

تأثیر تروریسم و دزدی‌های دریایی بر جغرافیای سیاسی پهنه آبی سومالی

سجاد کریمی پاشاکی^۱

سید مصطفی هاشمی^۲

تاریخ دریافت: ۹۴/۱۲/۱۱

تاریخ پذیرش نهایی: ۹۵/۳/۱۴

چکیده

دزدی و راهزنی دریایی یکی از چالش‌های بزرگ کشورهای است که با حمل و نقل دریایی سروکار دارند؛ اما انگیزه‌های سیاسی ناشی از فعالیت‌های نامشروع دریایی می‌تواند تروریسم دریایی را پدید آورد. تروریسم دریایی عمدتاً با هدف منافع اقتصادی و با انگیزه‌های سیاسی و توسط گروه‌های تروریستی به کار می‌رود که در گام اول موجب ناامنی مسیرهای تردد کشتی‌ها می‌شود و در مرحله دوم بر جغرافیای سیاسی دریایی نواحی آلوده تأثیر می‌گذارد.

موقعیت ویژه شاخ آفریقا به ویژه سومالی که در رأس آن قرار دارد، نشان‌دهنده تأثیرگذاری این کشور بر تردهای دریایی است. سومالی از شمال به خلیج عدن و تنگه باب‌المنندب مشرف است و از شرق نیز با اقیانوس هند ارتباط دارد؛ بنابراین تردد کشتی‌ها عموماً از پهنه‌های آبی که این کشور بدان‌ها مشرف است، انجام می‌گیرد. مشکلات ناشی از نابسامانی‌های حاکمیتی که پس از ۱۹۹۱ در سومالی پدید آمده، موجب شده است قلمروهای متعدد حاکمیتی در این کشور پدید آید و دولت قانونی این کشور نیز توان اعمال صلاحیت در حوزه قلمروهای آبی خود را نداشته باشد.

این تحقیق به بررسی تحلیلی و توصیفی تأثیر دزدی و تروریسم دریایی سومالی بر نقش حاکمیتی و صلاحیتی دولت‌ها در دریاها می‌پردازد و به تأثیر جغرافیای سیاسی نابسامان در گسترش بی‌ثباتی دریایی سومالی اشاره دارد؛ همچنین تأثیر بی‌ثباتی دریایی سومالی بر تغییر صلاحیت دولت‌ها در عرصه دریاها را ارزیابی می‌کند.

نتایج حاصل بیانگر آن است که جغرافیای سیاسی نابسامان در سومالی باعث شده است فضای سرزمینی به عنوان مکملی لجستیکی برای توسعه فعالیت‌های دزدان و تروریست‌های دریایی ایفای نقش کند و بدین ترتیب امنیت دریایی را به مخاطره اندازد.

واژگان کلیدی

تروریسم دریایی، جغرافیای سیاسی دریاها، قلمروهای دریایی، دزدی دریایی، سومالی

۱. استادیار گروه جغرافیا، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران

۲. دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم تحقیقات تهران



حمل و نقل دریایی و اهمیت ژئواکونومیک مسیرهای تردد دریایی همواره عاملی است که دولت‌ها و سازمان‌های تجاری دولتی و خصوصی را برای ایجاد و توسعه تجارت دریایی ترغیب می‌کند. حجم انبوه مبادلات دریایی و نیز حمل و نقل فرآورده‌های نفتی و صادرات آن به نقاط مختلف جهان باعث شده است که این فعالیت‌ها تأثیر بسزایی در جغرافیای سیاسی بین‌المللی دریاها داشته باشد. تبیین چالش‌ها و تهدیدهای دولت‌ها در دریاها و به عبارتی، عواملی که باعث می‌شوند قلمرو نفوذ دولت‌ها در دریا با تهدید مواجه شود، از موضوعات مورد بحث در جغرافیای سیاسی دریاهاست. در واقع تعیین حدود مرزهای دریایی، حق مالکیت‌های منابع رو و زیر بستر و نیز وسعت دریای سرزمینی و امور نظامی، تجاری و اقتصادی از موارد دیگری است که در جغرافیای سیاسی دریاها کاربرد دارد و می‌توان از آنها بحث کرد.

جرایم دریایی یکی از چالش‌های مهم دولت‌ها در امر حمل و نقل دریایی است که سیاست‌های آنها را در کنترل قلمروهای دریایی تحت تأثیر قرار می‌دهد. دزدی دریایی^۱ و تروریسم دریایی^۲ از مهم‌ترین این جرایم هستند که گروه‌های تبهکار یا تروریست در مناطقی که عموماً حاکمیت دولت‌ها کم‌رنگ‌تر می‌شود، امنیت و سلامت تردهای دریایی را به مخاطره می‌اندازند. علاوه بر آن، گروه‌های تروریست که با اهداف سیاسی و نیز به دست آوردن منافع مالی اقداماتی مانند حمله به کشتی‌ها را سازماندهی می‌کنند، می‌توانند از طریق حفره‌های امنیتی موجود منافع ملی کشور را در ابعاد ملی و منطقه‌ای یا حتی جهانی با مخاطره مواجه کنند. از مهم‌ترین آب‌هایی که ریسک بالای راهزنی و تروریسم دریایی دارند، آب‌های سومالی، خلیج عدن و نیز پهنه آبی جنوب شرق آسیا و تنگه مالاکا و خلیج گینه هستند. بنابراین تبیین چارچوب‌های لازم برای درک چگونگی تأثیر راهزنی و نیز تروریسم دریایی بر جغرافیای سیاسی دریاها امری است که می‌تواند سیاست‌گذاری کشورها را در زمینه حفظ منافع ملی خود در دریاها متأثر سازد.

دو پهنه آبی شرقی و شمالی سومالی که از اهمیت بسزایی در امر تردد دریایی برخوردارند، صحنه‌ای از فعالیت‌های دزدان و تروریست‌های دریایی هستند که به ویژه در سال‌های پس از ۲۰۰۵ تا کنون موجب افزایش ریسک تردهای دریایی شده است. حملات صورت‌گرفته در کرانه‌های شرقی سومالی در اقیانوس هند و نیز در خلیج عدن نشئت‌گرفته از نابسامانی‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در سومالی است که

1 . Maritime Piracy

2 . Maritime Terrorism



علت آن فقدان دولتی واحد برای اعمال حاکمیت بر این کشور است. به همین علت این دسته از جرایم در دریاها به صورت ساماندهی شده هدایت می‌شود. از آنجا که گروه‌های تبهکار یا تروریست‌های سومالیایی با حملات خود به کشتی‌ها موجب ناامنی در قلمروهای دریایی سومالی شده‌اند یا منافع ملی کشورها را در آب‌های آزاد هدف قرار داده‌اند، در این مقاله به تأثیر دزدی دریایی بر نقش حاکمیتی و صلاحیت دولت‌ها در دریاها پرداخته می‌شود و با بررسی جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی، تأثیر آن در توسعه ناامنی در مسیرهای دریایی بررسی می‌شود. این تحقیق به دنبال پاسخگویی به سؤال‌های زیر است:

۱. جغرافیای سیاسی نابسامان چه نقشی در گسترش بی‌ثباتی دریایی سومالی دارد؟
۲. بی‌ثباتی در پهنه دریایی سومالی چه تأثیری بر تغییر صلاحیت دولت‌ها در عرصه دریاها دارد؟

روش تحقیق

این تحقیق با روش تحلیلی و توصیفی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی و نیز بهره‌گیری از نقشه‌های موجود شکل گرفته است. همچنین با تحلیل فرایندهای مربوط به دزدی و تروریسم دریایی در پهنه‌های آبی سومالی که یکی از آلوده‌ترین مناطق از جنبه جرایم دریایی است، به تفکیک موضوعی دزدی و تروریسم دریایی پرداخته و نقش جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی را در توسعه دزدی دریایی بررسی و تحلیل کرده است. علاوه بر این، با استفاده از آمارهای مربوط به حملات انجام‌شده نقشه‌های جانمایی وقوع حملات توسط دزدان دریایی در خلیج عدن و اقیانوس هند به اقدامات بین‌المللی برای پیشگیری و مقابله با این پدیده دریایی اشاره می‌کند.

مبانی نظری تحقیق

۱. جغرافیای سیاسی دریاها

از زمان گذشته تا کنون امپراتوری‌های بزرگ و دولت‌هایی که دسترسی به دریاها داشته‌اند، تلاش کرده‌اند با استفاده از متون تاریخی یا تعامل و گفت‌وگو و حتی نزاع و درگیری حقوق خود را در کرانه‌های دریایی مشخص کنند. اگرچه این موضوع در گذشته بیشتر بر حقوق ماهی‌گیری تمرکز داشت، پس از تغییر در نقشه سیاسی جهان، به خصوص بعد از وستفالیا و نیز به وجود آمدن کشورهای مستقل که پیش‌زمینه‌ای از نقشه امروز جهان را پایه‌ریزی کردند، حقوق دریاها نیز توجه دولت‌ها را جلب کرد.



نخستین بار در انجمن حقوق بین‌المللی^۱ که در سال ۱۸۷۳ تأسیس شد، مباحثی مانند دریای سرزمینی، آلودگی دریایی، بستر دریاها و منابع آن، آبراه‌های بین‌المللی، بهره‌برداری از معادن دریاها، دزدی‌های دریایی و صلاحیت دولت‌های دارای بندر در آن طرح شد (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۴: ۳). مؤسسه حقوق بین‌الملل^۲ و نیز هم در آن سال به موضوعاتی از این دست پرداخت. مدرسه حقوق هاروارد^۳ نیز اوایل قرن بیستم تحقیقاتی درباره دزدی‌های دریایی و دریای سرزمینی منتشر کرد که ارزش همه این فعالیت‌ها بعدها سبب شد در تبیین حقوق دولت‌ها بر آب‌ها به این موارد توجه خاص شود.

اما به‌رغم توجه به حقوق دریاها که عموماً در کنوانسیون‌های مختلف سازمان ملل متحد می‌توان آنها را یافت، توجه به قلمروهای کشورهای در مناطق دریایی از موضوعاتی است که در جغرافیای سیاسی دریاها بدان پرداخته می‌شود. تعیین مرزهای دریایی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، دزدی‌های دریایی و... همگی چالشی برای دولت‌های ساحلی محسوب می‌شوند؛ بنابراین جغرافیای سیاسی دریاها شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است که رفتار و حدود حاکمیت و صلاحیت دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی و همچنین نقش عوامل و عناصر دریایی در سیاست دولت‌ها و روابط بین‌الملل را مطالعه می‌کند (حافظ‌نیا، ۱۳۸۳: ۱۳۷). جغرافیای سیاسی دریاها، بخش مهمی از مباحث جغرافیای سیاسی را شامل می‌شود که درباره منازعه و کشمکش بر سر حاکمیت و مالکیت قلمروهای دریایی است. زمانی که این منازعه در مرزهای بین‌المللی دریا قرار گیرد، بحث ژئوپلیتیک مطرح است و پس از تفاهم میان دولت‌ها بر سر مرز که تثبیت مرز را در پی دارد، مطالعه در قالب جغرافیای سیاسی دریا انجام می‌شود (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۴: ۸۹). بنابراین در چشم‌انداز جغرافیای سیاسی دریاها می‌توان اهداف زیادی از موضوعات سیاسی، نظامی و اقتصادی را مد نظر قرار داد که مبتلابه کشورهای دارای کرانه‌های دریایی است. در نیمه دوم دهه ۱۹۷۰، جغرافیای سیاسی دریاها بیش از پیش مورد توجه جغرافی‌دانان سیاسی قرار گرفت، زیرا علاوه بر داشتن نقش عمده ژئوپلیتیکی، وارد عرصه ژئواکونومیکی نیز شدند. دریاها به لحاظ نقش‌آفرینی در حوزه ژئوپلیتیک، بعد از نیمه دوم قرن بیستم از اهمیت بیشتری برخوردار شدند و در این میان کشمکش‌ها بر سر تصرف آنها بیشتر از گذشته فزونی یافت (خانی‌ها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۲۹)؛ از این رو می‌توان گفت جغرافیای سیاسی دریاها به خصوص در سال‌های پس از جنگ سرد متأثر از عوامل اقتصادی شده است.

- 1 . International law Association
- 2 . Institute of International Law
- 3 . Harvard law School

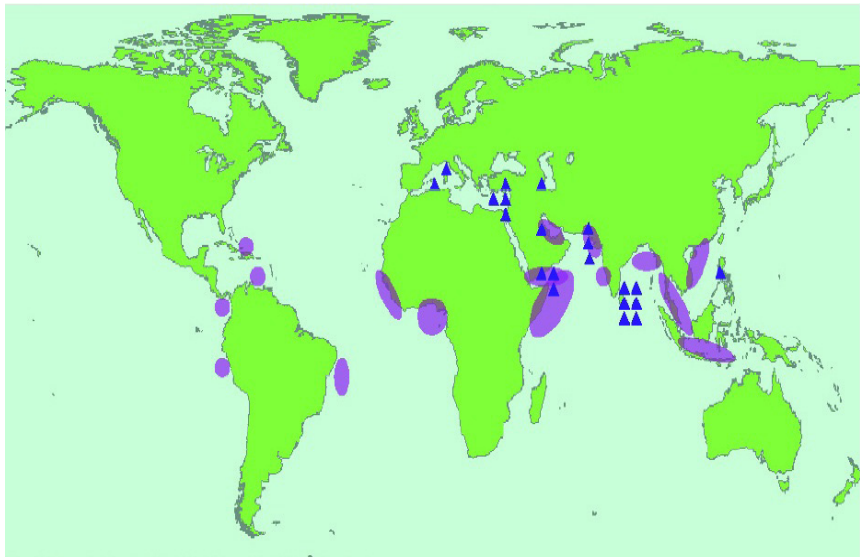


علاوه بر این، آنچه موضوع جغرافیای سیاسی دریاها را برای دولت‌ها حایز اهمیت می‌کند، پرداختن به موارد زیر است:

۱. حدود تملک و تصرف حیطه‌های دریایی از سوی دولت‌ها چگونه است؟
۲. تأثیر دریاها بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی دولت‌ها چیست؟
۳. کارکرد محیط‌های دریایی در امور اقتصادی، ارتباطی، نظامی و روابط بین‌الملل چگونه است؟ (بلیس، ۱۳۸۳: ۱۸۴)

۲. دزدی دریایی، حقوق و تجارب

شاید بتوان گفت دزدی دریایی یکی از قدیمی‌ترین اشکال جرایم است که با دستیابی بشر به کرانه‌های ساحلی و رونق کشتی‌رانی موجب به چالش کشیدن حمل و نقل دریایی هم از مسافری و هم تجارت دریایی شد. تاریخ نشان می‌دهد که واژه «دزدان دریایی» برای فعالیت‌هایی مثل سرقت، غارت و جنگ و جدال همراه با صدمه زدن به خدمه، مسافری و ... در مکان‌هایی مانند جنوب شرق آسیا، کارائیب، اقیانوس هند، دریای عدن و ... به کار گرفته می‌شد. از این رو کشتی‌ها خود را برای دفاع در برابر تهدیدها تجهیز می‌کردند یا کشتی‌های پشتیبان از برخی کشتی‌های دارای مسافران خاص یا محموله خاص محافظت می‌کردند. با پیشرفت تکنولوژی و فراهم آمدن به کارگیری کشتی‌های مدرن‌تر و نیز تسلیحات جدید، دزدان دریایی نیز توانستند به این ابزارها دسترسی پیدا کنند و برای فعالیت‌های جنایتکارانه خویش از آنها بهره‌مند شوند.



نقشه ۱: مناطق آلوده جهان از حیث فعالیت‌های دزدان دریایی (Eurocrime.it)



برای بسط و تبیین مبحث مربوط به جرایم دریایی لازم است طبقه‌بندی این دسته از جرایم مشخص شود؛ بنابراین جرایم علیه کشتی‌ها در چارچوب این چهار گروه قرار می‌گیرد:

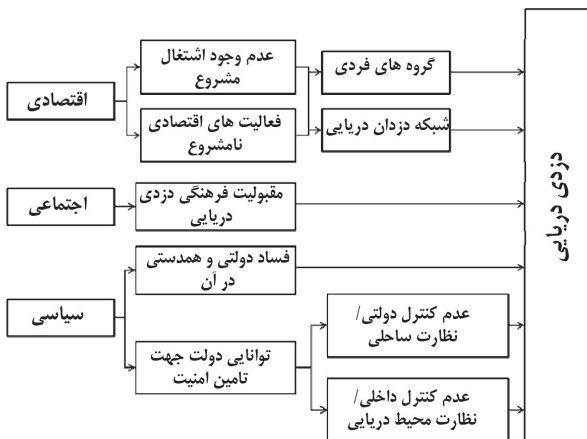
۱. ارتشا: شامل اخذی از کشتی‌ها یا تباری علیه کشتی‌های دریایی به وسیله مأموران دولت‌های مختلف یا کارمندان بنادر؛

۲. سرقت دریایی: شامل حملات به کشتی‌ها در بنادر در حالی که کشتی لنگر یا پهلو گرفته است.

۳. راهزنی دریایی: شامل عملیات علیه کشتی‌های در حال حرکت در آب‌های سرزمینی، تنگه‌ها و دریا‌های پهناور؛

۴. تروریسم دریایی: شامل جرایم علیه کشتی‌ها به وسیله سازمان‌های تروریستی (Dillon, 2005: 157).

شاید بتوان گفت بیشتر جرایم نوع اول و دوم شامل سرقت اشیای ارزشمند از قبیل وسایل الکترونیک از محموله کشتی، وجه نقد، اشیای نفیس از کشتی‌های تجاری، ملوانان، مسافران و حتی سرقت تجهیزات کشتی بیشتر در بنادر یا در آب‌های ساحلی صورت می‌گیرد؛ بنابراین به طور قطع در محدوده صلاحیت قضایی کشوری است که سرقت در آب‌های آن انجام شده است. این سرقت‌ها عمدتاً در مناطق فقیر با سطح بیکاری بالا اتفاق می‌افتد که ارتکاب به اعمال خلاف یکی از راه‌های مبارزه با گرسنگی است (پیشگاهی فرد، ۱۳۷۸: ۳۲۱). اما دو گونه راهزنی دریایی و تروریسم دریایی وسعت جغرافیایی گسترده‌تری را شامل شده و از آب‌های سرزمینی کشورها تا عمق اقیانوس‌ها و آب‌های آزاد توسعه یافته است.



دیگرام ۱: عوامل مؤثر بر شکل‌گیری دزدی دریایی (Davis, 2009:34)



دزدی دریایی: برای یافتن تعریف صحیحی از راهزنی دریایی و تروریسم دریایی باید این واژه‌ها را در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاهای بسط داد. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریاهای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای مقرر می‌دارد که کشتی‌رئیی عملی غیرقانونی است؛ چه در آب‌های صورت گیرد که در قلمرو کشورها قرار دارند چه در آب‌هایی که در این قلمرو نیستند (سیمبر، ۱۳۸۸: ۲۵). بر اساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای دزدی دریایی عبارت است از: الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز یا بازداشت غیرقانونی یا عمل خسارت بار که به وسیله خدمه یا مسافران یک کشتی یا هواپیمای خصوصی برای اهداف خصوصی در موارد زیر ارتکاب یافته است:

۱. در دریای آزاد علیه یک کشتی یا هواپیمای دیگر یا علیه اشخاص یا اموال واقع در این کشتی یا هواپیما؛
۲. علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص یا اموال در محلی خارج از صلاحیت هر کشور؛

ب) هر نوع مشارکت داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا هواپیما با علم به حقایقی که آن را یک کشتی یا هواپیمای راهزن می‌سازد.
ج) هر عمل تحریک‌کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای الف و ب را تسهیل کند (موسوی و دیگران، ۱۳۹۰: ۳۷۳).

تروریسم دریایی: واژه تروریسم دریایی در مقایسه با راهزنی و سرقت دریایی واژه‌ای متأخرتر است. در واقع در شمای کلی، آنچه میان تروریسم دریایی و دزدی دریایی تفاوت ایجاد می‌کند، اهداف گروه‌های حمله‌کننده و قرار گرفتن آنها در ردیف گروه‌های تروریستی است. اما آنچه باز هم اجماع بین‌المللی علیه آنها را ناممکن می‌سازد، تعریف تروریسم و مقبولیت آن نزد تمام کشورهاست که با اینکه سالیان زیادی مبتلابه کشورهای جهان است، هنوز این کشورها فهرست واحدی از گروه‌های تروریستی ارائه نکرده‌اند و غالباً فهرست‌های ارائه‌شده توسط برخی مراکز اطلاعاتی و امنیتی مورد قبول همه کشورها نیست.

تروریست‌ها تلاش‌های دریایی خود را برای دستیابی به سه هدف عمده دنبال می‌کنند: حملات علیه حمل و نقل دریایی برای ایجاد رعب و وحشت، قاچاق سلاح و کالاهای ممنوعه دیگر و به دست آوردن مال از طریق راهزنی دریایی. اگرچه این فعالیت‌ها هنوز به طور اساسی راه‌های دریایی را مختل نکرده است، اما تروریست‌ها پیچیدگی و مهارت



فزاینده‌ای در حملات دریایی نشان داده‌اند که باعث نگرانی سیاست‌گذاران در سراسر جهان شده است (تقا، ۱۳۸۸: ۱۳۴). گسترده شدن صحنه‌های عملیاتی تروریست‌ها در آب‌های سرزمینی و آزاد می‌تواند تأثیر بسزایی روی تجارت دریایی به خصوص تجارت انرژی داشته باشد. همچنین با افزایش ریسک حمل و نقل، مؤسسات بیمه‌ای نیز متأثر از این موضوع شده‌اند و در مسیرهای دریایی با ریسک بالا حق بیمه‌ها افزایش یافته است. حقوق بین‌الملل چندان درباره دریانوردی غیرنظامی گسترش نیافته است، زیرا کشتی‌ها چندان هدف مطلوب برای حملات تروریستی نبوده‌اند (سیمبر، ۱۳۸۸: ۲۴). بنابراین مقابله کشورهای جهان با این‌گونه حملات منسجم نیست و اقدامات اخیر در قرار گرفتن ناوهای جنگی در مسیر کشتی‌های تجاری برای پیشگیری از دزدی یا تروریسم دریایی بیانگر اقدامات انفرادی کشورهاست.

در نظر گرفتن بخشی جداگانه برای تروریسم دریایی بسیار سودمند است، اما در حال حاضر دیوان بین‌المللی دریایی هیچ تعریف خاصی از تروریسم دریایی و هیچ توضیحی درباره چگونگی تمایز میان راهزنی دریایی و تروریسم دریایی ارائه نکرده است. گزارش سالیانه دیوان بین‌المللی دریایی در سال ۲۰۰۳ نشان می‌دهد که گروه‌های تروریستی به طور فزاینده‌ای از روش‌های پیچیده، کشتی‌ها و سلاح‌ها برای انجام مأموریت‌های خود استفاده می‌کنند (Dillon, 2005: 161).

جدول ۱: مقایسه تروریسم و دزدی دریایی

تروریسم دریایی	دزدی دریایی
ویژگی‌های مشترک	
افراد مستقل یا اعضای گروه‌های رسمی غیروابسته به دولت‌ها که در قبال اقدامات خود هیچ مسئولیتی نمی‌پذیرند.	
سطح خطر	
تهدید امنیت عمومی کشتیرانی و نشان دادن فضای رعب و وحشت در دریاها به وسیله حمله یا گروگان‌گیری و درخواست باج	
روش‌های عملیاتی و تاکتیکی	
توقیف کشتی‌ها با استفاده از حملات چندجانبه و نیز استفاده از کمین برای تصرف کشتی‌ها	
ابزارها	
قایق، اسلحه، نارنجک و سلاح‌های برش و غیره	
مبنای قانونی برای مقابله با تروریسم و دزدی دریایی	
۱۹۸۸ کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی حمل و نقل	
۱۹۹۸ پروتکل مقابله با اعمال غیرقانونی علیه سکوهاى ثابت در فلات قاره	



تفاوت‌ها	
اهداف	
تصرف (یا حمله) یک به یک کشتی دولتی یا خصوصی یا افراد یا اموال برای رسیدن به اهداف شخصی اغلب مالی یا گرفتن باج از طریق گروگان‌گیری	دستیابی به اهداف سیاسی با به کارگیری اقدامات تروریستی جهت افزایش قربانیان و ایجاد ارباب بیشتر
محدوده جغرافیایی فعالیت	
به طور کلی در یک محدوده جغرافیایی مشخص که تا حدودی فعالیت‌های دزدان دریایی در آن پیش‌بینی می‌شود.	فعالیت در مقیاس جهانی و در هر مکان و هر زمانی که اقتضا کند.
وضعیت حقوقی	
صلاحیت جهانی که اجازه می‌دهد هر ناو نیروی دریایی اقدام به بازداشت دزدان دریایی در آب‌های بین‌المللی، مناطق آزاد و نیز دریای سرزمینی کند.	تروریست‌های دریایی و کشورهایی که این تروریست‌ها تحت پرچم آن کشور فعالیت می‌کنند در معرض الزامات قانون ملی کشورهای دیگر و تحریم‌های سازمان ملل قرار دارند.
نیروها	
عناصر خرابکار، مزدوران، مردم محلی	اعضای آموزش‌دیده از گروه‌های تروریستی، متعصبان مذهبی
منابع	
قایق، کشتی، کشتی مادر برای قایق‌ها، کشتی‌های دیگر، سلاح‌های گرم و سلاح‌های برش‌دهنده، مسلسل و نورافکن و...	قایق‌های مسلح که به مواد منفجره، تجهیزات زیرآبی، سلاح‌های گرم و سلاح‌های برش‌دهنده، نارنجک‌انداز و غیره مجهز شده‌اند.
روش‌ها و تاکتیک‌ها	
انجام حملات در باریکه‌های آبی و آب‌های مجمع‌الجزایری با استفاده از قایق‌ها و کشتی‌های (پایگاه شناور) برای سرقت، دستگیری خدمه و مسافران برای مقاصد باج	حمله به کشتی‌ها و گروگان‌گیری یا حمله به قایق‌ها و کشتی‌ها با استفاده از جنگجویان انتحاری در نور قایق‌های مملو از مواد منفجره به منظور از بین بردن هدف

(Bezkorovainiy and Sokolyuk, 2012:14 & 15)

یافته‌های تحقیق

۱. موقعیت استراتژیک شاخ آفریقا

بخش اعظمی از منطقه شاخ آفریقا با احاطه بر دریای سرخ و تنگه باب‌المندب، گلوگاه ارتباطی اقیانوس هند به دریای مدیترانه و قاره اروپا و همچنین دروازه ورود آسیا و کشورهای جنوب غرب آسیا به آفریقا محسوب می‌شود. این منطقه متشکل از کشورهای سودان، اتیوپی، اریتره، جیبوتی و سومالی است. به لحاظ موقعیت خاص جغرافیایی



می‌توان این منطقه را یکی از مهم‌ترین مناطق ژئواکونومیکی جهان به لحاظ مسیر انتقال انرژی و نیز تجارت دریایی قلمداد کرد. مسیرهای عبور انرژی به خصوص به سمت آفریقای شرقی و نیز اروپا و دریای مدیترانه و همچنین دسترسی به دریای احمر از مسیر شاخ آفریقا بازگوکننده اهمیت این منطقه است. علاوه بر این، منطقه شاخ آفریقا بر خلاف میزان وسعت آن، بحران‌های سیاسی و امنیتی زیادی را در خود جای داده است که می‌توان به وجود بحران‌های داخلی این کشورها مانند سودان (بحران جنوب و بحران دارفور)، سومالی (جنگ داخلی که از سال ۱۹۹۱ تا کنون ادامه دارد) و تنش‌های مرزی این کشورها با یکدیگر (اتیوپی با اریتره، اریتره با جیبوتی، سودان با اتیوپی، اتیوپی با کنیا، سومالی با اتیوپی و کنیا و...) که موجب بروز درگیری‌های نظامی بین این کشورها شده است، اشاره کرد (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۱۴-۱۱۳).

۲. جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی

سومالی، کشوری ساحلی است که در منطقه شاخ آفریقا و نیز در شرق قاره آفریقا قرار دارد. این کشور دارای ۶۳۷/۶۶۱ کیلومتر مربع مساحت و ۳۰۲۵ کیلومتر نوار ساحلی است که بیشترین طول نوار ساحلی را میان کشورهای آفریقایی دارد. جمعیت این کشور ۹/۵۵۸/۶۶۶ نفر است. مرزهای این کشور در غرب به اتیوپی، از شمال و سمت غربی به جیبوتی، از جنوب غرب به کنیا، از شمال به خلیج عدن و اقیانوس هند در شرق محدود می‌شود. در حال حاضر حاکمیت سومالی انحصاراً در حد حقوق قانونی قرار دارد و این کشور فاقد حاکمیت دولت مرکزی به رسمیت شناخته شده است و از هرگونه شاخص‌های مرتبط با دولت مستقل ثابت محروم است. مقامات غیررسمی در اختیار دولت‌های نهادی غیرمنتخب مناطق سومالی لند، پانت لند، شورای عالی دیوان اسلامی و دولت انتقالی موقت ضعیف ولی قابل قبول سازمان ملل متحد مستقر در شهر بایدوا واقع در ۲۵۰ کیلومتری شمال غرب پایتخت موگادیشو قرار دارد. خشونت‌های جاری در سومالی از زمان جنگ‌های داخلی برآمده از سرنگونی محمد زیاباره، دیکتاتور پیشین، در سال ۱۹۹۱ تا کنون در سراسر سومالی به طور فراگیر گسترده شده است.

خلیج عدن که در شمال سومالی قرار دارد، مدیترانه و دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل می‌کند و یکی از خطرناک‌ترین راه‌های آبی جهان و عمده‌ترین مسیر قاچاق انسان از سومالی به یمن و سایر مناطق جهان محسوب می‌شود. سالانه نزدیک به ۲۰ هزار کشتی در آب‌های این منطقه تردد می‌کنند و علاوه بر تردد قایق‌های



لوکس، تفریحی و ماهی‌گیری از دولت‌های مختلف به ویژه اروپایی، ۹ درصد از ۷,۷ میلیون تن کالای تجاری که در کشتیرانی جهانی جابه‌جا می‌شود، از این آبراهه می‌گذرد. آب‌های سومالی کانال ترانزیتی حدود ۲۰ درصد از نفت جهان را تشکیل می‌دهد و به لحاظ داشتن موقعیت ممتاز، یک منطقه کاملاً استراتژیک محسوب می‌شود (نظافت، ۱۳۸۸: ۲۴۹).

پس از سقوط حکومت زیادباره در سال ۱۹۹۱، سومالی دچار نزاع‌های داخلی شده؛ به گونه‌ای که قلمروهای حکومتی این کشور هر از گاهی دچار تغییر می‌شود و گروه‌های سیاسی اقدام به توسعه قلمروهای خود از طریق نزاع و درگیری‌های نظامی با یکدیگر می‌کنند. بر اساس جدیدترین نقشه مربوط به قلمروهای سیاسی در سومالی، جمهوری فدرال سومالی، جمهوری سومالی لند، امارت اسلامی سومالی و منطقه بی‌طرف در نقشه ۲ مشخص شده‌اند. همچنین دامنه‌های قلمرو گروه‌های سیاسی فعال، فراتر از مرزهای این کشور است و همان‌طور که در این نقشه دیده می‌شود، در کشورهای غربی سومالی نیز ادامه یافته است.



نقشه ۲: وضعیت قلمروهای سیاسی در سومالی (Engelhard, 2012)



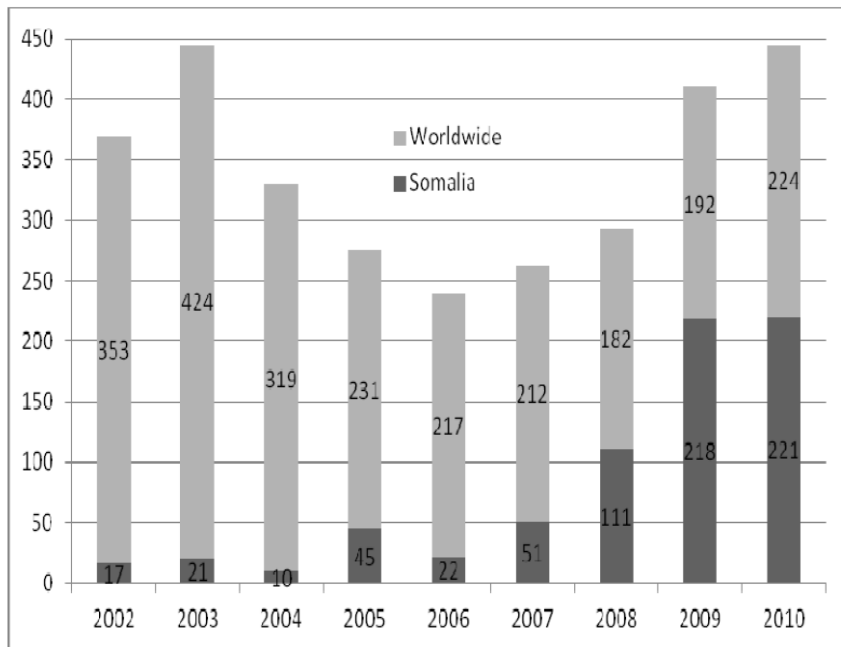
تا قبل از سال ۱۹۹۰ مسئله دزدی دریایی در کرانه‌های دریایی سومالی اهمیت چندانی نداشت، اما این بدان معنا نیست که فعالیت‌هایی شامل سرقت‌های مسلحانه یا حمله به محموله‌های دریایی وجود نداشت. از سال ۱۹۹۰ با توجه به سقوط دولت و ساختارهای حکومتی، عمدتاً گروه‌هایی که در گذشته جزء ماهی‌گیران بومی بودند، اقدام به فعالیت‌های غیرقانونی مانند دزدی دریایی کردند و این موضوع در دریای سرزمینی سومالی به امری شایع تبدیل شد. رشد تصاعدی شمار دزدی دریایی را می‌توان از سال ۲۰۰۰ تا کنون مشاهده کرد. عمده دلیل شیوع گسترده دزدی دریایی در سومالی وجود فقر گسترده و نیز آلودگی زیست‌محیطی آب‌هاست که امکان بهره‌برداری از منابع جانوری دریایی از طریق ماهی‌گیری را بسیار محدود کرده است. دزدان دریایی با حمله به کشتی‌ها به سرقت محموله‌ها و نیز ربودن خدمه یا مسافران کشتی اقدام و در قبال آزادی آنان از کشورهای متبوع، باج‌خواهی می‌کنند. فعال‌ترین گروه‌ها در زمینه دزدی دریایی از قبایل مختلف بومی منطقه هستند که عبارت‌اند از:

۱. از زیرقبایل عیسی محمود و لیلکاس که از قبیله بزرگ دارود است (Eyl).
 ۲. گاراساد از قبیله عمر محمود که از قبایل بزرگ دارود است (Garacad).
 ۳. هوبیو از زیرقبایل هبرگدیر که خود از قبیله بزرگ هاویه است (Hobyo).
 ۴. هاردهیر از زیرقبلیه هبرگدیر که خود از قبیله بزرگ هاویه است (Hardheere).
 ۵. موگادیشو از زیرقبلیه هبرگدیر که خود از قبیله بزرگ هاویه است (Mogadishu).
- (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۲۷).

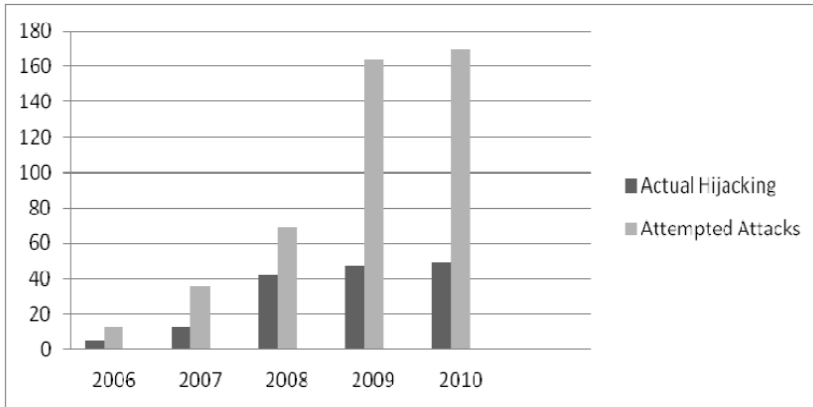
دزدان دریایی برای انجام حملات و فعالیت‌های غیرقانونی خود به مکان‌هایی برای انباشت کالاهای به‌سرقت‌رفته نیاز دارند تا دور از صلاحیت یا امکان دسترسی کشورهای تابعه به فعالیت‌های خود ادامه دهند؛ اما دزدان دریایی در سومالی با توجه به پایگاه‌هایی که در بطن قبایل و مردم بومی دارند و نیز ناتوانی تعقیب قانونی به دلیل ازهم‌گسیختگی ساختارهای حاکمیت در سومالی، مورد حمایت قشرهای مردمی قرار دارند؛ به طوری که فعالیت‌های غیرقانونی آنان عاملی برای ادامه زندگی و تأمین مایحتاج مردم تلقی می‌شود. ایالت پانتلند سومالی و بندر ایل (Ely) از مهم‌ترین مناطق جغرافیایی هستند که ضمن داشتن امنیت نسبی در بُعد سرزمینی به عنوان مراکز مهم فعالیت‌های دزدان دریایی محسوب می‌شوند. همچنین مناطق هوبیو، گاراساد، هاردهیر و موگادیشو در شرق سومالی که همگی در جوار دریا هستند، عمده‌ترین پایگاه‌های دزدان دریایی یا حامیان آنها به حساب می‌آیند و در شمال نیز بوساسو از مناطقی است که دزدان دریایی به عنوان پایگاه برای حملات خود از آنها بهره‌مند می‌شوند.



فعالیت‌های تروریستی نیز یکی از مهم‌ترین تهدیدها در سومالی است. به دلیل فقدان دولت مرکزی قدرتمند، فعالیت گروه‌های تروریستی در این کشور به صورت بومی و نیز منطقه‌ای دنبال می‌شود. بر اساس اطلاعات استخراج‌شده از نقشه‌های تهدیدهای تروریستی در جهان در سال‌های ۲۰۰۵، ۲۰۰۷ و ۲۰۰۹ که مؤسسه Aon تدوین کرده است، سومالی با ریسک بسیار بالای فعالیت‌های تروریستی شناخته می‌شود و گونه‌های تروریستی بنیادگرایی اسلامی و نیز جدایی‌طلبی همراه فعالیت‌های آدم‌ربایی در آن به شدت رواج دارد (Terrorism Risk Map, 2005 & 2007 & 2009). آنچه حایز اهمیت است آنکه دزدی دریایی یکی از فعالیت‌های گروه‌های تروریستی سومالی برای تأمین مالی است. از جمله این گروه‌ها می‌توان به گروه الشباب اشاره کرد که متهم به ارتباط با القاعده هم هست (Popovic, 2012: 3). این گروه چند سالی است که عملاً به دفاع از دزدان دریایی به‌رغم رویه پیشین خود، اقدام کرده است.

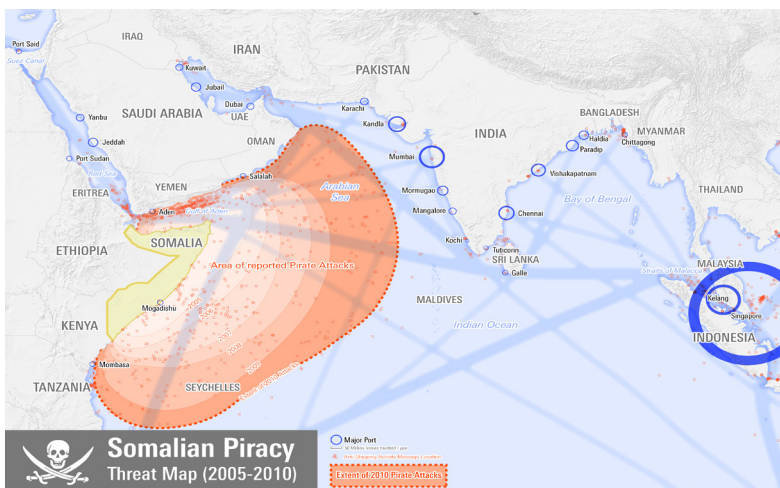


نمودار ۱: مقایسه تعداد کشتی‌های به‌سرقت‌رفته در سراسر جهان و تعداد حوادث مربوط به دزدی دریایی در سومالی (Keyserlingk, 2012: 12)



نمودار ۲: مقایسه عددی اقدام به سرقت کشتی‌ها به نسبت دزدی (موفق) آنان در سومالی
(Keyserlingk, 2012: 44)

بررسی تعداد آماري حملات و دزدی‌های صورت گرفته دریایی گویای رشد سریع فعالیت دزدان دریایی در مناطق جغرافیایی شرقی و شمالی است. از آنجا که دولت هیچ کنترل انتظامی روی فعالیت‌های دزدان دریایی ندارد، حاکمیت دولت در مناطق دریایی کاملاً بی‌ثبات است و بر اساس قلمروخواهی گروه‌های تروریستی و نیز دزدان دریایی تعیین می‌شود. نقشه ۲ به خوبی نشان می‌دهد که دزدان دریایی در فواصل زمانی از ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰ تا چه اندازه صحنه عملیاتی خود را توسعه داده‌اند؛ به گونه‌ای که از خلیج عدن تا دریای عرب در شرق و تا عمق اقیانوس هند این حملات وجود داشته و از جنوب نیز تا سواحل تانزانیا دزدان دریایی سومالی فعالیت خود را توسعه داده‌اند.



نقشه ۳: دامنه جغرافیایی فعالیت دزدان دریایی سومالی از سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰
(Wikimedia.com)



خلیج عدن: خلیج عدن واقع در شمال سومالی که دریای مدیترانه و دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل می‌کند، یکی از خطرناک‌ترین آب‌های جهان و عمده‌ترین مسیر قاچاق انسان از سومالی به یمن و سایر نقاط جهان است. این خلیج یکی از مهم‌ترین مناطق اقتصادی دنیا به لحاظ تجارت دریایی است. در واقع راه نیل به سمت شاخ آفریقا و نیز دسترسی به مصر و مدیترانه گذر از این خلیج است. این آبراهه به عنوان یکی از آبراهه‌های تاریخی شاید قدمتش به دوران فراعنه مصر برسد. ۳۵ درصد کل تجارت نفت برای بازارهای اروپایی باید از باب المندب عبور کند و نیز حدود ۸ درصد از کل تجارت نفت جهان از این مسیر انتقال می‌یابد (Murphy, 2012: 6). این منطقه در حال حاضر سرشار از تعارضات بالقوه و بالفعل است که دزدی دریایی خود گویای این بی‌ثباتی است. فعالیت‌های گروه‌های تروریستی در سومالی و نیز القاعده در یمن و نیز اقدامات گروه‌های شبه‌نظامی اسلام‌گرا در دو کشور سومالی و یمن و همچنین شبه‌جزیره عربستان چالش‌های بسیاری به لحاظ افزایش ریسک حمل و نقل دریایی پدید آورده است. دزدان دریایی از عدم اشراف و اعمال حاکمیتی یمن و نیز سومالی سود می‌جویند و در قلمروهای دریایی دو کشور اقدام به فعالیت دزدی دریایی می‌کنند؛ در حالی که محموله‌های به‌سرقت‌رفته یا کشتی‌های ربوده‌شده برای دریافت باج به مناطق ساحلی یمن و سومالی کشانده می‌شوند و تا زمان اخذ باج به عنوان گروگان حفظ می‌شوند. ویژگی‌های دزدی دریایی در خلیج عدن را می‌توان به شرح زیر برشمرد:

۱. راهزنی‌ها سازمان‌یافته است (سازماندهی دزدان در مساحتی بیش از ۵۰۰ مایل).
 ۲. راهزنی‌ها توأم با گروگان‌گیری است که متفاوت با دزدی دریایی سنتی است. در واقع افرادی را به گروگان می‌گیرند و در مقابل دریافت باج، آزاد می‌کنند (حسینی، ۱۳۸۸).
- اگرچه حملات دزدان دریایی از سراسر سواحل سومالی صورت می‌گیرد، اما منطقه خودمختار پانتلند نقش بسزایی در سازماندهی این حملات دارد. از آنجا که این منطقه در تقاطع میان خلیج عدن و اقیانوس هند و به عبارتی در رأس شاخ آفریقا واقع شده است، از لحاظ استراتژیک، موقعیت مشرف بر خلیج عدن و پهنه آبی شرقی کشور سومالی دارد. ذخایر بزرگ آبیان دریایی همچون ماهی، مردم این منطقه را در دریانوردی توانمند کرده است؛ بنابراین مشاهده می‌شود افرادی که در دزدی دریایی فعالیت می‌کنند، در گذشته غالباً ماهی‌گیر بوده‌اند. مجموع فعالیت‌های دزدان دریایی باعث شده است که چشم‌انداز زندگی انسانی منطقه دست‌خوش تغییر شود و



از منطقه‌ای فقیر به یکی از لوکس‌ترین مناطق سومالی در آید که در آن جدیدترین خودروها، سلاح‌ها، ساختمان‌ها و... از طریق درآمدهای ناشی از فعالیت‌های دزدان دریایی به کار گرفته می‌شود (Cronjé, 2010: 48-49). مجموع این فعالیت‌ها باعث شده است که جوانان جویای کار در این منطقه به گروه‌های دزدان دریایی بپیوندند؛ از این رو دزدی دریایی در فرهنگ مردم یکی از مشاغل تصور می‌شود که موجب توسعه و رهایی از فقر شده است. شهرهایی مانند هاردییر، گارو، ایل و بوساسو دربرگیرنده اجتماعی از دزدان دریایی است که با بافت اجتماعی مردم در آمیخته است؛ از این رو غالب مردم از دزدان دریایی که جزئی از خانواده‌هایشان محسوب می‌شوند، حمایت می‌کنند. علاوه بر حمایت‌های اجتماعی، ایجاد پایگاه‌های لجستیکی در نواحی ساحلی شهرهای مذکور باعث شده است دزدان دریایی پایگاه‌های متعددی در سواحل برای پوشش دادن به حملات دریایی آنها داشته باشند؛ در حالی که به کارگیری تسلیحات و ابزار مدرن اطلاعاتی و ارتباطی حملات آنان را در عرصه دریا سهل‌تر کرده است. همچنین عمق دفاعی سرزمینی پایگاه‌های لجستیکی باعث شده است تعقیب دزدان دریایی به خصوص در عرصه خشکی کاری نسبتاً محال باشد.

۳. اقدامات بین‌المللی علیه دزدان دریایی سومالی

فعالیت‌های کشورهای علیه دزدان دریایی سومالی را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: گروه اول که بر اساس قوانین و مقررات مربوط به دریاها، علیه دزدان دریایی اقدام می‌کنند، دوم، اقداماتی که بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد به اجرا گذاشته شده است.

قوانین و مقررات بازدارنده دریایی: همان‌طور که در شرح ماده ۱۰۱ کنوانسیون ۱۹۸۲ از تعریف دزدی دریایی بیان شد و نیز ماده ۱۵ کنوانسیون ژنو که تعریفی مشابه از دزدی دریایی درباره دریاهای آزاد ارائه می‌کند، در واقع دزدی دریایی به کارگیری تعاریف و محدودیت‌های زیر است:

الف) هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی یا توقیف یا هر گونه عمل غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافران یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی ارتکاب یافته و هدایت‌شده باشد.

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



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

د) هر گونه همکاری داوطلبانه در عملیات یک کشتی یا یک هواپیما با علم بر اینکه آن وسیله یک کشتی یا هواپیمای دزدان دریایی است.

ه) هر عملی که منتهی به تحریک و آماده‌سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب شود.

همچنین دیوان بین‌المللی دریایی^۱ طی تعریفی که در سال ۲۰۰۹ ارائه کرد، دزدی دریایی را «عمل سوار شدن یا تلاش برای سوار شدن به هرگونه کشتی با هدف انجام دزدی یا هرگونه جرم دیگر و با هدف یا احتمال به کار بردن زور برای پیشبرد این عمل» تعریف کرد (Rinehard, 2012: 2). بنابراین کشورها به منظور پیشگیری و مقابله با دزدی دریایی در آب‌هایی که در صلاحیت قانونی هیچ کشوری نیست یا در آب‌های دیگر، با یکدیگر همکاری می‌کنند. از این رو غالب کشورهای که دارای خطوط کشتیرانی با مسیرهایی از قسمت شرق قاره آفریقا یا خلیج عدن بودند، با اعزام ناوها و کشتی‌های مسلح تلاش کردند امنیت کشتی‌های خود را تأمین کنند که در این فرایند تا کنون برخوردهای متعددی با دزدان دریایی گزارش شده است.

ایجاد گشت‌های بین‌المللی از اقدامات دیگر کشورها برای مقابله با تهدید دزدان دریایی بوده که صرفاً به منظور سرکوبی تهدید دزدان دریایی از طریق ایجاد آتش ادوات جنگی بوده است و عموماً به تعقیب دزدان دریایی نمی‌پردازند.

شورای امنیت و فصل هفتم منشور ملل متحد: بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد، مسئولیت اولیه حفظ صلح و امنیت بین‌المللی و همچنین توسل به قوه قهریه برای اعاده صلح بر عهده شورای امنیت ملل متحد گذاشته شده است (حسینی، ۱۳۸۸). بر این اساس شورای امنیت در سال ۲۰۰۸، پنج قطعنامه جداگانه (۱۸۱۴، ۱۸۳۸، ۱۸۴۴، ۱۸۴۶) علیه دزدی دریایی تصویب کرد و نیز بر اساس درخواست رئیس‌جمهور سومالی مبنی بر ناتوانی دولت در تعقیب و بازداشت دزدان دریایی، قطعنامه شماره ۱۸۵۱ تصویب شد که از نظر مفاد حایز اهمیت است. در خلیج عدن که ناوگان بین‌المللی ناچار به عبور از کریدوری باریک است، دزدان دریایی می‌توانند در آب‌های بین‌المللی حمله کنند و به سرعت به آب‌های سرزمینی سومالی برگردند. دوم ژوئن ۲۰۰۸، شورای امنیت با تصویب قطعنامه شماره ۱۸۱۶ به این مسئله پاسخ



داد. این قطعنامه به دولت‌ها اجازه داد در برابر دزدان دریایی حتی در آب‌های تحت حاکمیت سومالی اقدامات لازم را انجام دهند. در این قطعنامه قید شده است که این امر با رضایت دولت سومالی تصویب شده است، چون سومالی خود نمی‌تواند از دزدی دریایی جلوگیری یا با گشت‌زنی، امنیت آب‌های ساحلی خود را تأمین کند. ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸، شورای امنیت قطعنامه شماره ۱۸۵۱ را تصویب کرد که مفصل و پیش‌نویس آن توسط دولت آمریکا در هفته‌های آخر دوره ریاست‌جمهوری بوش تهیه و تنظیم شده بود. این قطعنامه که اجازه استفاده از نیروهای نظامی را به عملیات‌های زمینی در قلمرو سومالی تسری و توسعه داده، به مدت یک سال به دولت‌ها اجازه می‌دهد به منظور سرکوب اقدامات دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریا هر گونه اقدام مقتضی و مناسب را در سومالی انجام دهند. نگرانی سایر اعضای شورای امنیت، آمریکا را بر آن داشت که پیش‌نویس قطعنامه پیشنهادی خود را که اشاره به انجام عملیات در قلمرو هوایی سومالی داشت، پس بگیرد. اگرچه آمریکا استدلال می‌کند که آثار قطعنامه به جای خود باقی و استفاده از قلمرو هوایی مجاز است، تجویز اقدام نظامی علیه دزدی دریایی در آب‌های تحت حاکمیت دولت‌های دیگر، اقدامی بی‌سابقه از طرف شورای امنیت است؛ زیرا قطعنامه‌های شورای امنیت پاسخ‌هایی فراتر از حقوق بین‌الملل عرفی را تجویز می‌کند و این مسئله برای دولت‌هایی که در ارتباط با دزدی دریایی سابقه و مشکلاتی دارند، این نگرانی را ایجاد کرده که قطعنامه‌ها ممکن است سابقه‌ای ایجاد کنند که به حاکمیت سرزمینی آنها خدشه وارد آورد. متون پیوست قطعنامه‌ها و بیانیه‌های اعضای شورای امنیت تصریح و تأکید دارند که قطعنامه‌ها صرفاً در وضعیت سومالی اعمال می‌شود و هیچ‌گونه سابقه‌ای در حقوق بین‌الملل عرفی ایجاد نمی‌کند. در حقیقت، خود دولت انتقالی سومالی این اقدامات را خواسته و با آن موافقت کرده است چون خود سومالی نمی‌تواند با این معضل برخورد کند. علاوه بر این، قطعنامه‌ها ضروری دانسته‌اند که هر گونه اقدام در خاک سومالی باید توسط دولت موقت ملی آن کشور تأیید شود و مطابق حقوق بشردوستانه بین‌المللی باشد. شرط اخیر، یعنی مطابقت اقدامات انجام‌شده با حقوق بشردوستانه بین‌المللی، ممکن است قلمرو عملیات احتمالی به موجب قطعنامه را خیلی محدود کند. دزدان دریایی رزمنده نیستند، بلکه غیرنظامی‌اند. در حقوق بین‌الملل بشردوستانه نمی‌توان غیرنظامیان را هدف قرار داد مگر در دفاع مشروع و به شرط ضرورت. مقامات نظامی ایالات متحده آمریکا همیشه هشدار داده‌اند که هر گونه اقدام زمینی علیه دزدی



دریایی ممکن است تلفات غیرنظامی در پی داشته باشد. قطعنامه شماره ۱۸۵۱ به صراحت قلمرو تعقیب مجاز را باز هم توسعه و اجازه داده است دزدان دریایی از آب‌های دریای آزاد به آب‌های سومالی و از آنجا به سمت قلمرو زمینی تعقیب شوند (کنترولیچ، ۱۳۹۰). همچنین درباره صلاحیت محاکمه دزدان دریایی دستگیرشده، این موضوع تحت صلاحیت جهانی قرار دارد که کشورهایی می‌توانند بر اساس قوانین و مقررات خود نسبت به مجازات دزدان دریایی اقدام کنند. هر چند بر اساس توافقات برخی کشورها، دزدان دریایی دستگیرشده برای محاکمه به کشور کنیا عودت داده می‌شوند، اما برخی کشورها نیز مجرمین را به کشور خود برای محاکمه انتقال داده‌اند.

۴. دزدی دریایی در سومالی و چشم‌انداز جغرافیای سیاسی دریاها

توسعه و شیوع دزدی دریایی در سومالی و مناطق پیرامونی آن عمدتاً به دلیل فقدان منابع اقتصادی لازم برای امرار معاش ساکنان و نیز عدم اعمال حاکمیت دولت به دلیل ساختار بی‌ثبات آن است. همچنین صید بی‌رویه منابع آبیان دریایی توسط سایر کشورها از جمله اروپایی‌ها و نیز تخلیه زباله‌های اتمی در آب‌های سومالی از عوامل مؤثر دیگر در گسترش فقر و ایجاد و توسعه دزدی‌های دریایی است. از این رو تأثیر دزدی‌های دریایی در کرانه‌های دریایی سومالی و نیز فراتر از آن که حتی بیش از ۱۰۰۰ مایل دریایی نیز در عمق اقیانوس هند پیش می‌رود، بر جغرافیای سیاسی دریاها به لحاظ اعمال حاکمیت کشورها و نیز نظارت آنها بر مسیرهای حمل و نقل دریایی و کشتی‌هایی که تحت پرچم دولت خاصی فعالیت می‌کنند، به شرح زیر دسته‌بندی می‌شوند:

۱. تغییر در مسیر حمل و نقل کشتی‌ها؛
۲. به کارگیری ناوگان‌های نظامی برای پشتیبانی؛
۳. تعقیب دزدان دریایی حتی در آب‌های سرزمینی؛
۴. توانایی بالقوه شکل‌گیری تروریسم دریایی؛
۵. امکان وقوع درگیری‌های پراکنده نیروهای بومی با ناوگان‌های خارجی؛
۶. آلودگی محیط زیست.

۱. تغییر در مسیر حمل و نقل کشتی‌ها: شرکت‌های کشتیرانی با توجه به تهدیدهای موجود در مسیرهای حمل و نقل دریایی سعی می‌کنند مسیرهای کم‌ریسک را انتخاب کنند. از آنجا که هرگونه تغییر در مسیر رایج مستلزم هزینه‌هایی مانند هزینه



سوخت و نیز هزینه‌های بیمه‌ای^۱ است، هر مسیری را نمی‌توان به عنوان مسیر مقرون به صرفه انتخاب کرد. علاوه بر آن، پهنه آبی شرقی این کشور غالباً در دسترس دزدان دریایی است.

۲. به کارگیری ناوگان‌های نظامی برای پشتیبانی: چند سالی است که برخی کشورهای جهان برای ارتقای امنیتی تردد کشتی‌های خود اقدام به اعزام ناوهای جنگی به مناطقی در خلیج عدن و آب‌های شرق آفریقا کرده‌اند که ریسک دزدان دریایی وجود دارد. می‌توان به ناوگان کشورهای امریکا، انگلستان، روسیه، فرانسه، هند، ژاپن، ایران، چین و... اشاره کرد. از سوی دیگر حضور این کشتی‌های نظامی مشکلاتی برای یمن به لحاظ اعمال حاکمیت در مناطق دریایی این کشور به وجود آورده است؛ از این رو یمن مخالف حضور این ناوها در سواحل خویش است. به نظر می‌رسد یکی از دلایلی که دولت یمن با حضور فعال ناوگان نظامی خارجی در سواحل خود به بهانه مغایرت با قانون اساسی این کشور مخالفت می‌کند، وجود عایدات مالی است (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۵۶-۱۵۵).

۳. تعقیب دزدان دریایی حتی در آب‌های ساحلی: فرایند تعقیب و گریز دزدان دریایی توسط ناوها و کشتی‌های جنگی گرچه با مجوز رئیس‌جمهور سومالی در آب‌های سرزمینی این کشور مجاز شمرده شده است، اما این موضوع با تثبیت دولت مرکزی می‌تواند در آینده لغو شود. همچنین این دسته از اقدامات (تعقیب دزدان دریایی) در خلیج عدن ممکن است با نقض حریم حاکمیت دریایی یمن یا سایر کشورها غیر از سومالی به عمد یا غیرعمد همراه باشد که به اختلافات سیاسی دامن خواهد زد. علاوه بر آن، دزدان دریایی با توجه به شناخت منطقه، پایگاه‌هایی در کشورهای همجوار ساحلی دارند که در زمان فرار از این فرصت به نفع خود استفاده می‌کنند.

۴. توانایی بالقوه شکل‌گیری تروریسم دریایی: چنانچه ابزار امرار معاش بومیان سومالی محدود شود، ممکن است به سمت به کارگیری تروریسم سوق یابند؛ به این معنا که دزدی دریایی یکی از ابزارهای امرار معاش برخی مردم سومالی است و گاه این دزدان در افکار عمومی مردم سومالی به مثابه قهرمانان هستند؛ بنابراین تنها برخورد نظامی با آنان می‌تواند اهداف آنها را به سمت تروریسم تغییر دهد؛ یعنی فعالیت‌های آنان را برای اقدامات خرابکارانه مانند بمب‌گذاری، غرق کردن کشتی‌ها یا حتی حمله به اسکله‌ها و نیز حملات کور و... تغییر جهت دهد.

۱. شرکت‌های بیمه‌ای نیز در این مسیر از درآمدهای بادآورده‌ای بهره‌مند شده‌اند. در گذشته هر کشتی برای یک بار عبور از خلیج عدن ۵۰۰ تا ۶۰۰ دلار حق بیمه می‌داد، ولی اکنون این مبلغ به ۲۰ هزار دلار تغییر کرده است که خود نشان از میزان درآمد حاصل از بحران دزدی دریایی دارد (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۵۲).



۵. امکان وقوع درگیری‌های پراکنده نیروهای بومی با ناوگان‌های خارجی: تعقیب و گریز دزدان دریایی نشان می‌دهد که وجود پایگاه‌های سرزمینی در داخل سومالی و نیز حمایت قبایل از دزدان دریایی امکان دستگیری آنان را سخت می‌کند. از این رو امکان بروز درگیری‌هایی با پشتوانه مردمی در جهت رهایی دزدان دریایی یا مقابله یا تعقیب آنان توسط کشتی‌های خارجی وجود دارد. این موضوع به نحوی نقض حریم حاکمیت سیاسی کشور سومالی است.

۶. آلودگی زیست‌محیطی: از آنجا که دزدان دریایی یا تروریست‌های دریایی التزامی به قوانین ملی و بین‌المللی ندارند، در حملات خود احتمال به وجود آوردن یک فاجعه زیست‌محیطی را مد نظر قرار نمی‌دهند، زیرا در حمله به یک تانکر حامل مواد نفتی و اشغال آن احتمال صدمه دیدن کشتی وجود دارد و حتی پس از اشغال آن و درخواست باج، چنانچه مذاکرات منتج به نتیجه یا کسب منافع برای گروگان‌گیران نباشد، هرگونه آسیب تلافی‌جویانه به کشتی یا غرق کردن آن فاجعه‌ای زیست‌محیطی همراه خواهد داشت.

نتیجه‌گیری

دزدی دریایی یکی از مهم‌ترین تهدیدهای دریایی در زمان معاصر ارزیابی می‌شود که به دلیل ضعف قوانین و نیز وقوع آن در قلمروهای دریایی کشورهای دیگر یا آب‌های بین‌المللی امکان برخورد قاطع با دزدان را به دلیل وسعت صحنه عملیات کاهش می‌دهد. موقعیت جغرافیایی سومالی که در مسیر تردد حمل و نقل دریایی در شاخ آفریقا قرار دارد، این مسئله را خاطر نشان می‌کند که امنیت مسیرهای دریایی در منطقه تأمین نمی‌شود مگر آنکه دولت سومالی بتواند بر آب‌های خود اعمال حاکمیت کند. این موضوع با توجه به وضعیت نابسامان سیاسی و اقتصادی این کشور در هاله‌ای از ابهام است. تلاش‌های بین‌المللی برای تأمین امنیت کشتی‌های باربری و مسافربری گرچه مفید بوده و موجب کاهش نسبی عملیات‌های موفق دزدان دریایی شده، اما هیچ‌گاه به معنای کاهش قطعی یا برچیده شدن ریسک دزدی دریایی در خلیج عدن یا آب‌های شرقی سومالی نیست.

جدول ۲ نشان‌دهنده آن است که تلاش‌ها برای مقابله با دزدان دریایی در منطقه خلیج عدن موجب حصول نتایج مثبت شده و روند حملات و دزدی‌ها در این منطقه کاهش چشم‌گیری یافته است؛ اما برخلاف آن در پهنه آبی شرق سومالی در اقیانوس هند این حملات با توسعه صحنه عملیات که گاه تا قلمروهای دریایی شبه‌جزیره هندوستان نیز می‌رسد، افزایش یافته است.



جدول ۲: مناطق و آمار حملات دزدان دریایی سومالی از ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۱

۲۰۱۱	۲۰۱۰	۲۰۰۹	۲۰۰۸	۲۰۰۷	
۳۷	۵۳۰	۱۱۷	۹۲	۱۳	خلیج عدن
۱۶۰	۱۳۹	۸۰	۱۹	۳۱	سومالی
۱	-	۴	-	۳	عمان
-	-	۱	-	-	اقیانوس هند

(ICC IMB, 2011: 5-6)

با توجه به توسعه فعالیت‌های دزدان دریایی در مناطق شرقی سومالی و همچنین به کارگیری توان لجستیکی خشکی در منطقه خودمختار پانتلند برای پوشش دریایی حملات، دزدان دریایی با استفاده از حفره‌های موجود سیاسی و عدم اشراف امنیتی و انتظامی دولت بر قلمروهای خود، پایگاه‌های دریایی و سرزمینی برای خود ایجاد کرده‌اند که حتی این پایگاه‌ها در کشورهای همجوار نیز توسعه پیدا کرده است. بنابراین جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی توانسته است انسجام لجستیکی برای حملات دزدان و تروریست‌های دریایی سومالی را میسر سازد؛ از این رو اختلافات در فضای سرزمینی و قلمروهای محلی باعث توسعه حفره‌های سیاسی و امنیتی شده است که در پناه آن افراد به سمت جرایم دریایی روی می‌آورند.

همچنین گرچه تأمین امنیت مسیرهای دریایی در آب‌های سومالی یا آب‌های همجوار آن با حضور ناوگان‌های نظامی امری مؤثر است، اما هزینه‌های موجود و نیز پشتیبانی لجستیکی این اقدامات را در درازمدت با چشم‌اندازی مبهم روبه‌رو می‌سازد. از سوی دیگر محدود شدن منابع مالی دزدان دریایی که با ناامن شدن صحنه عملیاتی توسط ناوگان‌های نظامی به وجود می‌آید، می‌تواند آنان را به سمت تروریسم دریایی سوق دهد؛ با توجه به وجود اندیشه‌های بنیادگرایانه اسلامی در سومالی و نیز حضور شاخه‌های القاعده در این کشور، امکان دارد افراد بومی برای امرار معاش نقش مزدور یا نیروهای جهادی را بپذیرا شوند و اقدامات کور علیه کشتی‌ها ترتیب دهند. از این رو صلاحیت کشورها در دریاها اقتضا می‌کند که منافع ملی خود را از طرق مختلف تأمین کنند. بنابراین کشورها در راستای مقابله و پیشگیری از عملیات علیه کشتی‌های متبوع، با مد نظر قرار دادن کنوانسیون ۱۹۸۲ و نیز مصوبات شورای امنیت سازمان ملل متحد، به اعزام کشتی‌ها و ناوهای جنگی به منطقه اقدام کرده یا از شرکت‌های امنیتی در خصوص پشتیبانی کمک گرفته‌اند؛ از این رو تأثیر بی‌ثباتی دریایی سومالی را می‌توان ناشی از: ۱. سیاست‌گذاری دولت‌ها در خصوص پشتیبانی



نظامی از کشتی‌های متبوع؛ ۲. استقرار ناوهای جنگی در پهنه‌های آبی شرق و شمال سومالی؛ ۳. همکاری فی‌مابین برای کاهش ریسک حملات دزدان دریایی؛ ۴. استفاده از قوانین و مصوبات شورای امنیت سازمان ملل متحد برای تعقیب دزدان دریایی؛ ۵. استفاده از کنوانسیون‌های ضد تروریستی برای اعمال در عرصه دریاها دانست.

منابع فارسی

- بلیس، جان و دیگران (۱۳۸۳)، استراتژی در جهان معاصر؛ مقدمه‌ای بر مطالعات استراتژیک، ترجمه کابک خبیری، تهران: انتشارات مؤسسه فرهنگی و تحقیقات بین‌المللی ابرار معاصر تهران.
- پیشگاهی فرد، زهرا (۱۳۷۸)، «جغرافیای فعالیت‌های غیرقانونی در جهان امروز»، نشریه مجلس و پژوهش، ش ۲۸، مهر و آبان.
- پیشگاهی فرد، زهرا (۱۳۸۴)، مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی دریاها (با تأکید بر آب‌های ایران)، تهران: انتشارات سمت.
- تقا، کیمیا (۱۳۸۸)، «راهزنی دریایی در کنار دیگر جرایم دریایی»، فصلنامه گواه، ش ۱۴، بهار و تابستان.
- حافظ‌نیا، محمدرضا و مراد کاویانی راد (۱۳۸۳)، افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت.
- حسینی، محمدجواد (۱۳۸۸)، «بحران دزدی‌های دریایی در ساحل سومالی و بررسی نقش قدرت‌های فرامنطقه‌ای»، فصلنامه مطالعات آفریقا، بهار و زمستان.
- حسینی، محمدرضا (۱۳۸۸)، «دزدی دریایی از منظر حقوق بین‌الملل»، نشست علمی: <http://internationallawof.blogfa.com/post-605.aspx>
- خانیها، نسرین و مرتضی قورچی (۱۳۸۸)، «جهانی شدن، اقتصاد پساوردیسم و تنگه‌های بین‌المللی»، فصلنامه بین‌المللی روابط خارجی، س اول، ش اول، بهار.
- سیمبر، رضا (۱۳۸۸)، تروریسم در نظام بین‌الملل، رشت: انتشارات دانشگاه آزاد اسلامی واحد رشت.
- کنتورویچ، اوجین (۱۳۹۰)، پاسخ‌های حقوقی بین‌المللی به مسئله دزدی دریایی در سواحل سومالی، ترجمه حمیدرضا جاویدزاده: <http://qanun.blogfa.com/post/46/> حقوقی- بین‌المللی-و-دزدی-دریایی.



- موسوی، سید فضل الله و دیگران (۱۳۹۰)، «چالش‌های کنونی حقوق بین‌الملل در مورد اعمال صلاحیت نسبت به دزدی دریایی»، فصلنامه پژوهش حقوق، س ۱۳، ش ۳۲، بهار.

- نظافت، بی‌نام (۱۳۸۸)، «دزدی دریایی در سومالی و واکنش‌های جهانی و نقش اتحادیه اروپا»، پاییز و زمستان.

منابع لاتین

- Bezkorovainiy, Volodymyr and Sergiy Sokolyuk (2012), "Piracy, Maritime Terrorism and Disorder" at Sea: *The View from the Ukraine, The Corbett Centre for Maritime Policy Studies*, University of London.
- Cronjé, Dian (2010), *The Pirates of Somalia Maritime Bandits or Warlords of the High Seas? Thesis Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Philosophy (Political Management) at Stellenbosch University.*
- Davis, William M. (2009), *Master of Military Art and Science Strategy, Master's Thesis, U.S. Army Command and General Staff College.*
- Dillon, Dana (2005), "Maritime Piracy: Defining the Problem", *SAIS Review*, Vol. XXV, No.1, Winter- Spring .
- Engelhard, Brody (2012), "Somalia: Pressure Mounts on Journalists as Killings Continue": <http://www.sampsoniaway.org/blog/2012/04/23/somalia-pressure-mounts-on-journalists-as-killings-continue/>.
- ICC- IMB (2011), *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Report for the Period*, ICC International Maritime Bureau.
- Keyserlingk, Heilala von (2012), *Understanding Somali Piracy: Beyond a State-Centric Approach*, Published by Kobra.
- Murphy, Martin N. (2012), "Somali Piracy Why Should We Care?", *Rusi Journal*, December, Vol. 156, No. 6.
- Popovic, Alex (2012), "Understanding Modern Piracy: Terrorists and Their Maritime Campaign", *A Global Analysis Briefing by the GreySide Group*.
- Rinehard, Britta (2012), "International Maritime Piracy and Armed Robbery", *Comprehensive Information on Complex Crises*.



- <http://www.eurocrime.it/pirateria.html>
- Terrorism Risk Map(2005), folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/terrorismMap.pdf
- Terrorism risk Map (2007), www.windowgard.nl/bestanden/aon.pdf
- Terrorism risk Map (2009), <http://www.aon.com/germany/ueber-aon/presse/terrorism-threat-map-2009.jsp>

