدیریت بحران.
 - ۳- ایجاد شبکه پژوهشی آیونز^۲
- نگارش کلی مقاله بر عهده نویسنده نخست اعم از پیشنهاد کلی مقاله، تأیید روایی پرسشنامه، همچنین عنوان مقاله، بازخوانی، اصلاح و راهنمایی مطالب مربوط به آموزش علوم دریایی بر عهده نویسنده دوم مقاله بود. تجزیه و تحلیل یافته‌ها نیز به صورت همکاری دو سویه انجام گرفت.

تشکر و قدردانی (اختیاری)

شایسته است مراتب قدردانی خود را از سردبیر و مدیر داخلی محترم نشریه اقیانوس‌شناسی جناب آقای دکتر اکبرپور و تیم ایشان اعلام دارم.

تعارض منافع

این مقاله بر اساس «تعارض حرفه‌ای و مالکیت فکری: ارتقای سازمانی و نظریات تخصصی شخصی اینجانب به عنوان نویسنده مسئول گردآوری شده است.»

- ۳- ترویج دیپلماسی دریایی عملیاتی از طریق تبادل افسران رابط، برگزاری نشست‌های سالانه فرماندهان نیروهای دریایی و ایجاد نظام اعتمادسازی تدریجی.
 - ۴- راه‌اندازی طرح همکاری بندری و لجستیکی مشترک در بنادر کلیدی منطقه مانند چابهار، بمبئی، جاکارتا و دوربان برای تسهیل همکاری عملیاتی.
- (با هدف انجام مطالعات تطبیقی و کاربردی درباره حقوق دریایی، امنیت منطقه‌ای و چالش‌های محیط زیستی.
- ۴- انتشار مجله علمی-پژوهشی آیونز به صورت مشترک میان اعضا، جهت مستندسازی تجربیات و نظریه‌پردازی در حوزه همکاری‌های منطقه‌ای دریایی.

د- در حوزه نقش‌آفرینی ایران

- ۱- تقویت جایگاه مرکز کنترل امنیت دریایی شمال اقیانوس هند در چابهار به عنوان محور همکاری ساختاری و اطلاعاتی آیونز.
 - ۲- پیشنهاد میزبانی دبیرخانه یا آکادمی آموزشی آیونز در ایران، با تکیه بر زیرساخت‌های علمی و دانشگاهی موجود.
 - ۳- گسترش دیپلماسی علمی و حقوقی ایران در قالب برگزاری کارگاه‌های بین‌المللی آموزش حقوق دریاهای ویژه اعضای آیونز.
 - ۴- استفاده از توانمندی‌های نیروی دریایی ارتش در ایجاد شبکه آموزش میدانی مشترک با سایر کشورهای عضو برای تقویت همکاری عملیاتی.
- در نهایت می توان گفت پیشنهادها ارائه شده بر این اساس استوارند که همکاری‌های منطقه‌ای در اقیانوس هند تنها زمانی پایدار و اثربخش خواهند بود که چهار محور هنجاری، ساختاری، رفتاری و آموزشی به صورت هم‌زمان و مکمل توسعه یابند. تحقق این اهداف، مستلزم تعهد سیاسی، برنامه‌ریزی بلندمدت و سرمایه‌گذاری مشترک در حوزه حقوقی و آموزشی است.

مشارکت نویسندگان

فهرست منابع

- [1]Ekhtiari Amiri, R. , salmantabarsouteh, M. and Ebrahimi, H. (2020). IONS and Security Convergence in the Indian Ocean: Fields and Challenges. Journal of Political Strategy, 4(14), 29-56. doi: 10.29252/JPS.4.14.29
- [2]Adler, E., & Barnett, M. (1998). Security Communities. Cambridge University Press.
- [3]Bateman, S. (2011). Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region. Journal of the Indian Ocean Region, 7(2), 137-149.
- [4]Bueger, C. (2015). Learning from Piracy: Future Challenges of Maritime Security Governance. Global Affairs, 1(1), 33-42.
- [5]Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). The Law of the Sea. Manchester University Press.
- [6]Finnemore, M., & Sikkink, K. (1998). International Norm Dynamics and Political Change. International Organization, 52(4), 887-917.

^۲ IONS Research Network

^۱ IONS Academy

- [18]Scott, D. (2018). The Indian Ocean Naval Symposium (IONS): A Quiet Indian Ocean Multilateralism. *Journal of Asian Security and International Affairs*, 5(1), 69–92.
- [19]Ebert, H., & Petrovic, M. (2013). Maritime Security in the Indian Ocean: Common [20]Concepts, Collective Solutions. RSIS Policy Briefs.
- [21]Finnemore, M., & Sikkink, K. (1998). International Norm Dynamics and Political Change. *International Organization*, 52(4), 887–917.
- [22]Kraska, J. (2011). Maritime Power and the Law of the Sea: Expeditionary Operations in World Politics. Oxford University Press.
- [23]Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), 1293–1311.
- [24]Keohane, R. O. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton University Press.
- [25]Scott, D. (2018). The Indo-Pacific in US strategy: Responding to power shifts. *Rising Powers Quarterly*, 3(2), 19–43.
- [26]Vrey, F. (2013). Turning the tide: Maritim security and the Yaoundé Code of Conduct *Scientia Militaria: South African Journal of Military Studies*, 41(2), 1–20.
- [32]Acharya, A. (2001). *Constructing a Security Community in Southeast Asia: ASEAN and the Problem of Regional Order*. Routledge.
- [33]Axelrod, R., & Keohane, R. O. (1985). Achieving Cooperation under Anarchy: Strategies and Institutions. *World Politics*, 38(1), 226–254.
- [34]Bouchard, C., & Crumplin, W. (2010). Ocean Governance and Maritime Security in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 6(1), 1–20.
- [35]Bueger, C. (2015). Learning from Piracy: Future Challenges of Maritime Security Governance. *Global Affairs*, 1(1), 33–42.
- [7]Keohane, R. O. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton University Press.
- [8]Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.
- [9]Till, G. (2018). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (4th ed.). Routledge.
- [10]Bateman, S. (2011). Maritime Security Governance in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 7(2), 137–149.
- [11]Bueger, C., & Edmunds, T. (2020). Blue Crime: Conceptualising Transnational Organised Crime at Sea. *Marine Policy*, 119, 104064.
- [12]Guilfoyle, D. (2009). *Shipping Interdiction and the Law of the Sea*. Cambridge University Press.
- [13]Klein, N. (2011). *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press.
- [14]Rothwell, D. R., & Stephens, T. (2010). *The International Law of the Sea*. Hart Publishing.
- [15]Tanaka, Y. (2012). *The International Law of the Sea*. Cambridge University Press.
- [16]Till, G. (2013). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. Routledge.
- [17]Abbott, K. W., & Snidal, D. (2000). Hard and Soft Law in International Governance. *International Organization*, 54(3), 421–456.
- [27]ASEAN, "About ASEAN," n.d. [Online]. Available: <https://asean.org/about-asean>. [Accessed 12 October 2024].
- [28]Churchill, R. R., & Lowe, A. V. (1999). *The Law of the Sea*. Manchester University Press.
- [29]Rahman, C. (2014). The geopolitics of maritime security in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 10(1), 1–12.
- [30]Till, G. (2018). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century* (4th ed.). Routledge.
- [31]Abbott, K. W., & Snidal, D. (1998). Why States Act through Formal International Organizations. *Journal of Conflict Resolution*, 42(1), 3–32.

<https://www.mojnews.com/%D8%A8%D8%AE%D8%B4-%D8%B9%DA%A9%D8%B3-95>Rahman, C. (2014). The Geopolitics of Maritime Security in the Indian Ocean Region. *Journal of the Indian Ocean Region*, 10(1), 1-12.

[39]Barati,A. N. (2023). Investigating the Role of Strategic Navy of I.R.I. in the Development of Sea-Based Defense Diplomacy. *Journal of Marine Science and Technology*, 22(3), 63-75. doi: 10.22113/jmst.2022.258429.2406

[40]Indian Ocean Naval Symposium (IONS). (n.d.). Welcome to Indian Ocean Naval Symposium | Indian Ocean Naval Symposium. Retrieved [Month Day, 2025], from <https://www.ions.global/>

[35]ASEAN, "About ASEAN," n.d. [Online]. Available: <https://asean.org/about-asean>. [Accessed 12 October 2024].

[36]Ghazi, S. A. (2023). *Essential Principles of Constitutional Law*. Tehran: SAMT Publications. ("In Persian").

[37]Keohane, R. O. (1984). *After Hegemony: Cooperation and Discord in the World Political Economy*. Princeton University Press.

[38]Moj News Agency. (2022, October 23). Opening of the Northern Indian Ocean Maritime Security Control Center in the Third Naval Region of the Iranian Navy. Moj News Agency.

AUTHOR(S) BIOSKETCHES

Nezam Barati, A., Assistant Professor of Law, Department of Law, Faculty of Maritime commissar, Imam Khomeini Maritime Science University, Mazandaran, Iran

✉ a.barati@ikhnsu.ac.ir

 **0000-0002-0129-6670**

Alipour, A., Associate Professor of Maritime Educational Administrative, Faculty of Maritime Commissar, Imam Khomeini Maritime Science University, Mazandaran, Iran.

✉ alipoor.Alireza@yahoo.com



این قسمت توسط نشریه تکمیل می گردد:



HOW TO CITE THIS ARTICLE

 <http://doi.org/10.52547/joc.16.63.6>

 <http://joc.inio.ac.ir/article-1-1860-fa.html>

 <https://orcid.org/0000-0002-0129-6670>

COPYRIGHTS

©2021 The author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution (CC BY 4.0), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, as long as the original authors and source are cited. No permission is required from the authors or the publishers.

