

تأثیر دزدی دریایی بر امنیت مناطق دریایی کشور سومالی

سجاد کریمی پاشاکی^۱

دکترای جغرافیای سیاسی، واحد صومعه سرا، دانشگاه آزاد اسلامی، صومعه سرا، ایران

محمد صادق یحیی پور

دکترای جغرافیای سیاسی، واحد صومعه سرا، دانشگاه آزاد اسلامی، صومعه سرا، ایران

علی کاظمی پور

کارشناسی ارشد جغرافیای سیاسی، واحد رشت، دانشگاه آزاد اسلامی، رشت، ایران

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۵/۰۶/۰۶

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۵/۰۳/۰۳

چکیده

دزدی و راهزنی دریایی یکی از چالش‌های عمده کشورهای است که عموماً با حمل و نقل دریایی سر و کار دارند. اما انگیزه‌های سیاسی ناشی از فعالیت‌های نامشروع دریایی می‌تواند تروریسم دریایی را پدید آورد. موقعیت ویژه شاخ آفریقا به ویژه کشور سومالی که در راس آن قرار دارد نشان‌دهنده تأثیر گذاری آن بر تردهای دریایی است. این کشور از شمال به خلیج عدن و تنگه باب‌المندب مشرف و از شرق نیز به اقیانوس هند ارتباط دارد فلذا تردد کشتی‌ها عموماً از پهنه‌های آبی که این کشور بدان‌ها مشرف است صورت می‌پذیرد. مشکلات ناشی از نابسامانی‌های حاکمیتی که پس از سال ۱۹۹۱ در این کشور پدید آمده است منجر گردیده که اولاً قلمروهای متعدد حاکمیتی در این کشور پدید آمده و نیز دولت قانونی این کشور توان اعمال صلاحیت در حوزه قلمروهای آبی خود را نداشته باشد. در این تحقیق به بررسی تحلیلی و توصیفی، تأثیر دزدی و تروریسم دریایی سومالی بر نقش حاکمیتی و صلاحیتی دولت‌ها در دریاها پرداخته شده 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 ارزیابی می‌شود. نتایج حاصله بیانگر آن است که جغرافیای سیاسی نابسامان در کشور سومالی باعث شده، فضای سرزمینی به عنوان مکملی لجستیکی، جهت توسعه فعالیت‌های دزدان و تروریست‌های دریایی ایفای نقش نماید و بدین ترتیب امنیت دریایی را با مخاطره مواجه سازد.

واژگان کلیدی: تروریسم دریایی، جغرافیای سیاسی دریاها، قلمروهای دریایی، دزدی دریایی، حاکمیت دولت‌ها، سومالی

مقدمه

حمل و نقل دریایی و اهمیت ژئواکونومیک مسیرهای تردد دریایی همواره عاملی بوده است که دولت‌ها و سازمان‌های تجاری دولتی و خصوصی را برای ایجاد و توسعه تجارت دریایی ترغیب می‌نماید. حجم انبوه مبادلات دریایی از سویی و نیز حمل و نقل فرآورده‌های نفتی و صادرات آن توسط کشورها به نقاط مختلف جهان باعث شده است که این دسته از فعالیت‌ها تاثیر به سزایی در جغرافیای سیاسی بین‌المللی دریاها داشته باشد. تبیین چالش‌ها و تهدیدات 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 دریاها است.

جرایم دریایی به عنوان یکی از عمده چالش‌های دولت‌ها در امر حمل و نقل دریایی محسوب می‌شود که می‌تواند سیاست‌های آنان را در کنترل قلمروهای دریایی تحت تاثیر قرار دهد. دزدی دریایی^۱ و تروریسم دریایی^۲ از مهمترین این جرایم محسوب گردیده که توسط گروه‌های تبهکار و یا تروریست در مناطقی که عموماً حاکمیت دولت‌ها کم‌رنگ تر می‌شود می‌تواند امنیت و سلامت تردهای دریایی را با مخاطره روبرو سازد. علاوه بر آن گروه‌های تروریست که با اهداف سیاسی و نیز به دست آوردن منافع مالی اقداماتی چون 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 روبرو سازند. از جمله مهمترین آب‌هایی که دارای ریسک‌های بالای راهزنی و تروریسم دریایی است می‌توان آب‌های سومالی، خلیج عدن و نیز پهنه آبی جنوب شرق آسیا و تنگه مالاکا، خلیج گینه و... را نام برد.

دو پهنه آبی شرقی و شمالی سومالی که از اهمیت به سزایی در امر تردد دریایی برخوردار است صحنه‌ای از فعالیت‌های دزدان و تروریست‌های دریایی را شامل گردیده که به ویژه در سال‌های پس از ۲۰۰۵ تا کنون منجر به بالا رفتن ریسک تردهای دریایی شده است. حملات صورت پذیرفته شده در کرانه‌های شرقی سومالی در اقیانوس هند و نیز در خلیج عدن نشأت گرفته شده از نابسامانی‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی در کشور سومالی است که در واقع به دلیل عدم وجود دولتی واحد برای اعمال حاکمیت بر این کشور می‌باشد، از این رو این دسته از جرائم در دریاها به صورت ساماندهی شده هدایت می‌شود. از آنجائیکه گروه‌های تبهکار و یا تروریست‌های سومالیایی به وسیله حملات خود به کشتی‌های موجبات ناامنی در قلمروهای دریایی کشور سومالی را فراهم آورده‌اند و یا اینکه منافع ملی کشورها را در آب‌های آزاد مورد هدف قرار می‌دهند، بنابراین این مقاله با روش تحلیلی و توصیفی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی و نیز بهره‌گیری از نقشه‌های موجود به تاثیر و دزدی دریایی بر نقش حاکمیتی و صلاحیت دولت‌ها در دریاها پرداخته و نیز با بررسی جغرافیای سیاسی نابسامان این کشور به تاثیر آن در توسعه ناامنی در مسیرهای دریایی پرداخته می‌شود. این تحقیق به دنبال پاسخگویی به این سوالات است که:

۱- جغرافیای سیاسی نابسامان چه نقشی در گسترش بی‌ثباتی دریایی سومالی دارد؟

۲- تاثیر بی‌ثباتی دریایی سومالی بر تغییر صلاحیت دولت‌ها در عرصه دریاها کدام است؟

¹ Maritime Piracy

² Maritime Terrorism

مبانی نظری

- جغرافیای سیاسی دریاها

از زمان گذشته تا کنون امپراطوری‌های بزرگ و دولت‌هایی که دسترسی به دریاها داشته‌اند تلاش نموده تا با استفاده از متون تاریخی و یا تعامل و گفتگو و حتی نزاع و درگیری حقوق خود را در کرانه‌های دریایی مشخص نمایند. اگر چه این موضوع در گذشته بیشتر بر مبنای تمرکز بر حقوق ماهیگیری تمرکز داشت، اما پس از تغییر در نقشه سیاسی جهان خصوصاً بعد از وستفاليا و نیز به وجود آمدن کشورهای مستقل که پیش زمینه‌ای از نقشه امروز جهان را پایه ریزی نمودند توجه به حقوق دریاها مد نظر دولت‌ها قرار گرفت. شکل اولیه این توجه را می‌توان در انجمن حقوق بین‌المللی^۱ که در سال ۱۸۷۳ م تاسیس شد که مباحثی چون 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 گردید (Pishgahifard, 2006:3). همچنان موسسه حقوق بین‌الملل^۲ و نیز در همان سال به موضوعاتی از آن دست پرداخت. مدرسه حقوق‌هاروارد^۳ نیز در اوایل قرن بیستم تحقیقاتی درباره دزدی‌های دریایی و دریای سرزمینی منتشر کرد که ارزش همه این فعالیت‌ها بعدها سبب شد تا در تبیین حقوق دولت‌ها بر آب‌ها مورد توجه خاص بگیرد.

اما علیرغم 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 مرزها دریایی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، دزدی‌های دریایی و... همه به عنوانی چالشی برای دولت‌های ساحلی محسوب می‌گردند لذا 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 مورد مطالعه قرار می‌دهد (Hafiznia & Kaviani, 2005:137). 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 می‌گیرد، بحث ژئوپلیتیک دریافت مطرح است و پس از تفاهم میان دولت‌ها بر سر مرز که تثبیت مرز را در پی دارد، مطالعه در قالب جغرافیای سیاسی دریا صورت می‌گیرد (Pishgahifard, 2006: eight and Nine) بنابراین در چشم انداز جغرافیای سیاسی دریاها می‌توان اهداف زیادی از موضوعات سیاسی، نظامی و اقتصادی را مد نظر قرار داد که مبتلا به برای کشورهای دارای کرانه‌های دریایی می‌باشد. در نیمه دوم دهه ۱۹۷۰، جغرافیای سیاسی دریاها بیشتر از پیش مورد توجه جغرافیدانان سیاسی قرار گرفت، چرا که علاوه بر داشتن نقش عمده‌ی ژئوپلیتیکی، وارد عرصه ژئواکونومیک‌ی نیز شده‌اند. دریاها به لحاظ نقش آفرینی در حوزه ژئوپلیتیک، بعد از نیمه دوم قرن بیستم از اهمیت بیشتر برخوردار شدند و در این میان کشمکش‌ها بر سر تصرف آنها بیشتر از گذشته فزونی یافت (Khaniha & Qorchi, 2010:229) از این رو است که

¹ International law Association

² Institute of international Law

³ Harvard law School

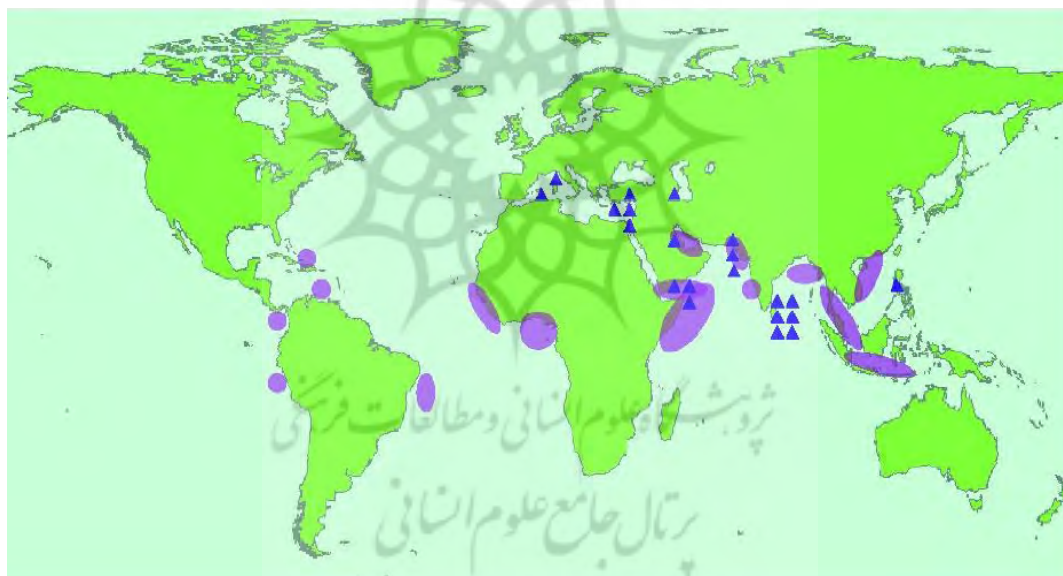
می‌توان نوآوری این مقاله را بحث در مورد تاثیر دزدی دریایی بر جغرافیای سیاسی دریاها با محوریت کشور سومالی دانست و نیز تحلیل این موضوع که اهمیت ابعاد امنیتی دزدی دریایی چه تاثیری بر روی جغرافیای سیاسی دریاها می‌گذارد. بنابراین پرداختن به موارد ذیل جزء اصلی این مقاله محسوب می‌گردد:

- ۱- حدود تملک و تصرف حیطه‌های دریایی از سوی دولت‌ها چگونه است؟
- ۲- تاثیر دریاها بر تصمیم‌گیری‌های سیاسی دولت‌ها چیست؟
- ۳- کارکرد محیط‌های دریایی در امور اقتصادی، ارتباطی، نظامی و روابط بین‌الملل چگونه است؟

(Balis,2005:184)

- دزدی دریایی، حقوق و تجارب

شاید بتوان گفت دزدی دریایی یکی از قدیمی‌ترین اشکال جرایم محسوب می‌شود که با دستیابی بشر به کرانه‌های ساحلی و رونق کشتی رانی موجبات به چالش کشیدن حمل و نقل دریایی هم از بُعد مسافری و نیز تجارت دریایی گردید. تاریخ نشان می‌دهد که واژه دزدان دریایی عبارتی بود که برای فعالیت‌هایی مثل سرقت، غارت و جنگ و جدال به همراه صدمه زدن به خدمه، مسافین و... در مکان‌هایی چون جنوب شرق آسیا، کارائیب، اقیانوس هند، دریای عدن و... به کارگرفته می‌شد.



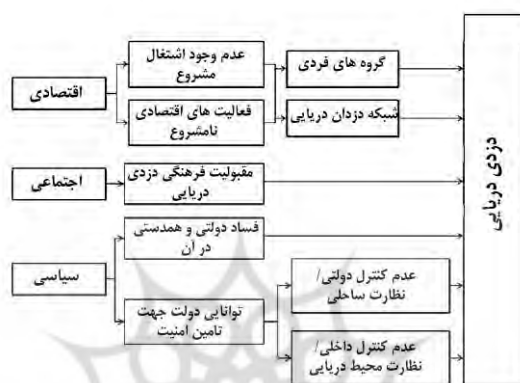
نقشه شماره (۱) مناطق آلوده جهان از حیث فعالیت‌های دزدان دریایی

Source: Eurocrime.it

برای بسط و تبیین مبحث مربوط به جرائم دریایی لازم است که طبقه بندی ایندسته از جرایم مشخص گردد لذا جرایم علیه کشتی‌ها در چارچوب این چهار گروه قرار می‌گیرند:

- ۱- ارتشاء: شامل اخاذی از کشتی‌ها یا تباری علیه کشتی‌های دریایی بوسیله مامورین 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 چهناور.
- ۴- تروریسم دریایی: شامل جرائم علیه کشتی‌ها بوسیله سازمان‌های تروریستی. (Dillon,2005:157)

شاید بتوان گفت که بیشتر جرایم نوع اول و دوم، شامل سرقت اشیای ارزشمند از قبیل وسایل الکترونیک از محموله کشتی، وجه نقد، اشیاء نفیس از کشتی‌های تجارتی، ملوانان، مسافران و حتی سرقت تجهیزات کشتی اکثراً در بنادر یا در آب‌های ساحلی صورت می‌پذیرد و لذا به طور قطع در محدوده صلاحیت قضایی کشوری است که سرقت در آب‌های آن صورت گرفته، این سرقت‌ها عمدتاً در مناطق فقیر با سطح بیکاری بالا اتفاق می‌افتد که ارتکاب به اعمال خلاف یکی از راه‌های مبارزه با گرسنگی است. (Pishgahifard, 1999:321) اما دو گونه راهزنی دریایی و تروریسم دریایی وسعت جغرافیایی گسترده تری را شامل گردیده و از آب‌های سرزمینی کشورها تا عمق اقیانوس‌ها و آب‌های آزاد توسعه یافته است.



دیاگرام (۱) عوامل موثر بر شکل‌گیری دزدی دریایی

Source: Davis, 2009:34

دزدی دریایی: برای یافتن تعریف صحیحی از راهزنی دریایی و تروریسم دریایی می‌بایست این واژه‌ها در کنوانسیون‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۸۲ حقوق دریاها بسط داد. کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریاهای آزاد و کنوانسیون ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها مقرر می‌دارد که کشتی ربایی عملی غیر قانونی است چه در آب‌هایی که در قلمرو کشورها قرار دارند صورت می‌گیرد چه در آب‌هایی که در این قلمرو نیستند (simbar, 2010:25). بر اساس ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها، دزدی دریایی عبارت است از:

الف) هرگونه عمل خشونت آمیز یا بازداشت غیر قانونی، 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 و 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 می‌سازند.

ج) هر عمل تحریک کننده یا عمل عمدی که اعمال مذکور در بندهای الف و ب را تسهیل کند. (Mousavi & et.al., 2011: 373)

تروریسم دریایی: واژه تروریسم دریایی به نسبت راهزنی و سرقت دریایی واژه‌ای متاخر تر است. در واقع در شمایی کلی، آنچه میان تروریسم دریایی و دزدی دریایی تفاوت ایجاد می‌کند اهداف گروه‌های حمله کننده و قرار

گرفتن آنها در ردیف گروه‌های تروریستی است. اما آنچه که باز هم اجماع بین المللی علیه آنان را ناممکن می‌سازد، بحث تعریف تروریسم و مقبولیت آن توسط تمام کشورها می‌باشد که با اینکه سالیان زیادی مبتلابه کشورهای جهان است هنوز لیست واحدی از گروه‌های تروریستی توسط کشورهای جهان ارایه نشده است و غالباً لیست‌های ارایه شده توسط برخی از مراکز اطلاعاتی و امنیتی مورد قبول همه کشورها نیست. تروریست‌ها تلاش‌های دریایی شان را برای دستیابی به سه هدف عمده دنبال می‌کنند: حملات علیه حمل و نقل دریایی در جهت ایجاد رعب و وحشت، قاچاق سلاح و کالاهای ممنوعه دیگر، و بدست آوردن مال از طریق راهزنی دریایی. اگرچه این فعالیتها هنوز بطور اساسی راه‌های دریایی را مختل نکرده است اما تروریست‌ها پیچیدگی و مهارت فزاینده‌ای را در حملات دریایی نشان داده‌اند که باعث نگرانی سیاستگذاران در سرتاسر جهان شده است (Taqa,2002:134) گسترده شدن صحنه‌های عملیاتی تروریست‌ها در آب‌های سرزمینی و آزاد می‌تواند تاثیر به سزایی بر روی تجارت دریایی به خصوص تجارت انرژی داشته باشد همچنین با بالا رفتن ریسک حمل و نقل، موسسات بیمه‌ای نیز متاثر از این موضوع گردیده و در مسیرهای دریایی با ریسک بالا حق بیمه‌ها افزایش می‌یابد. حقوق بین الملل چندان در مورد دریانوردی غیر نظامی گسترش نیافته است، چرا که کشتی‌ها چندان هدف مطلوب برای حملات تروریستی نبوده‌اند (simbar,2010:24).

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

جدول شماره ۱) مقایسه تروریسم و دزدی دریایی

دزدی دریایی	تروریسم دریایی
ویژگی‌های مشترک	
افراد مستقل یا اعضای گروه‌های رسمی غیر وابسته به دولت‌ها که در قبال اقدامات خود هیچ مسئولیتی را 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 چند جانبه و نیز استفاده از کمین جهت 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 و یا خصوصی و یا افراد و یا اموال برای رسیدن به اهداف شخصی اغلب مالی و یا گرفتن باج از طریق گروگان‌گیری	دستیابی به اهداف سیاسی که با به کارگیری اقدامات تروریستی جهت بالا بردن قربانیان و ایجاد ارباب بیشتر
محدوده جغرافیایی فعالیت	

به طور کلی در یک محدوده جغرافیایی مشخص که تا حدودی فعالیت‌های دزدان دریایی در آن پیش بینی می‌شود	فعالیت در مقیاس جهانی و در هم مکان و هر زمانی که اقتضا نماید.
وضعیت حقوقی	
صلاحیت جهانی، که اجازه می‌دهد تا هر ناو نیروی دریایی نسبت به بازداشت دزدان دریایی در آب‌های بین‌المللی، مناطق آزاد و نیز دریای سرزمینی اقدام نمایند.	تروریست‌های دریایی و کشورهایی که آنان 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 آموزش دیده از گروه‌های تروریستی، متعصبان مذهبی
منابع	
قایق، کشتی - کشتی مادر برای قایق‌ها، کشتی‌های دیگر، سلاح‌های گرم و سلاح‌های برش‌دهنده، مسلسل و نورافکن و... سلاح‌های برش‌دهنده، نارنجک انداز و غیره مجهز شده‌اند.	قایق‌های مسلح که به مواد منفجره، تجهیزات زیر آبی، سلاح‌های گرم و سلاح‌های برش‌دهنده، نارنجک انداز 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 و یا حمله به قایق‌ها و کشتی‌های با استفاده از جنگجویان انتحاری در نور قایق‌های مملو از مواد منفجره به منظور از بین بردن هدف

Source: Bezkorovainiy and Sokolyuk, 2012:14 & 15

یافته‌های تحقیق

- 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 شده از کشورهای سودان، اتیوپی، اریتره، جیبوتی و سومالی که 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 نمود. 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 بازگو کننده اهمیت این منطقه می‌باشد. علاوه بر این، منطقه شاخ آفریقا بر خلاف میزان وسعت آن، بحران‌های سیاسی و امنیتی زیادی را در خود جای داده است که در این راستا می‌توان به وجود بحران‌های داخلی این کشورها همانند سودان (بحران جنوب و بحران دارفور)، سومالی (جنگ داخلی که از سال ۱۹۹۱ میلادی 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 منجر به بروز درگیری‌های نظامی بین این کشورها شده است، اشاره نمود. (Hosseini, 2010: 113-114)

- جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی

سومالی، کشوری ساحلی است که در منطقه شاخ آفریقا و نیز در شرق قاره آفریقا قرار دارد. این کشور دارای ۶۳۷۶۶۱ کیلومتر مربع مساحت و نیز ۳۰۲۵ کیلومتر نوار ساحلی است که بیشترین طول نوار ساحلی را در میان کشورهای آفریقای دارا می‌باشد. جمعیت این کشور ۹۵۵۸۶۶۶ نفر بوده و 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

می‌گردد. در حال حاضر حاکمیت سومالی انحصاراً در حد حقوق قانونی قرار داشته و این کشور فاقد حاکمیت دولت مرکزی رسمیت شناخته شده بوده و از هرگونه شاخص‌های مرتبط با دولت مستقل ثابت محروم 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 دیگر نقاط 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 دول مختلف به ویژه اروپایی، ۹ درصد از ۷.۷ میلیون تن کل کالای تجاری که در کشتی رانی جهانی جابجا می‌شود از این آبراهه می‌گذرد. آب‌های سومالی کانال ترانزیتی حدود ۲۰ درصد از نفت جهان را تشکیل می‌دهند و به لحاظ دارا بودن موقعیت ممتاز یک منطقه کاملاً یک منطقه استراتژیک محسوب می‌شود (Nezafat, 2010: 249)

پس از سقوط حکومت زیادباره در سال ۱۹۹۱ کشور سومالی دچار نزاع‌های داخلی گردیده به گونه‌ای که قلمروهای حکومتی این کشور هر از چند گاهی دچار تغییر می‌گردد. بر اساس جدیدترین نقشه مربوط به قلمروهای سیاسی در سومالی، جمهوری فدرال سومالی، جمهوری سومالی لند، امارت اسلامی سومالی و منطقه بی طرف در نقشه شماره ۲ مشخص شده‌اند. همچنین دامنه‌های قلمروی گروه‌های سیاسی فعال، فراتر از مرزهای این کشور بوده و همانطور که در این نقشه دیده می‌شود در کشورهای غربی سومالی نیز ادامه یافته است.

تا قبل از سال ۱۹۹۰ مساله دزدی دریایی در کرانه‌های دریایی سومالی دارای اهمیت چندانی نبود. اما این بدان معنا نیست که فعالیت‌هایی شامل سرقت‌های مسلحانه و یا حمله به محموله‌های دریایی وجود نداشت. اما پس از سال ۱۹۹۰ با توجه به سقوط دولت و ساختارهای حکومتی، عمدتاً گروه‌هایی که سابقاً جزء ماهیگیران بومی محسوب می‌گردیدند اقدام به فعالیت‌های غیر قانونی چون دزدی دریایی نموده و این موضوع در دریای سرزمینی کشور سومالی به امری شایع تبدیل گردید. رشد تصاعدی شمار دزدی دریایی را می‌توان از سال ۲۰۰۰ تا کنون مشاهده نمود. دلیل شیوع گسترده دزدی دریایی را در کشور سومالی می‌توان به وجود فقر گسترده و نیز آلودگی زیست محیطی آب‌ها عنوان کرد 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 نموده که در قبال آزادی آنان از کشورهای متبوع، اقدام به باج‌خواهی می‌نمایند. فعال‌ترین گروه‌هایی که در زمینه دزدی دریایی فعالیت دارند گروه‌هایی هستند که از قبایل مختلف بومی منطقه بوده که عبارتند از:

- ۱- از زیر قبایل عیسی محمود و لیلکاس که از قبيله بزرگ دارود می‌باشد (Eyl)
- ۲- گاراساد از قبيله عمر محمود که از قبایل بزرگ دارود می‌باشد (Garacad)
- ۳- هوبیو از زیر قبایل هبرگدیر خود از قبيله بزرگ‌هاویه می‌باشد. (Hobyoo)
- ۴- هاردهیر از زیر قبيله هبرگدیر خود از قبيله بزرگ‌هاویه می‌باشد. (Hardheere)
- ۵- موگادیشو از زیر قبيله هبرگدیر خود از قبيله بزرگ‌هاویه می‌باشد (Mogadishu) (Hosseini, 2010: 127).

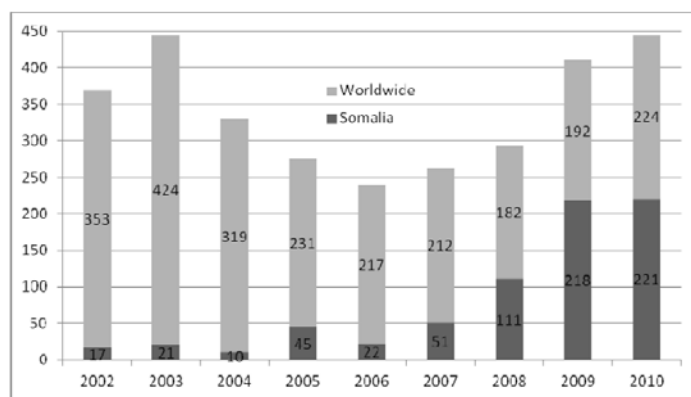


نقشه شماره ۲) وضعیت قلمروهای سیاسی در سومالی

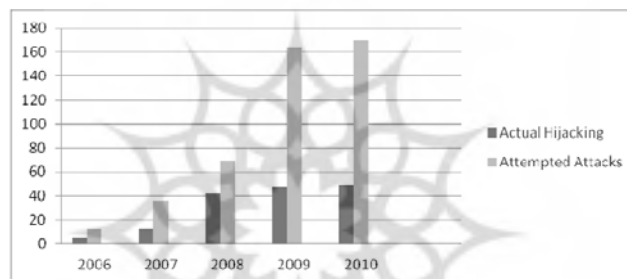
Source: Engelhard, 2012

فعالیت‌های تروریستی نیز یکی از مهمترین تهدیدها در سومالی است. به دلیل عدم وجود دولت مرکزی قدرتمند فعالیت گروه‌های تروریستی در این کشور به صورت بومی و نیز منطقه‌ای دنبال می‌شود. بر اساس اطلاعات استخراج شده از نقشه‌های تهدیدهای تروریستی در جهان در سال‌های ۲۰۰۵، ۲۰۰۷، ۲۰۰۹ که توسط موسسه Aon تدوین شده است، سومالی با ریسک بسیار بالای فعالیت‌های تروریستی شناخته شده و گونه‌های تروریستی بنیاد گرای اسلامی و نیز جدایی طلبی به همراه فعالیت‌های آدم ربایی در آن به شدت جریان دارد (Terrorism risk map, 2005&2007&2009). آنچه حائز اهمیت است آن است که دزدی دریایی یکی از فعالیت‌های گروه‌های تروریستی سومالی جهت تامین مالی است که از جمله این گروه‌ها می‌توان به گروه الشباب اشاره نمود که متهم به

ارتباط با القاعده نیز می‌باشد (Popovic, 2012:3). این گروه چند سالی است که عملاً به دفاع از دزدان دریایی علیرغم رویه پیشین خود اقدام نموده است.



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



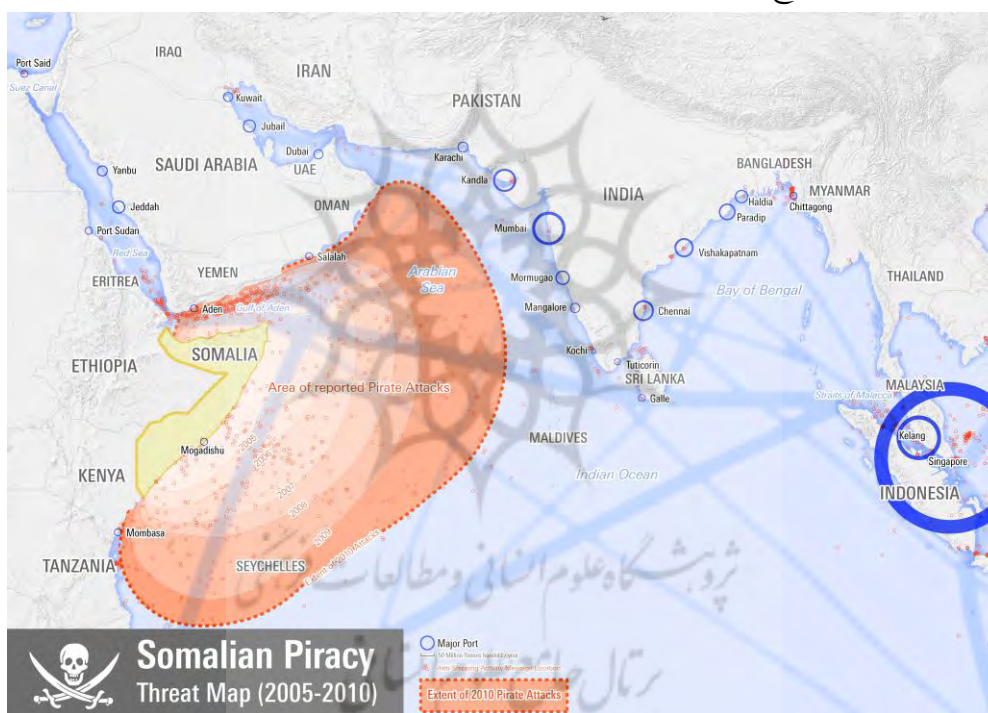
نمودار (۲) مقایسه عددی اقدام به سرقت کشتی‌ها به نسبت دزدی (موفق) آنان در سومالی
Source: Keyserlingk, 2012:44

بررسی تعداد آماری حملات و دزدی‌های صورت پذیرفته شده دریایی گویای رشد سریع فعالیت دزدان دریایی در مناطق جغرافیایی شرقی و شمالی می‌باشد. از آنجائیکه دولت هیچ کنترل انتظامی بر روی فعالیت‌های دزدان دریایی ندارد لذا حاکمیت دولت در مناطق دریایی کاملاً بی‌ثبات و بر اساس قلمروخواهی گروه‌های تروریستی و نیز دزدان دریایی تعیین می‌گردد. نقشه شماره 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 خلیج عدن تا دریای عرب در شرق و نیز تا عمق اقیانوس هند این حملات وجود داشته و از جنوب نیز تا سواحل تانزانیا دزدان دریایی سومالی فعالیت خود را توسعه داده‌اند.

خلیج عدن: خلیج عدن واقع در شمال کشور سومالی که دریای مدیترانه و دریای سرخ را به اقیانوس هند متصل می‌نماید، یکی از خطرناکترین آب‌های جهان و عمده ترین مسیر قاچاق انسان از سومالی به یمن و دیگر نقاط جهان می‌باشد. این خلیج یکی از مهمترین مناطق اقتصادی دنیا به لحاظ تجارت دریایی می‌باشد. در واقع راه نیل به سمت شاخ آفریقا و نیز دسترسی به مصر و مدیترانه گذر نمودن از طریق این خلیج است. این آبراهه به عنوان یکی از آبراهه‌های تاریخی شاید قدمتی به دوران فراغنه مصر داشته باشد. ۳۵ درصد از کل تجارت نفت برای بازارهای اروپایی می‌بایست از طریق باب المندب عبور نموده و نیز در حدود ۸٪ 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 بی ثباتی می باشد. فعالیت های گروه های تروریستی در سومالی و نیز القاعده در یمن و نیز اقدامات گروه های شبه نظامی اسلامگرا در دو کشور سومالی و یمن و نیز شبه جزیره عربستان چالش های بسیاری را به لحاظ افزایش ریسک حمل و نقل دریایی پدید آورده است. دزدان دریایی از عدم اشراف و اعمال حاکمیتی یمن و نیز سومالی سود جسته و در قلمروهای دریایی دو کشور اقدام به فعالیت دزدی دریایی می نمایند این در حالی است که محموله های به سرقت رفته و یا کشتی های ربوده شده به منظور دریافت باج به مناطق ساحلی یمن و سومالی کشانده شده و تا زمان اخذ باج به عنوان گروگان حفظ می شود. ویژگی های دزدی دریایی در خلیج عدن را می توان به شرح ذیل بر شمرد:

- ۱- راهزنی ها سازمان یافته است (سازماندهی دزدان در مساحتی بیش از ۵۰۰ مایل)
- ۲- راهزنی ها توأم با گروگانگیری است که متفاوت با دزدی دریایی سنتی است. در واقع افرادی را به گروگان می گیرند و در مقابل دریافت باج، این افراد را آزاد می کنند (Hosseini,2010).



نقشه ۳ دامنه جغرافیایی فعالیت دزدان دریایی سومالی از سال ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰

Source: Wikimedia.COM

اگر چه حملات دزدان دریایی از سراسر سواحل سومالی صورت می پذیرد اما منطقه خودمختار پانتلند نقش به سزایی در سازماندهی این حملات دارد. از آنجائیکه این منطقه در تقاطع میان خلیج عدن و اقیانوس هند و به عبارتی در راس شاخ آفریقا واقع شده است فلذا از لحاظ استراتژیک موقعیت مشرف بر خلیج عدن و پهنه آبی شرقی کشور سومالی را دارا می باشد. ذخایر بزرگ آبزیان دریایی همچون ماهی مردم این منطقه را در امر دریانوردی توانمند ساخته لذا مشاهده می گردد که افرادی که در امر دزدی دریایی فعالیت می نمایند در گذشته غالباً ماهی گیر بوده اند. مجموع فعالیت های دزدان دریایی باعث شده است که چشم انداز زندگی انسانی منطقه دستخوش تغییر گردیده و از منطقه ای فقیر به یکی از لوکس ترین مناطق کشور سومالی در آید که در آن جدیدترین خودروها،

سلاح‌ها، ساختمان‌ها و... از طریق درآمدهای ناشی از فعالیت‌های دزدان دریایی، به کار گرفته می‌شود. (Cronje, 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 به یکی از مشاغلی که موجب توسعه و رهایی از فقر بدل شده است، تصور می‌شود.

- اقدامات بین‌المللی علیه دزدان دریایی سومالی

فعالیت‌های کشورهای را علیه دزدان دریایی سومالی می‌توان به دو دسته گروه بندی کرد. گروه اول که بر اساس قوانین و مقررات مربوط به دریاها اقدام‌های خود علیه دزدان دریایی معطوف داشتند و دوم اقداماتی که بر اساس فصل هفتم منشور ملل متحد به اجرا گذاشته شد.

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 در مورد دریاهای آزاد ارایه می‌دارد که در واقع دزدی دریایی به کارگیری تعاریف و محدودیت‌های ذیل به دست می‌آید:

الف: هرگونه عمل خشونت آمیز غیر قانونی یا توقیف، یا هر گونه عمل غارت که در راستای اهداف خصوصی توسط خدمه یا مسافری یک کشتی خصوصی یا یک هواپیمای خصوصی ارتکاب یافته و هدایت شده باشد.

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

ج: علیه یک کشتی، هواپیما، اشخاص و 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 آماده سازی برای انجام اعمال مورد اشاره در بندهای الف و ب فوق شود.

همچنین دیوان بین‌المللی دریایی^۱ طی تعریف که در سال ۲۰۰۹ ارایه نمود دزدی دریایی را: عمل سوار شدن و یا تلاش برا 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 نمود. (Rinehard, 2012: 2) لذا کشورها به منظور پیشگیری و مقابله با دزدی دریایی در آب‌هایی که در صلاحیت قانونی هیچ کشوری نمی‌باشد و یا در دیگر آب‌ها، با یکدیگر همکاری نمایند. از این رو غالب کشورهای که دارای خطوط کشتی رانی با مسیرهایی از قسمت شرق قاره آفریقا و یا خلیج عدن بودند با اعزام ناوها و کشتی‌های مسلح تلاش نمودند تا امنیت کشتی‌های خود را تامین نمایند که در این فرایند تا کنون برخوردهای متعددی با دزدان دریایی گزارش شده است.

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. (Hosseini, 2010) بر این اساس شورای امنیت در سال ۲۰۰۸، ۵ قطعنامه جداگانه (۱۸۱۴-۱۸۳۸-۱۸۴۴-

^۱. International maritime Bureau

۱۸۴۶) علیه دزدی دریایی تصویب نمود و نیز بر اساس درخواست رئیس جمهور سومالی مبنی بر عدم توانایی دولت در تعقیب و بازداشت دزدان دریایی قطعنامه شماره ۱۸۵۱ نیز تصویب گردید که از نظر مفاد حائز اهمیت است. در خلیج عدن که ناوگان بین المللی ناچار به عبور از یک کریدور باریک است، دزدان دریایی می‌توانند در آب‌های بین المللی حمله کنند و سریعاً به آب‌های سرزمینی سومالی برگردند. دوّم ژوئن ۲۰۰۸، شورای امنیت با تصویب قطعنامه شماره ۱۸۱۶ به این مساله پاسخ داد؛ این قطعنامه به دولت‌ها اجازه داده در برابر دزدان دریایی حتی در آب‌های تحت حاکمیت سومالی اقدامات لازم را انجام دهند. در این قطعنامه قید شده که این امر با رضایت دولت سومالی تصویب شده چون سومالی خود نمی‌تواند از دزدی دریایی جلوگیری و یا با گشت زنی، امنیت آب‌های ساحلی خود را تامین کند. ۱۶ دسامبر ۲۰۰۸، شورای امنیت قطعنامه شماره ۱۸۵۱ را تصویب کرد که مفصل و پیش نویس آن توسط دولت آمریکا و در هفته‌های آخر دوره ریاست جمهوری بوش تهیه و تنظیم شده بود. این قطعنامه که اجازه استفاده از نیروهای نظامی را به عملیات‌های زمینی در قلمرو سومالی نیز 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 در سومالی را انجام دهند. نگرانی سایر اعضای شورای امنیت، آمریکا را برآن داشت که پیش نویس قطعنامه پیشنهادی خود را که اشاره به انجام عملیات در قلمرو هوایی سومالی داشت پس بگیرد اگر چه 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 یک اقدام بی سابقه از طرف شورای امنیت است؛ زیرا قطعنامه‌های شورای امنیت پاسخ‌هایی فراتر از حقوق بین الملل عرفی را تجویز کرده و این مساله برای دولت‌هایی که در ارتباط با دزدی دریایی سابقه و مشکلاتی دارند این نگرانی را ایجاد کرده که قطعنامه‌ها ممکن است سابقه ای را ایجاد کنند که به حاکمیت سرزمینی آن‌ها خدشه وارد کند. متون پیوست قطعنامه‌ها و بیانیه‌های اعضای شورای امنیت تصریح و تاکید دارند که قطعنامه‌ها صرفاً در وضعیت سومالی اعمال می‌شود و هیچ گونه سابقه ای در حقوق بین الملل عرفی ایجاد نمی‌کند. در حقیقت، خود دولت انتقالی سومالی این اقدامات را خواسته و با آن موافقت کرده و مساله ای است که خود سومالی نمی‌تواند با این معضل برخورد کند. وانگهی، قطعنامه‌ها ضروری دانسته که هر گونه اقدام در خاک سومالی باید توسط دولت موقت ملی آن کشور تایید شود و مطابق حقوق بشر دوستانه بین المللی باشد. این شرط اخیر، یعنی مطابقت اقدامات انجام شده با حقوق بشر دوستانه بین المللی، ممکن است قلمرو عملیات احتمالی به موجب قطعنامه را خیلی محدود کند. دزدان دریایی رزمنده نیستند بلکه غیر نظامی‌اند. در حقوق بین الملل بشر دوستانه نمی‌توان غیر نظامیان را مورد 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 غیر نظامی در بر داشته باشد. قطعنامه شماره ۱۸۵۱ به صراحت قلمرو تعقیب مجاز را باز هم توسعه و اجازه داده دزدان دریایی از آب‌های دریای آزاد به آب‌های سومالی و از آن جا به سمت قلمرو زمینی تعقیب شوند.

(Kontorovich, 2011) همچنین در خصوص صلاحیت محاکمه دزدان دریایی دستگیر شده، این موضوع تحت صلاحیت جهانی قرار داشته که کشورهای می‌توانند بر اساس قوانین و مقررات خود نسبت به مجازات دزدان دریایی

اقدام نمایند. هر چند که بر اساس توافقات برخی از کشورها دزدان دریایی دستگیر شده جهت محاکمه به کشور کنیا عودت داده می‌شوند اما برخی از کشورها نیز مجرمین را به کشور خود جهت محاکمه انتقال داده‌اند.

- دزدی دریایی در سومالی و چشم انداز جغرافیای سیاسی دریاها

توسعه و شیوع دزدی دریایی در کشور سومالی و مناطق پیرامونی آن عمدتاً به دلیل عدم وجود منابع اقتصادی لازم جهت امرار معاش ساکنان و نیز عدم اعمال حاکمیت دولت به دلیل ساختار بی ثبات آن می‌باشد. همچنین صید بی رویه منابع آبزیان دریایی توسط سایر کشورها از جمله اروپایی و نیز تخلیه زباله‌های اتمی در آب‌های سومالی از دیگر عوامل موثر در گسترش فقر و ایجاد و توسعه دزدی‌های دریایی شده است. از این رو تاثیر دزدی‌های دریایی در کرانه‌های دریایی سومالی و نیز فرا تر از آن که حتی تا بیش از ۱۰۰۰ مایل دریایی نیز در عمق اقیانوس هند نیز 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 می‌نمایند به شرح ذیل دسته بندی می‌گردند:

۱- تغییر در مسیر حمل و نقل کشتی‌ها

۲- به کارگیری ناوگان‌های نظامی جهت پشتیبانی

۳- تعقیب دزدان دریایی حتی در آب‌های سرزمینی

۴- توانایی بالقوه شکل‌گیری تروریسم دریایی

۵- امکان وقوع درگیری‌های پراکنده توسط نیروهای بومی با ناوگان‌های خارجی

۶- آلودگی محیط زیست

۱- تغییر در مسیر حمل و نقل کشتی‌ها: شرکت‌های کشتی رانی با توجه به تهدیدهای موجود در مسیرهای حمل و نقل دریایی سعی می‌نمایند که مسیرهای کم ریسک را انتخاب نمایند. از آنجائیکه هر گونه تغییر در مسیر رایج مستلزم هزینه‌هایی چون هزینه سوخت و نیز هزینه‌های بیمه‌ای^۱ است لذا هر مسیری نمی‌توان به عنوان مسیر مقرون به صرفه انتخاب شود و علاوه بر آن پهنه آبی شرقی این کشور غالباً در دسترس دزدان دریایی می‌باشد.

۲- به کارگیری ناوگان‌های نظامی جهت پشتیبانی: چند سالی است که برخی از کشورهای جهان جهت ارتقای امنیتی تردد کشتی‌های خود اقدام به اعزام ناوهای جنگی به مناطقی که دارای ریسک دزدان دریایی می‌باشند در خلیج عدم و آب‌های شرق آفریقا نموده‌اند که در این میان می‌توان به ناوگان کشور آمریکا، انگلستان، روسیه، فرانسه، هند، ژاپن، ایران، چین و... اشاره نمود. از سویی حضور این کشتی‌های نظامی مشکلاتی را برای کشور یمن به لحاظ اعمال حاکمیت بر روی مناطق دریایی خود به وجود آورده است. از این رو کشور یمن مخالف این حضور در سواحل خود می‌باشد. 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 می‌باشد. (Hosseini,2010:155-114)

^۱ شرکت‌های بیمه‌ای نیز در این مسیر از درآمد‌های باد آورده‌ای بهره‌مند شده‌اند به طوری که قبلاً هر کشتی برای عبور یک بار از خلیج عدن ۵۰۰ تا ۶۰۰ دلار حق بیمه می‌داد ولی اکنون این مبلغ به ۲۰ هزار دلار تغییر کرده است و این خود نشان از میزان در آمد حاصله ناشی از بحران دزدی دریایی می‌باشد. (Hosseini,2010:252)

۳- تعقیب دزدان دریایی حتی در آب‌های ساحلی: فرایند تعقیب و گریز دزدان دریایی توسط ناوها و کشتی‌های جنگی اگر چه با مجوز رئیس جمهور سومالی در آب‌های سرزمینی این کشور مجاز شمرده شده است اما این موضوع با تثبیت دولت مرکزی می‌تواند در آینده لغو گردد همچنین ایندسته از اقدامات (تعقیب دزدان دریایی) در خلیج عدن می‌تواند با نقض حریم حاکمیت دریایی کشور یمن یا سایر کشورها به غیر از سومالی به صورت عمد یا غیر عمد همراه باشد که امکان بروز اختلافات سیاسی را دامن خواهد زد. علاوه بر آن دزدان دریایی با توجه به شناخت منطقه پایگاه‌هایی نیز 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 گردد می‌تواند آنها را به سمت به کارگیری تروریسم وا دارد به این معنا که دزدی دریایی یکی از ابزارهای امرار معاش برخی از مردم در سومالی می‌باشد و گاهی این دزدان در افکار عمومی مردم سومالی به مثابه قهرمانان می‌باشند لذا تنها برخورد نظامی با آنان، می‌تواند اهداف آنها را به سمت تروریسم تغییر مسیر دهد یعنی فعالیت‌های آنان را در جهت اقدامات خرابکارانه مانند بمب‌گذاری، غرق نمودن کشتی‌ها و یا حتی حمله به اسکله‌ها و نیز حملات کور و... تغییر جهت دهد.

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

۶- آلودگی زیست محیطی: از آنجائیکه دزدان دریایی یا تروریست‌های دریایی التزامی به قوانین ملی و بین‌المللی ندارند لذا در حملات خود احتمال به وجود آوردن یک فاجعه زیست محیطی 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 و یا کسب منافع برای گروگان‌گیران نباشد هرگونه آسیب تلافی جویانه به کشتی و یا غرق کردن آن فاجعه‌ای زیست محیطی به همراه خواهد داشت.

نتیجه‌گیری

دزدی دریایی به عنوان 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 آنان را به دلیل وسعت صحنه عملیات کاهش می‌دهد. موقعیت جغرافیایی کشور سومالی که در مسیر تردد حمل و نقل دریایی در شاخ آفریقا قرار دارد این مساله را خاطر نشان می‌کند که امنیت مسیرهای دریایی در منطقه تامین نمی‌شود مگر آنکه دولت سومالی بتواند بر آب‌های خود اعمال حاکمیت نماید. این موضوع با توجه به وضعیت نابسامان سیاسی و اقتصادی این کشور درهاله‌ای از ابهام است. تلاش‌های بین‌المللی برای تامین امنیت کشتی‌های باربری و مسافربری

اگرچه متمر ثمر واقع شده و کاهش نسبی عملیات‌های موفق دزدان دریایی را منجر گردیده اما هیچگاه به معنای کاهش قطعی و یا برچیده شدن ریسک دزدی دریایی در خلیج عدن یا آب‌های شرقی سومالی نیست. جدول شماره ۲ نشان‌دهنده آن است که تلاش‌ها برای مقابله با دزدان دریایی در منطقه خلیج عدن منجر به حصول نتایج مثبت شده و روند حملات و دزدی‌ها در این منطقه با کاهش چشمگیری مواجه می‌باشد اما بر خلاف آن در پهنه آبی شرق سومالی در اقیانوس هند این حملات با توسعه صحنه عملیات که گاه تا قلمروهای دریایی شبه جزیره هندوستان نیز می‌رسد افزایش یافته است.

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

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

Source: 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 در راستای پوشش دریایی حملات، لذا 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 نموده‌اند که حتی این پایگاه‌ها در کشورهای همجوار نیز توسعه پیدا کرده است. بنابراین جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی توانسته است انسجام لجستیکی به منظور حملات دزدان و تروریست‌های دریایی سومالی را میسر سازد و از این رو اختلافات در فضای سرزمینی و قلمروهای محلی باعث توسعه حفره‌های سیاسی و امنیتی شده که در پناه آن افراد به سمت جرایم دریایی روی می‌آورند.

همچنین اگر چه تامین امنیت مسیرهای دریایی در آب‌های سومالی یا آب‌های همجوار آن بوسیله حضور ناوگان‌های نظامی امری موثر است اما هزینه‌های موجود و نیز پشتیبانی لجستیکی این اقدامات را در دراز مدت با چشم اندازی مبهم روبرو می‌سازد. از سوی دیگر محدود شدن منابع مالی دزدان دریایی که از طریق نا امن شدن صحنه عملیاتی توسط ناوگان‌های نظامی به وجود می‌آید می‌تواند آنان را به سمت تروریسم دریایی سوق دهد به این معنا که با توجه به وجود اندیشه‌های بنیادگرایانه اسلامی در کشور سومالی و نیز وجود شاخه‌های القاعده در این کشور این امکان را به وجود می‌آورد تا افراد بومی برای امرار معاش نقش مزدور یا نیروهای جهادی را پذیرا گردیده و اقدامات کور علیه کشتی‌ها ترتیب دهند. از این رو صلاحیت کشورها در دریاها اقتضا می‌نماید که منافع ملی خود را از طرق مختلف تامین نمایند بنابراین 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 و یا از شرکت‌های امنیتی در خصوص پشتیبانی کمک گرفته‌اند از این رو تاثیر بی ثباتی دریایی سومالی را می‌توان: ۱- سیاستگذاری دولت‌ها در خصوص پشتیبانی نظامی از کشتی‌های متبوع ۲- استقرار ناوهای جنگی در پهنه‌های آبی شرق و شمال سومالی ۳- همکاری فی مابین برای کاهش ریسک حملات دزدان دریایی ۴- استفاده از

* آمار به حملات دزدان دریایی سومالی مربوط می‌باشد.

قوانین و مصوبات شورای امنیت سازمان ملل متحد برای تعقیب دزدان دریایی ۵- استفاده از کنوانسیون‌های ضد تروریستی جهت اعمال در عرصه دریاها دانست.

References

- Balis, John and others (2005), the strategy in the contemporary world; Introduction to Strategic Studies, Translation Kabk Khabiri, Tehran: Tehran Abrar Moaser International Research Institute.[In Persian]
- 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 2005)
- 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/>
- Eugene, kontorovich (2011) international legal response to the problem of piracy off the coast of Somalia, translation Javed Hamid Reza Zadeh: <http://qanun.blogfa.com/post/46/>[In Persian]
- Hafeznia, MR and Murad Kaviani Rad (2005) New Prespective in political geography, Tehran: SAMT Published[In Persian]
- Hosseini, M. (2010) piracy from the perspective of international law, scientific meeting : <http://internationallawof.blogfa.com/post-605.aspx>[In Persian]
- Hosseini, MJ (2010) The crisis of piracy off the coast of Somalia and the role of trans-regional powers, African Studies, spring and winter 2010, p168-111 [In Persian]
<http://www.eurocrime.it/pirateria.html>
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Somalian_Piracy_Threat_2010_map-fr.svg
- 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
- Khaniha, N. and M. Qorchy (2010), globalization, post-Fordist economy and international straits, the International Journal of Foreign Relations, the first year, the first issue, Spring 1388, pp. 256-227
- Simbar, Reza. (2010) On terrorism in the international system, Rasht, Iran: Islamic Azad University of Rasht[In Persian]
- Mousavi, Seyedfazlollah & Other(2011)Current challenges in international law on the exercise of jurisdiction over piracy, Journal of Law, in Issue 32, Spring 2011, p402-367[In Persian]
- Murphy, Martin N (2012) SOMALI PIRACY WHY SHOULD WE CARE? RUSI JOURNAL DECEMBER 2012 VOL. 156 NO. 6 pp. 4-1
- Nezafat ,N.A(2010) Piracy in Somalia and the international response and the role of Europe, Africa Studies Quarterly, Winter 2010, pp. 274-249[In Persian]
- Pishgahifard, Z. (1999) Geography of illegal activity in the world today, the House Journal and Research, No. 28, October-Persian [In Persian]
- Pishgahifard, Z. (2006) Introduction to the political geography sea (with an emphasis on Iranian waters), Tehran: SAMT Published[In Persian]
- 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

Taqa, Kimia (2010) among other crimes, maritime piracy, Journal of Evidence, No. 14, Spring-Summer 2010. [In Persian]

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>

