



Creative Commons Attribution 4.0 International License (CC BY 4.0)



<http://dx.doi.org/10.22067/pg.2022.26927.0>

پژوهشی

تأثیر جرایم دریایی در دریای جنوبی چین بر همگرایی منطقه‌ای

رحمت حاجی مینه (استادیار روابط بین‌الملل، گروه ارتباطات و علوم اجتماعی، واحد تهران شرق، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران).

r.hajimineh@gmail.com

سید مصطفی هاشمی (استادیار جغرافیای سیاسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات تهران، تهران، ایران).

m.hashemi2006@gmail.com

مهدی قلعه‌نوعی روزه گیر (دانش آموخته کارشناسی ارشد روابط بین‌الملل، واحد تهران شرق، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. نویسنده

مسئول)

m1.rouzegir@yahoo.com

چکیده

آب‌های دریای جنوبی چین جزء خطوط مهم کشتیرانی بین‌المللی و شریان مسیره‌های دریایی جهان محسوب می‌شود. بیش از نیمی از تجارت جهانی و یک‌سوم حمل‌ونقل دریایی از این منطقه عبور می‌کند. در سال‌های اخیر پهنه آبی دریای جنوبی چین بویژه تنگه مالاکا و دریای سولو-سولوسی (مرز آبی سه کشور مالزی، اندونزی و فیلیپین) به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و ژئواکونومیکی در توسعه اقتصادی و سیاسی کشورهای این منطقه بسیار حائز اهمیت بوده است. با این وجود، تجارت دریایی در این پهنه آبی با چالش‌های فزاینده‌ای در حوزه تهدیدات امنیتی دریایی در سال‌های اخیر نیز مواجه بوده است. مهمترین تهدیدهای امنیت دریانوردی در منطقه مذکور شامل دزدی دریایی، تروریسم دریایی، ماهیگیری غیرقانونی و آلودگی دریایی ایجاد شده به دلیل فعالیت مبادین نفت و گاز در دریا است. در همین راستا سؤال اصلی پژوهش این است که تأثیر جرایم دریای جنوبی چین چه تأثیری بر همگرایی منطقه‌ای داشته است؟ در پاسخ به این سؤال، فرضیه اصلی پژوهش این است که علیرغم تهدیدهای مشترک ناشی از جرایم دریایی در دریای جنوبی چین، اما به دلیل رقابت‌های ژئوپلیتیک و منافع متعارض بازیگران همچون حضور بازیگران فرامنطقه‌ای، روند همگرایی برای مبارزه با جرائم دریایی در این منطقه موفق نبوده است. ضمناً روش پژوهش در این مقاله توصیفی-تحلیلی است.

واژگان کلیدی: امنیت دریایی، تروریسم، دزدی دریایی، دریای جنوبی چین.

۱. مقدمه

استفاده از مسیرهای دریایی جهت حمل و نقل کالاها، از دیرباز مورد توجه بوده و همواره ساکنین سرزمین‌هایی که در کنار دریاها و آب‌ها قرار داشتند تلاش می‌کردند تا برای امرار معاش و تأمین معیشت خود از این عامل جغرافیایی بهره‌گیری نمایند. اهمیت ژئوپلیتیک و ژئواکونومیک مسیرهای تردد دریایی در کنار عواملی همچون توسعه تجارت دریایی، هزینه نسبتاً پایین حمل و نقل دریایی نسبت به دیگر ابزارهای حمل و نقل و نیاز روزافزون کشورهای صنعتی و درحال توسعه به واردات انرژی موجب شده تا دولت‌ها و سازمان‌های تجاری دولتی و خصوصی در صدد بسط و توسعه راه‌کارهای تجارت و حمل و نقل دریایی باشند. با این حال یک مجموعه تهدیدات هستند که همواره امنیت تجارت دریایی را با چالش مواجه کرده‌اند و باعث شده است تا امنیت منطقه دریایی و نیز امنیت نظام تجارت بین‌المللی با مخاطراتی مواجه شود. مواجهه دولت‌ها با چالش‌هایی این چنینی باعث شده تا این بازیگران تأکید ویژه‌ای به موضوع جغرافیای سیاسی دریاها داشته‌باشند و ضمن تلاش برای ایجاد یک سیستم حقوقی و امنیتی؛ جهت رفع چالش‌ها و تهدیداتی که در مسیرهای تردد دریایی وجود دارد؛ برای افزایش قلمرو حاکمیت خود بر دریاها و گسترش وسعت دریای سرزمینی، مالکیت بر منابع رو و زیر بستر دریاها و انجام امور نظامی، تجاری و اقتصادی تحت حاکمیت خود تلاش زیادی از خود بروز دهند.

یکی از مسائلی که امروزه باعث شده تا حاکمیت دولت‌ها در قلمرو دریایی‌شان با چالش روبرو شود موضوع جرایم دریایی است. رسیدگی به چالش‌های ناشی از جرایم دریایی دارای ماهیت و ابعاد چندجانبه‌ای است. دزدی دریایی، تروریسم دریایی، آلودگی و شکار غیرقانونی در دریاها، چهار وجه غالب جرایم دریایی است که بالقوه می‌تواند امنیت تردهای دریایی را به مخاطره اندازد و منافع ملی کشورهای ساحلی را با چالش بکشد.

پدیده جرایم دریایی (دزدی و تروریسم دریایی) در منطقه دریای جنوبی چین، باعث توجه و حضور بیش از پیش دولت‌های ساحلی و قدرتهای منطقه‌ای در این مناطق شده است. هر چند حضور قدرتمند نظامی کشور چین این خطر را حداقل در آبهای دریای جنوبی چین برطرف نموده است اما وضعیت در آبهای تنگه مالاکا و سولو-سولاوسی¹ همچنان خاکستری است. پدیده جرایم دریایی در گذشته، به عنوان یک چالش برای دولت‌های ساحلی به حساب می‌آمد اما امروزه با توسعه ابزارهای امنیتی، این فرصت را به دولت‌های ساحلی و فرمانطقه‌ای داده تا بتوانند به بهانه مقابله و مبارزه با دزدی دریایی و تروریسم بین‌الملل، در صدد نیل به اهدافی غیر از آنچه که به طور آشکار بیان می‌کنند باشند.

مواجهه نظام بین‌الملل با چنین رخدادی باعث شده تا حضور خود را مستمسک قرار داده و برای برخورد با این موارد، اقدام به ارائه طرح‌های مختلف در اقصی نقاط جهان می‌کند. این تحقیق به دنبال پاسخگویی به این سؤال است که تاثیر جرایم دریای جنوبی چین چه تاثیری بر همگرایی منطقه‌ای داشته است؟ در پاسخ به این سؤال، فرضیه اصلی پژوهش این است که علیرغم تهدیدهای مشترک ناشی از جرایم دریایی در دریای جنوبی چین، اما به

¹. Sulu- Sulawesi

دلیل رقابت‌های ژئوپلیتیک و منافع متعارض بازیگران همچنین حضور بازیگران فرامنطقه‌ای، روند همگرایی برای مبارزه با جرائم دریایی در این منطقه موفق نبوده است.

۲. ادبیات پژوهش

۲-۱. ادبیات تجربی

در بررسی پیشینه تحقیق در رابطه با جرائم دریایی در دریای جنوبی چین بر همگرایی کار جدی انجام نشده است هرچند موضوعات نزدیک به آن با رویکردهای مختلف نظری به نگارش در آمده است که عمده‌ترین آنها به شکل ذیل است:

- صبوری و قاسمی (۲۰۱۵) در مقاله‌ای تحت عنوان "تحولات ژئوپلیتیک دریای جنوبی چین و راهبرد بازیگران منطقه‌ای" ضمن بررسی تحولات دریای جنوبی چین از منظر ژئوپلیتیک، اهداف متعارض بازیگران منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای در این پهنه آبی را به عنوان دلایل تنش‌های اخیر ذکر کرده و چشم انداز همکاری‌های منطقه‌ای را تحت‌الشعاع خیزش چین، اهداف بازیگران و حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای در کنار منابع عظیم انرژی تبیین کرده‌اد.
- عباس زاده فتح آبادی و رضانی (۲۰۱۷) در مقاله‌ای تحت عنوان "سیاست چین در دریای جنوبی؛ سیاست قدرت و نفوذ دریایی" با کاربست نظریه رئالیسم سیاست‌های پکن را در دریای جنوبی چین بررسی و تبیین کرده‌اد. مهمترین یافته‌های این پژوهش همخوانی سیاست‌های چین در منطقه پیرامونی بوده است که خود باعث احساس تهدید از جانب بازیگران منطقه‌ای و تداوم تنش‌ها خواهد شد.
- مسرور و حسن خانی (۲۰۱۸) در مقاله‌ای تحت عنوان "بازآرایی ژئوپلیتیکی در دریای چین جنوبی" با بازآرایی منازعه ژئوپلیتیکی در دریای جنوبی چین و خصوصاً فعالیت‌های اخیر چین در منطقه تحت عنوان ابهام استراتژیک، راهبرد بازیگران را در دو سطح منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای بررسی و توضیح داده‌اد، نویسندگان مقاله معتقدند که وابستگی متقابل اقتصادی بازیگران و حضور بازیگران هسته‌ای در این حوزه فاکتورهایی هستند که امکان تبدیل تنش به جنگ را نخواهند داد.

۲-۲. ادبیات نظری

در زمینه امنیت در سیاست خارجی و همگرایی کشورها در مقابل تهدید مشترک از جمله جرائم دریایی در یک منطقه دریایی که می‌تواند تهدید مشترکی برای کشورهای آن حوزه به حساب بیاید، نظریه‌های مختلف روابط بین الملل هر کدام با دیدگاهی خاص بدان پرداخته‌اد. در روند ظهور و بروز نظریات گوناگون، نظریه مکتب کینهاگ تهدیدات امنیتی و ماهیت امنیت را تنها در چارچوب موضوع نظامی، سیاسی، اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی مورد بررسی قرار نمی‌دهد، بلکه وابستگی متقابل امنیتی و تحلیل منطقه‌ای امنیت را نیز مد نظر دارد. به عبارت دیگر، این مکتب، مطالعات امنیتی را که از ویژگی‌های دوران جنگ سرد است از حوزه مطالعات راهبردی دوران

جنگ سرد تفکیک کرده و آن را ذیل روابط بین‌الملل و مطالعات راهبردی را ذیل مطالعات امنیتی قرار داده است (Abdullah Khani, 2004: 119).

در واقع مکتب کپنهاگ اصطلاحی است که بر آثار و نقطه نظرات «باری بوزان»، «الی ویور»، «جپ دو ویلد» از دانشمندان موسسه پژوهشی صلح کپنهاگ¹ گذارده‌اند. اندیشمندان این مکتب در چارچوب نظری خود، این چهار موضوع را عنوان نمودند؛ در درجه نخست: موضوعات اقتصادی، سیاسی، اجتماعی و محیط‌زیستی را به حوزه امنیت افزودند. دوم؛ امنیت را به عنوان مفهومی چند سطحی بازسازی کردند. سوم؛ نظریه امنیت منطقه‌ای به هم پیوسته را ارائه دادند و چهارم؛ برای تحلیل و تبیین امنیت، مفاهیم «امنیتی شدن» و «امنیت زدایی» را مطرح کردند (Hajimineh, 2013: 15).

باری بوزان در خصوص مفهوم امنیت معتقد است که امنیت به وضعیتی گفته می‌شود که طبق آن ارزشهای اساسی جامعه مانند حاکمیت و تمامیت ارضی مورد تهدید واقع شود و البته اگر امکانات مقابله با آن نیز در دسترس و بیش از امکانات تهدید باشد، امنیت حاصل است. اما اگر حجم و خطر تهدید بیش از امکانات باشد، در آن صورت سبب بروز ناامنی خواهد شد (Buzan, 1999: 12). مجموعه امنیتی منطقه‌ای مبنی بر این موضوع است که مجموعه‌ای متشکل از کشورها که حفظ امنیت هر یک، در گروهی حفظ امنیت دیگری است و تهدید امنیت هر یک به مثابه تهدیدی علیه امنیت دیگری است و از این منظر «بوزان» در این نظریه دو گام مهم در تحلیل مفهوم امنیت برداشت: نخست توجه به سطح تحلیل منطقه‌ای بر پایه ماهیت رابطه‌ای امنیت و درک آن به عنوان یک پدیده به هم وابسته و نه صرفاً یک موضوع جدا از هم و دوم ترسیم طیف کاملی از لایه‌های تحلیل (Buzan, 1982: 105).

۱-۲-۲. مفهوم منطقه از منظر مکتب کپنهاگ

به طور کلی چند دیدگاه کلان پیرامون نقش مناطق و جایگاه آن وجود دارد. بر اساس اولین دیدگاه، بازیگران بین‌المللی در هر سطح و موقعیتی که قرار دارند، دارای رفتارهای مشخصی خواهند بود و بنابراین حضور در منطقه تأثیری بر عملکرد یک کشور نخواهد داشت، لذا نظریه‌های امنیتی که در سطح بین‌الملل وجود دارند. قابلیت تطبیق و تجزیه و تحلیل مسایل منطقه‌ای نیز دارا می‌باشند. دومین دیدگاه مناطق را به صورت مجزا از یکدیگر فرض نموده و معتقد است که مفروضات و متغیرهای هر منطقه، خاص همان منطقه می‌باشد و قابل تعمیم و تطبیق به سایر مناطق نیست. دیدگاه سوم، ترکیبی از هر دو دیدگاه فوق است. از این منظر، مناطق دارای سطح تحلیل جداگانه هستند و از سطوح بالاتر و پایین‌تر خود تأثیرپذیر و تأثیرگذار می‌باشند. اما از سوی دیگر، هرچند مناطق از نظر ویژگی‌ها با هم فرق دارند، اما ضرورتی برای طرح معیارهای مخصوص به هر منطقه وجود ندارد و تنها تفاوت‌های مناطق در ساختار امنیتی آنها می‌باشد (Abdullah Khani, 2004: 275). نظریه مجموعه امنیت منطقه‌ای بر اساس دیدگاه سوم شکل گرفته و این ادعا را مطرح می‌کند که قادر است گونه‌شناسی مشترکی به همراه متغیرهای علی برای تشریح مبانی خود ارائه دهد.

¹. Copenhagen Peace Research Institute (COPRI)

۳. روش تحقیق

این تحقیق به روش توصیفی-تحلیلی با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی انجام گرفته و در راستای امنیت دریانوردی در پهنه‌های آبی دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی) به تحلیل سیستم‌های امنیتی مستقر در این پهنه آبی می‌پردازد و با اشاره به نیت دولت‌های ساحلی به جغرافیای سیاسی دریاها و با مد نظر قرار دادن موقعیت ژئواکونومیک منطقه، اقدام به تشریح سیاست‌های دولت‌های ساحلی و قدرت‌های فرامنطقه‌ای، جهت مقابله با پدیده‌های مذکور اشاره می‌نماید.

۴. موقعیت استراتژیک دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی)

دریای جنوبی چین با وسعتی نزدیک به یک میلیون و چهارصد هزار مایل، به عنوان بخشی از اقیانوس آرام، از شرق به تایوان و فیلیپین، از شمال به چین، از غرب به ویتنام و از جنوب به سنگاپور، مالزی، برونی و اندونزی محصور می‌باشد (Xu, 2014) (شکل ۲) و بیش از ۵۰۰ میلیون نفر از مردم چین و کشورهای پیرامون آن در خط ساحلی این دریا به مسافت ۱۰۰ مایل زندگی می‌کنند و همگی از راه ماهیگیری تأمین معاش می‌کنند (Rosenberg, 2011:4). بعد از پنج اقیانوس جهانی این دریا بزرگترین ناحیه دریایی جهان است که صدها جزیره را در بر گرفته است (Khezri, 2012: 70). معروف‌ترین جزایر این پهنه دریایی جزایر اسپارتلی^۱، جزایر پارسل^۲، جزایر پراتاس^۳، مکلسفیلد بانک^۴، اسکاربروپایاب^۵، هستند که هر یک از کشورهای منطقه شدیداً ادعای حاکمیت بر این مناطق را دارند (Xu, 2014).

¹Spartly Islands

²Paracel Islands

³Pratas Islands

⁴Macclesfield Bank

⁵Scarborough Shoal



شکل ۱: نقشه سیاسی دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی) (southchinesea.org)

اغلب این جزایر خالی از سکنه‌اند، با این حال به دلیل آنکه از لحاظ استراتژیکی در حد فاصل دو اقیانوس هند و اقیانوس آرام قرار گرفته و از لحاظ اکونومیک، جزء بارورترین مناطق ماهیگیری دنیا به حساب می‌آید، این منطقه دریایی در سالهای اخیر مورد مناقشه چین و کشورهای هم‌چون فیلیپین، تایوان، ویتنام، مالزی، و برونی قرار گرفته و در چند سال اخیر بر سر حاکمیت بر این مناطق با یکدیگر درگیری و کشمکش پیدا کرده‌اند. کشورهای پیرامونی دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی) نه تنها بر سر جزایر با یکدیگر مناقشه دارند بلکه بر سر تعیین حق حاکمیت بر قلمروهای آبی (شامل مرزبندی مناطق انحصاری اقتصادی و فلات قاره) نیز با یکدیگر دچار مشکل هستند (شکل 1)؛ این درحالیست که مسئله "حق کشتیرانی آزاد" را می‌توان به عنوان سومین مناقشه، آن هم با ابعاد جهانی به معضلات پیچیده این منطقه اضافه کرد. شرایط حاکم بر این منطقه دریایی به نحو است که رییس جمهور ایالات متحده امریکا، باراک اوباما در سال ۲۰۱۴، این منطقه را به عنوان منطقه‌ای که محور سیاست‌های واشنگتن را شکل می‌دهد نام می‌برد (Xu, 2014).

منطقه دریای جنوبی چین و آبهای زیر منطقه آن جزء خطوط مهم کشتیرانی بین‌المللی و شریان مسیره‌های دریایی جهان محسوب می‌شود. بیش از نیمی از تجارت جهانی و یک‌سوم حمل‌ونقل دریایی از این منطقه عبور می‌کند. ۸۰ درصد واردات نفت چین، دوسوم مواد انرژی کره و ۶۰ درصد مواد انرژی ژاپن از این منطقه انجام می‌شود (Khezri, 2012, 752). مجموعه تمام این موارد، حاکی از اهمیت ژئواکونومیک، ژئواستراتژیکی و ژئوپلیتیک این منطقه است.

۵. جرایم دریایی در آبهای منطقه دریای جنوبی چین

آبهای دریای جنوبی چین جزء خطوط مهم کشتیرانی بین‌المللی و شریان مسیرهای دریایی جهان محسوب می‌شود. بیش از نیمی از تجارت جهانی و یک‌سوم حمل‌ونقل دریایی از این منطقه عبور می‌کند. در سال‌های اخیر دریای جنوبی چین بویژه تنگه ملاکا و دریای سولو-سولاوسی (مرز آبی سه کشور مالزی، اندونزی و فیلیپین) به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و ژئواکونومیک در توسعه اقتصادی و سیاسی کشورهای این منطقه بسیار حائز اهمیت بوده است. با این وجود، چالش‌های فزاینده‌ای امنیت دریایی این منطقه را در سال‌های اخیر با تهدید مواجه کرده است. مهمترین تهدیدهای امنیت دریانوردی در منطقه مذکور شامل دزدی دریایی، تروریسم دریایی، قاچاق انسان، ماهیگیری غیرقانونی و آلودگی دریایی ایجاد شده به دلیل فعالیت میدین نفت و گاز در دریا است. در این پهنه آبی دزدی دریایی همچنین بعنوان تاکتیک و منبع درآمد گروه‌های مرتبط با فعالیت‌های تروریستی و افراط‌گرایی (گروه تروریستی ابوسیاف) مورد استفاده قرار می‌گیرد.

۱-۵. دزدی دریایی

بعنوان یک تهدید علیه امنیت دریایی، مساله دزدی دریایی در دریای جنوبی چین و آبهای مجاور مورد توجه جامعه جهانی است. آمار منتشره توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی نشان می‌دهد بین سالهای ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۶ مجموعاً ۶۷۷۶ مورد دزدی دریایی در جهان ثبت شده است که در این میان ۲۱۲۲ مورد تنها در آبهای منطقه جنوب شرق آسیا اتفاق افتاده است.

دریای جنوبی چین از نظر منابع اقتصادی و وضعیت ژئواکونومیک از یک وضعیت فوق‌العاده برخوردار است. به طوریکه نزدیک به ۵۰۰ میلیون نفر در سواحل آن زندگی و از طریق این دریا امرار معاش می‌کنند. این منطقه حاوی مقدار معتناهی از تنوع زیستی، منابع ژنتیکی و زیستگاه انبوه انواع ماهی‌های دریایی اعم از میگو و ماهی تن در جهان و نیز بیش از ۳۰ درصد صخره‌های مرجانی جهان است (Fensom, 2017). از سوی دیگر اکتشاف منابع انرژی گسترده در این منطقه، به همراه ساختار اقتصادی حاکم در آن، در کنار خطوط دریایی ترانزیتی این منطقه، باعث شده تا این منطقه محل تضارب دو استراتژی منطقه‌ای و جهانی قرار بگیرد. یکی از محورهای استراتژیکی این منطقه، استفاده و بهره‌گیری از خطوط بین‌المللی دریایی است. بیش از نیمی از تانکرهای نفت جهان از طریق آبهای این منطقه عبور می‌کنند و هر سال بیش از نیمی از ناوگان تجاری جهان (با تناژ بسیار بالا) از طریق دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی) عبور می‌کنند و بندرگاه‌های هنگ‌کنگ و سنگاپور را به شلوغ‌ترین بنادر حمل‌ونقل کانتینر در جهان تبدیل نموده‌اند. بسیاری از کشورهای صادرات‌محور شرق آسیا و آسیای جنوب‌شرقی که به دنبال واردات انرژی حیاتی و صادرات کالاهای خود هستند، دریای جنوبی چین شریان اصلی حمل و نقل برای آنها محسوب می‌شود، به نحوی که برای قدرت‌های بزرگ نیروی دریایی، آزادی حرکت ناوگان و کشتی‌هایشان در این خطوط دریایی بالاترین اهمیت را برای آنها دارد.

دایره دریانوردی اتاق بین المللی بازرگانی که در سال ۱۹۸۱ تاسیس گردید بعنوان محور و نقطه تماس مقابله علیه کلیه جرایم دریایی محسوب می‌شود. گزارش سال ۲۰۱۷ این اتاق نشان می‌دهد منطقه جنوب شرق آسیا در کانون جرایم دریایی دنیا قرار دارد. حدود ۱۸۰ مورد دزدی دریایی در این گزارش درج شده است، در این میان، ۶۵ مورد در آبهای دریایی اندونزی و فیلیپین یعنی منطقه سولو- سولاوسی اتفاق افتاده است (ICC International Maritime Bureau, 2017).

ماهیت دزدی‌های دریایی در این پهنه آبی متفاوت از دریای سومالی است؛ در این منطقه جغرافیایی دزدان دریایی به صورت بسیار سازمان‌یافته‌تر (در ابعاد اطلاعاتی و لجستیکی) اقدام به دزدی محموله‌های نفتی می‌نمایند. بیش از نیمی از دزدی دریایی در جهان در پهنه آبی میان کشورهای اندونزی، فیلیپین و مالزی صورت می‌گیرد. کشورهای ساحلی دلایل اصلی عدم برخورد مؤثر با دزدان دریایی را در مواردی همانند عدم قطعیت صلاحیت‌های قانونی، مناقشه بر سر حاکمیت بر مناطق دریایی میان کشورهای منطقه و نهایتاً عدم هماهنگی میان کشورهای منطقه برای مقابله با دزدان دریایی عنوان می‌کنند. با این وجود کشورهای ساحلی علیرغم شناسایی دزدان دریایی؛ در ردگیری آنها در مرزهای ملی خود به نوعی اهمال نموده و به کندی اقدام به تعقیب آنها می‌نمایند. این کشورها برای کوتاهی خود دلایلی به شرح ذیل ارائه می‌کنند:

- خسارات ناشی از دزدی دریایی در مقابل خسارات ناشی از جرایمی همچون ماهیگیری غیرقانونی، مهاجرت غیرقانونی، قاچاق انسان، قاچاق مواد مخدر و آلودگی دریایی بسیار ناچیز است به طوریکه اندونزی خسارت ناشی از دزدی دریایی در سال ۲۰۰۵ را بالغ بر ۱۰۰۰۰ دلار و خسارت وارد آمده از سوی دیگر جرایم را در ۴ میلیارد دلار عنوان کرده است.
- زیرساخت‌های لازم (اعم از اقتصادی، نظامی، انتظامی، قضایی، فناوری و ...) و نیز نیروی انسانی زبده که توانایی مقابله با دزدان دریایی را داشته باشد به یک معضل تبدیل شده است.
- صاحبان و خدمه‌های کشتی از دزدان دریایی ترس و واهمه شدیدی دارند و حاضر به افشای اطلاعات آن نیستند و حتی در صورت افشای اطلاعات، حاضر به شهادت علیه دزدان نیستند و همین عاملی شده تا ردگیری دزدان دریایی از سوی دولت‌های ساحلی یک عمل فرسایشی و طاقت‌فرسا باشد که نهایتاً به دلیل شهادت ندادن خدمه‌های کشتی‌های آسیب‌دیده، انجام عملیات قضایی غیر ممکن است.
- کشورهای منطقه نسبت به یکدیگر بدبین هستند و نگاه سوء به یکدیگر دارند و همین مسئله باعث شده تا هر یک منتظر اقدام کشور ساحلی دیگر در برخورد با دزدی دریایی باشند (Reymond, 2006).

۲-۵. تروریسم دریایی

تروریسم دریایی در مقایسه با حوادث تروریستی زمینی، درصد بسیار کمی از کل حملات تروریستی محسوب می‌شود. اما ابعاد آن میتواند به مراتب از تروریسم زمینی خطرناکتر باشد زیرا؛ نخست، حجم بالایی از تجارت جهانی از طریق دریا صورت می‌گیرد؛ دوم، امکانات جلوگیری از تروریسم در دریا محدودتر است؛ و سوم، تروریسم

دریایی بیش از تروریسم زمینی در معرض آسیب رسانی به محیط زیست است (Shargi, 2015: 138). در این مقاله بر مسئولیت دولتها در ایجاد امنیت دریاها برای مواجهه با پدیده تروریسم و دزدی دریایی تأکید شده است. ناکامی در نیل به اجماع در تعریف تروریسم از موانع عمده برای تعامل با این پدیده و به تبع آن در مواجهه با تروریسم دریایی در سطح بین-المللی محسوب میشود.

وجود حجم عظیم حمل و نقل کشتی‌ها و ناوهای تجاری در دریایی چین جنوبی و سولو-سولاوسی باعث شده تا فرصت مناسبی فراهم شود تا هم تجارت و بازرگانی رونق گیرد و هم حملات تروریستی علیه آنها اتفاق بیفتد. تروریسم دریایی که بعنوان یک تهدید علیه امنیت دریایی شناخته می‌شود از بسیاری جهات با راهزنی دریایی شباهت دارد. تفاوت عمده اما در انگیزه ارتکاب به آنهاست.

هدف و انگیزه راهزنان دریایی، اقتصادی است اما تروریست‌های دریایی، با انگیزه سیاسی اقدام به خشونت می‌کنند. تفاوت دیگری که میان آن دو وجود دارد، نوع عملکرد این دو گروه است، به طوریکه راهزنان دریایی، برای رسیدن به اهداف و مقاصدشان تمام تلاش خود را به کار می‌بندند تا مخفیانه اقدام کنند و تا آنجا عملیات خود را پیش می‌برند که لازم باشد اما تروریست‌ها برای رسیدن به هدف خود، تا آنجا که بتوانند آسیب و صدمه می‌رسانند. تفاوت دیگر این است که راهزنان دریایی اگر نیاز باشد به خشونت متوسل می‌شوند اما خشونت ابزار و شاخصه اصلی عملکرد تروریست‌ها می‌باشد. در کنار این تفاوت‌ها، شباهت‌هایی نیز وجود دارد. نتیجه عملکرد هر دو آنها باعث می‌شود تا امنیت اقتصادی، سیاسی دریاها و صنعت دریانوردی تحت الشعاع قرار بگیرد. فعالیت اقتصادی و ثبات سیاسی حاکم بر دریاها از بین برود و فضای وحشت و ترور حاکم شود (Taqi, 2009: 134).

در سالهای اخیر، مهمترین گروه‌های تروریستی در منطقه جنوب شرق آسیا که تا حدودی دانش و توان انجام عملیات در دریا را دارند، گروه ابوسیاف و جبهه اسلامی آزادیبخش مورو^۱ در فیلیپین، جنبش آزاد آچه^۲ و جماعت اسلامی در اندونزی است. از مهمترین وقایع تروریستی دریایی در دریای جنوبی چین حمله گروه ابوسیاف به کشتی سوپرفری با پرچم فیلیپین در سال ۲۰۰۴ است (Power, 2008: 111).

موضوع تروریسم دریایی هم در سطوح بین‌المللی و هم در سطح منطقه‌ای مورد توجه کشورهای ساحلی دریای جنوبی چین و آبهای مجاور آن (سولو-سولاوسی) بوده است. این کشورها موفق به ایجاد چارچوبهای کاری فراوان در قالب معاهدات، برنامه اقدام و اعلامیه‌ها شده‌اند که در ادامه به آنها اشاره خواهد شد.

۳-۵. آلودگی نفتی دریایی

آلودگی نفتی دریایی، مسئله‌ای پیچیده با ابعاد گسترده است که نمی‌توان بر اساس راهکارهای محدود با آن مقابله کرد. شرکتهای فراملی فعال در حوزه اکتشاف، استخراج و انتقال نفت، بازرگانی ثروتمند و قدرتمند به لحاظ مالی و انسانی هستند که هدف اصلی شان افزایش سود و کاهش هزینه‌هاست. از سوی دیگر، حوزه فعالیت آنها به طور بالقوه، خطرات ذاتی و خسارات گاه جبران‌ناپذیری برای جوامع، مردم و محیط‌زیست در پی دارد. رشد و توسعه

¹ . Moro Islamic Liberation Front.

² . Free Ache Movement.

شرکتهای فراملی نیازمند رشد همسوی نظام حقوق کیفری در این حوزه است. در پرتو اهداف مقرر برای خلق فرهنگ شهروندی شرکتها و اثرگذاری بر سیاستها و تصمیمات این بازیگران قدرتمند عرصه بین‌المللی به ویژه در حوزه‌های نفت و کشتیرانی، به نظر می‌رسد که نظام حقوق کیفری نیازمند اتخاذ رویکردهای جدید و در نتیجه کنارگذاشتن مجازاتهای سنتی تحمیلی بر افراد با استناد به نظام مسئولیت کیفری فردی است.

امروزه تضمین حفاظت از آلودگی محیط زیست دریایی در برابر پیامدهای عملیات پرمخاطره فراساحلی صنایع نفتی اعم از اکتشاف، حفاری و استخراج و کشتیرانی حمل و نقل دریایی محموله‌های نفتی یکی از جدیترین موضوعات در نظامهای حقوقی داخلی و بین‌المللی است. از یکسو باید به این نکته اشاره کرد که در دهه‌های اخیر، بسیاری از کنوانسیونهای بین‌المللی، لزوم ارتقای سطح ایمنی در حوزه‌های عملیاتی صنایع انرژی را مدنظر قرار داده و در این زمینه تا حدودی تأثیرگذار بوده‌اند. از سوی دیگر، وقوع حوادث نفتی بزرگ که در نوع خود، فاجعه زیست محیطی به حساب می‌آید، زنگ خطر را برای تمامی ذینفعان این حوزه اعم از حکومت‌ها و قانونگذاران، صنایع ذریبط، سهامداران، کارگزاران و مردم به صدا درآورده است. روزانه بیش از سه هزار تانکر نفتکش در آب‌های جهان در حال تردد است که هر یک از آنها سالانه بخشی از ۱/۷ میلیارد گالن نفت خام و محصولات نفتی را از طریق دریا حمل می‌کند. آمارها حاکی از آن است که ۹۹/۹۹ درصد موارد حمل نفت از طریق دریا، به سلامت به مقصد می‌رسد (Darmody, 1994)؛ گرچه بر اساس همین یافته‌های آماری، میزان خطراتی که اکنون در حوزه حمل و نقل نفت از طریق دریا وجود دارد در مقایسه با سایر تهدیدات و خطراتی که جامعه جهانی، مایل به پذیرش آن است به طور قابل توجهی بالاتر است.

تخلیه عامدانه نفت در دریا نیز مسئله‌ای مهم و نیازمند توجه است. مواردی از قبیل عملیات پاکسازی تانکرهای نفتکش و تخلیه آب موازنه به دریا، تخلیه پسماندهای نفتی و گاه حتی تخلیه کل محموله نفتی قاچاق، از مصادیق آن است که همه با انگیزه‌های اقتصادی صورت می‌گیرد (Ghanbari Jahromi & Shafiee Bafti, 2016: 54). متأسفانه روند مذکور به عنوان رویه‌ای غیرقابل قبول و البته مستمر درآمده است که حتی بیم آن می‌رود به تدریج، رویه‌ای متداول شود. بنابراین، با وجود مشخص نبودن پیامدهای دقیق قصور در توجه و رسیدگی به خطرات حمل و نقل نفت از طریق دریا، هزینه‌های اجتماعی و اثرات زیانبار آن، بسیار شدید و گاه جبران ناپذیر است.

۵-۴. ماهیگیری غیرقانونی

دریای جنوبی چین جزء بارورترین مناطق ماهیگیری دنیا به حساب می‌آید لذا ماهیگیری نقش مهمی در اقتصاد و تجارت کشورهای ساحلی منطقه و تامین معاش ساکنان این حوزه دارد. هرچند رقابت ماهیگیران برای شکار هرچه بیشتر ماهی‌ها و آبزیان دیگر باعث ظهور روشهای نوین شکار از یک طرف و تشدید ماهیگیری غیرقانونی در حوزه‌های سرزمینی کشورهای ساحلی از طرف دیگر شده است. وضعیتی که نه تنها امنیت انسانی بلکه محیط زیستی منطقه را با تهدید روبرو کرده است. وضعیتی که کشورهای منطقه روشهای خاص خود در برخورد با آن را در پیش گرفته‌اند. مهمترین اقدام در خصوص مبارزه با ماهیگیری غیرقانونی از طرف چین اعلام شده است که طی

آن چین مجازاتهای جدیدی را برای ماهیگیران غیرقانونی در دریای جنوبی چین در نظر گرفته است (<https://www.irna.ir/news/82174132/>).

حوزه آبی که به غیر از چین، کشورهای فیلیپین، برونئی، ویتنام و مالزی و همچنین منطقه تایوان مدعی مالکیت بر بخش‌هایی از آن هستند. لذا به نظر می‌رسد چین با این تصمیم قصد دارد به نوعی حاکمیت خود بر دریای جنوبی را با اجرای چنین قوانینی، بر دیگر کشورها دیکته کند؛ تصمیمی که ممکن است در آینده تنش‌هایی را بین کشورهای منطقه با چین در پی داشته باشد. گفتنی است؛ مجازات‌های در نظر گرفته شده از سوی چین، متمرکز بر تحریم‌های ناشی از ماهیگیری غیرقانونی در این مناطق است.

موضوع اصلی در این مورد آن است که هنوز مشخص نیست که از میان پکن و بازیگران دیگر خصوصاً مانیل کدامیک مجاز به ماهیگیری در این مناطق هستند.

۶. سازوکارهای مقابله با جرایم دریایی

جرایم چندگانه دریایی که به شرح آنها پرداختیم باتوجه به پیامدهای منطقه‌ای و جهانی آنها، سازوکارهای مقابله با آنها هم مبتنی بر رویکرد منطقه‌ای و بین‌المللی است. در رویکرد بین‌المللی تمرکز بر کنوانسیون‌های بین‌المللی و سازوکار حقوقی است که دولت‌های ملی با پیوستن به این کنوانسیون‌ها تلاش می‌کنند در جهت اجرایی شدن آنها گام بردارند. حال آنکه رویکردهای منطقه‌ای بیشتر سازوکارهایی سیاسی و دیپلماتیک است که در ادامه به آن خواهیم پرداخت.

۶-۱. سازوکار بین‌المللی: رویکرد حقوقی

در سطح بین‌المللی برخورد با جرایم دریایی بیشتر سازوکار حقوقی مدنظر است که در کنوانسیون‌ها و پیمان‌های چندگانه به چشم می‌خورد:

۶-۱-۱. کنوانسیون سازمان ملل متحد در خصوص حقوق دریاها^۱

این کنوانسیون که از سال ۱۹۹۴ لازم‌الاجرا شده است به ارایه یک تعریف روشن از مفهوم «امنیت دریایی» نپرداخته است. البته در برخی از مفاد این کنوانسیون به مساله امنیت پرداخته است. مواد ۱۰۰ تا ۱۰۷ کنوانسیون حقوق دریاهای سازمان ملل متحد به مقوله دزدی دریایی اشاره می‌کند. ماده ۱۰۰ کنوانسیون اشاره به دزدی دریایی در مناطق دریاهای آزاد و خارج از حاکمیت کشورها دارد. در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاهای دزدی دریایی تعریف می‌شود که براین اساس به عملی عنوان دزدی دریایی اطلاق می‌گردد که حاوی ۵ مشخصه ذیل باشد:

- خشونت، توقیف و غارت صورت گیرد؛
- در دریاهای آزاد صورت گرفته باشد؛
- حضور حداقل دو کشتی؛ یک کشتی مهاجم و دیگری کشتی که به آن حمله می‌شود؛
- کشتی مهاجم متعلق به شخص و یا اشخاص حقیقی باشد؛

^۱ . United Nations Convention on the Law of the sea, 2006

- دزدی دریایی می‌بایست صرفاً با اهداف اقتصادی صورت گرفته باشد.

براساس این تعریف، سانحه‌ای که در محدوده سرزمینی و دارای حق حاکمیت یک کشور ساحلی اتفاق می‌افتد دیگر دزدی دریایی قلمداد نمی‌شود؛ کنوانسیون در مورد این سوانح از آنها بعنوان دزدی مسلحانه در دریا نام می‌برد و پیگیری و مجازات آنرا بر عهده دولت ساحلی می‌داند. این ماده از کنوانسیون تاکید دارد به عملی دزدی دریایی گفته می‌شود که با اهداف اقتصادی صورت گرفته باشد بنابراین در مواردی که جرم مرتکب شده با اهداف سیاسی و غیره انجام شود مشمول این کنوانسیون نمی‌شود. در حال حاضر تمامی کشورهای منطقه جنوب شرق آسیا بجز کامبوج که با وجود امضای آن اما هنوز اقدام به تصویب نکرده است عضو کنوانسیون مذکور می‌باشند.

۲-۱-۶. کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی

نواقص موجود در ماده ۱۰۱ کنوانسیون حقوق دریاها با ارایه تعریف موسع از دزدی دریایی در ماده ۳ کنوانسیون مذکور تکمیل گردید. به موجب این ماده از کنوانسیون، دیگر حضور ۲ کشتی (مهاجم و هدف) در جرایم ارتكابی الزامی ندارد و حتی اگر مهاجمان از کشتی قربانی، باشد جرم مرتکب شده بعنوان دزدی دریایی تلقی می‌گردد. جدول ذیل وضعیت کشورهای منطقه جنوب شرق آسیا و آسه آن را در کنوانسیون مذکور نشان می‌دهد:

جدول ۲: چارچوب جهانی علیه تروریسم دریایی در چارچوب حقوقی بین‌المللی (UNODC, 2016)

عضویت در				نام کشور	ردیف
پروتکل کنوانسیون ۲۰۰۵	کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۲۰۰۵	پروتکل کنوانسیون ۱۹۸۸	کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸		
*	*	دارد	دارد	برونئی	۱
*	*	دارد	دارد	کامبوج	۲
*	*	*	*	اندونزی	۳
*	*	دارد	دارد	لائوس	۴
*	*	*	*	مالزی	۵
*	*	دارد	دارد	میانمار	۶
*	*	دارد	دارد	فیلیپین	۷
*	*	*	دارد	سنگاپور	۸
*	*	*	*	تایلند	۹
*	*	دارد	دارد	ویتنام	۱۰

همانگونه که مشاهده می‌شود کنوانسیون‌های مذکور به‌مراه پروتکل‌های مربوطه نتوانسته مقبولیت لازم نزد کشورهای این منطقه بویژه اندونزی و مالزی بدست آورد (UNODC, 2016). دلیل اصلی عدم الحاق این

کشورها به کنوانسیون مذکور در ارتباط با اصل استقلال و عدم مداخله است. اصلی‌ترین چالشی که باعث بروز اختلاف و تنش و عدم اعتماد متقابل در این منطقه شده است ادعاهای ارضی و حاکمیتی است که بر سر جزایر و صخره‌های این دریا وجود دارد. مورد اختلاف دیگر در خصوص استرداد مجرمین جرایم دریایی است. از اینرو، کشورهای این منطقه ناگزیر راه حل را در برگزاری نشست‌های منطقه‌ای دیده‌اند.

۳-۱-۶. کد امنیتی بین‌المللی تاسیسات بندری و کشتی ('ISPS Code')

دریای جنوبی چین دارای بنادر بسیار مهمی است که نقش بسزایی در تجارت جهانی را برعهده دارند. تنها در کشور اندونزی ۱۳۵ بندر بین‌المللی وجود دارد در حالیکه فیلیپین و مالزی هرکدام به ترتیب دارای ۵۵ و ۲۰ بندر بزرگ بین‌المللی می‌باشند.

سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۲ کد امنیتی مذکور را تصویب نمود. این کد امنیتی که شامل مجموعه‌ای از قواعد امنیتی لازم الاجرا در کشتی‌ها و بنادر می‌باشد، از اواسط ۲۰۰۴ میلادی توسط بیش از ۱۰۰ کشور اجرایی گردید. در حال حاضر تمامی کشورهای منطقه اسه ان بجز لائوس در کد امنیتی تاسیسات بندری و کشتی عضویت دارند.

۲-۶. سازوکار منطقه‌ای: رویکرد سیاسی-دیپلماتیک

سازوکار منطقه‌ای برخورد با جرایم دریایی اغلب رویکرد سیاسی-دیپلماتیک را در برمی‌گیرد که معمولاً از طریق برگزاری نشست‌های منطقه‌ای انجام می‌شود:

۱-۲-۶. موافقتنامه همکاری‌های منطقه‌ای درخصوص مبارزه با دزدی دریایی و سرقت مسلحانه

(ReCAAP^۲)

موافقتنامه مذکور چندجانبه بوده و با مشارکت کشورهای منطقه و خارج از منطقه در سال ۲۰۰۷ تشکیل گردید و در حال حاضر ۲۰ عضو دارد. این موافقتنامه دارای یک دبیرخانه مستقر در سنگاپور است. هدف اصلی ایجاد این مکانیسم انجام گشت‌های بازرسی و اجرای عملیات مشترک نبوده بلکه ایجاد مکانیسمی جهت اعتمادسازی و تشکیل مرکز تبادل اطلاعات درخصوص مبارزه با تهدیدات مرتبط دریایی است. در حال حاضر، بجز دو کشور مهم منطقه جنوب شرق آسیا یعنی اندونزی و مالزی که بیشترین جرایم دریایی در منطقه تحت حاکمیت آنها ثبت شده است بقیه اعضای آسه آن در این موافقتنامه حضور دارند. آمریکا، استرالیا و برخی از کشورهای اتحادیه اروپا نیز عضو آن می‌باشند. اندونزی بعنوان یک کشور تاثیرگذار در مقابله با جرایم دریایی به اتخاذ شیوه‌های دوجانبه در مقایسه با مکانیسم‌های چندجانبه بیشتر اعتقاد دارد.

^۱ . International Ship and Port Facility Security Code.

^۲ . Regional Cooperation Agreement against Piracy and Armed Robbery (ReCAAP)

گزارش سالانه ReCAAP نشان می‌دهد در بازه زمانی ۵ سال گذشته یعنی از سال ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ بیشترین سوانح دریایی (دزدی و سرقت دریایی) در آبهای اندونزی صورت گرفته است. جدول ذیل جرایم ارتكابی در فاصله سالهای ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ را در آبهای منطقه دریای جنوبی چین نشان می‌دهد.

جرایم ارتكابی در فاصله سالهای ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۴ (ReCAAP Report, 2017)

منطقه	۲۰۱۰		۲۰۱۱		۲۰۱۲		۲۰۱۳		۲۰۱۴	
	ناموفق	موفق	ناموفق	موفق	ناموفق	موفق	ناموفق	موفق	ناموفق	موفق
خلیج تایلند	*	۱	*	*	*	*	*	*	*	*
اندونزی	۱۰	۳۷	۲	۴۷	۶	۶۶	۷	۸۳	۵	۴۱
مالزی	*	۱۸	۳	۱۴	*	۱۱	*	۶	۱	۴
میانمار	*	*	*	۱	*	*	*	*	*	*
فیلیپین	*	۵	۳	۴	*	۳	*	۵	*	۵
سنگاپور	*	۲	*	۳	*	۲	*	*	*	*
دریای چین جنوبی	۸	۱۷	۶	۱۲	*	۷	۱	۱۰	۲	۴۰
تنگه مالاکا	۳	۵	۲	۲۴	۱	۱۲	*	۱۲	۴	۴۴
ویتنام	*	۱۳	*	۸	۱	۳	۱	۸	*	۶

۲-۲-۶. گشت تنگه مالاکا^۱

نمونه دیگر تلاش جمعی کشورهای منطقه جهت مقابله با جرایم دریایی انجام گشت‌های هماهنگ دریایی بویژه در تنگه مالاکا با حضور نیروهای دریایی مالزی، سنگاپور، اندونزی و تایلند است که در سال ۲۰۰۴ تشکیل گردید. اما نقطه ضعف مهم این ساختار اصل «احترام به حاکمیت سرزمینی» و عدم امکان حضور نیروهای دریایی در آبهای سرزمینی کشور دیگر است.

۲-۲-۳. نشست دریانوردی آسه آن (AMF^۲):

نشست مذکور در سال ۲۰۱۰ ایجاد شد. در این نشست‌ها طیف وسیعی از جرایم دریایی از جمله موضوعات مرتبط با دزدی دریایی، قاچاق انسان، ماهیگیری غیرقانونی و ... پیگیری می‌شود.

۲-۲-۴. نشست دوره‌ای آسه آن در خصوص امنیت دریایی (ARF-ISM^۳):

در سال ۲۰۰۸ سازوکار مذکور با هدف تبادل اطلاعات، ظرفیت سازی و ایجاد شفافیت پیرامون عملیات‌های کشتیرانی ایجاد گردید.

^۱ . Malacca Strait Patrol.

^۲ .ASEAN Maritime Forum.

^۳ . ASEAN Regional Forum Inter-Sessional Meeting (ARF-ISM) on Maritime Security

۵-۲-۶. گروه کاری کارشناسی امنیت دریانوردی (MSEWG)^۱

این گروه کاری ابتکار وزرای دفاع ۱۸ کشور جهان (۱۰ کشور عضو آسه آن و ۸ کشور آمریکا، روسیه، چین، ژاپن، هند، استرالیا، نیوزلند و کره جنوبی) در اولین جلسه مشترک در سال ۲۰۱۰ است.

۷. تاثیر جرایم دریایی در دریای جنوبی چین بر همگرایی از منظر مکتب کپنهاگ

باری بوزان در کتاب "مناطق و قدرت‌ها: ساختار امنیت بین الملل" نظریه «مجموعه منطقه‌ای امنیت» را مطرح نمود (1999: 23). این نظریه، جهان را به خوشه‌های گوناگون تقسیم بندی می‌کند که در قالب تقسیم مناطق از لحاظ جغرافیایی است.

از نظر «بوزان» امنیت منطقه‌ای نوعی نظام امنیتی است که کشورهای واقع در آن، دارای یک نگرانی و تشویش خاطر همسو، مشترکات تاریخی، جغرافیایی و فرهنگی می‌باشند و کشورها بر اساس نگرانی‌ها و درک مشابه از تهدیدات، به منظور حفظ و بقای خویش، قواعد و ساز و کارهای مشخصی را درپیش می‌گیرند. همانطور که بازیگران منطقه دریای جنوبی چین در برخورد با جرایم دریایی به عنوان تهدیدات منطقه‌ای ضمن عضویت در کنوانسیون‌های بین المللی تلاش کرده‌اند سازوکار منطقه‌ای نیز با برگزاری نشست‌های متعدد برگزار کنند. اما این اقدامات دولت‌های منطقه ساحلی دریای جنوبی چین هرچند که به شناسایی جرایم چندگانه دریایی از طرف آنها مبتنی بر تهدیدات منطقه‌ای منجر شده است ولی نتوانسته است به شکل گیری همگرایی در قالب یک مجموعه امنیتی منجر شود که اندیشمندان مکتب کپنهاگ همچون بوزان، ویور و دو ویلد شاخص‌های آن را وابستگی متقابل امنیتی، الگوهای دوستی و دشمنی، مجاورت، حضور حداقل دوبازیگر موثر و استقلال نسبی آن عنوان می‌کنند (Dadandish & Koozehgar Kaleji, 2010: 79). در این راستا مهمترین چالش‌ها و موانع شکل گیری یک مجموعه امنیتی منطقه‌ای برای مقابله با جرایم دریایی در دریای جنوبی چین عبارتند از:

- عدم اعتماد بازیگران ساحلی دریای جنوبی چین به یکدیگر و همکاری مشترک؛ آن چه که باعث می‌شود همگرایی از مشارکت حداکثری و عمق لازم برخوردار نباشد
- حساسیت بالای بازیگران به واگذاری اختیارات ملی (خصوصاً اندونزی و مالزی) به ویژه در حوزه‌های امنیتی به نهادهای فراملی
- ترجیح اقدامات دوجانبه یا چندجانبه گرایی محدود به جای همگرایی و چندجانبه گرایی جامع منطقه‌ای
- نگرانی بازیگران منطقه‌ای از خیزش چین و رفتارهای تهاجمی آن در منطقه
- حضور قدرت‌های فرامنطقه‌ای (آمریکا) و تقویت الگوی اختلاف و دشمنی در مقابل الگوی دوستی بین بازیگران (یارگیری آمریکا از بازیگرانی مثل فیلیپین و تایوان در مقابل چین)
- ادعای حقوقی متعدد از جانب بازیگران بر جزایر خالی از سکنه منطقه‌ای با هدف کسب منافع اقتصادی از طریق گسترش منطقه انحصاری اقتصادی

¹ . Maritime Security Expert Working Group (MSEWG).

- عدم تاثیر یکسان جرایم دریایی بر کشورهای منطقه دریای جنوبی چین و در نتیجه عدم مشارکت همه جانبه بازیگران منطقه در مقابله با جرایم ذکر شده

۸. نتیجه گیری

پهنه آبی دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی) به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و ژئواکونومیک خود، از جمله مناطقی است که با جرایم چهارگانه دزدی دریایی، تروریسم دریایی، آلودگی محیط زیست و ماهیگیری غیر قانونی مواجه است و همین موضوع باعث شده تا کشورهای منطقه درصدد سیاست گذاری های دقیق جهت تأمین منافع ملی خویش باشند؛ از سوی دیگر به دلیل اهمیت استراتژیک این منطقه برای تجارت بین الملل، قدرت های فرامنطقه ای درصدد طراحی و ارائه طرح های امنیتی مختلف جهت تأمین منافع خویش بوده اند تا بتوانند از این طریق ضمن مقابله با گروه های تروریستی، امنیت مرزهای خویش را در فراسوی مرزهای فیزیکی شان تأمین کنند. بنابراین برای فهم تحولات منطقه با وجود جرایم دریایی مساله اصلی این پژوهش تاثیر جرایم دریایی در دریای جنوبی چین بر همگرایی منطقه ای بود. همچنین فرضیه اصلی پژوهش که در چارچوب مکتب کپنهاگ بر اساس روش توصیفی-تحلیلی ارائه و اثبات شد مبتنی است بر این که علیرغم تهدیدهای مشترک ناشی از جرایم دریایی در دریای جنوبی چین، اما به دلیل رقابت های ژئوپلیتیک و منافع متعارض بازیگران همچنین حضور بازیگران فرامنطقه ای، روند همگرایی برای مبارزه با جرائم دریایی در این منطقه موفق نبوده است.

در واقع پدیده دزدی دریایی و تروریست دریایی در منطقه دریای جنوبی چین (سولو-سولاوسی) اگرچه در سالهای اخیر رو به کاهش بوده اما هنوز جرایم مذکور تهدید جدی برای امنیت دریایی در این منطقه محسوب شده و امنیت تجارت بین المللی را نیز به مخاطره می اندازد. خطر مذکور به وضوح در گزارش های ReCAAP و سازمان بین المللی دریانوردی نیز منعکس شده است. آمار منتشره توسط سازمان بین المللی دریانوردی نشان می دهد بین سالهای ۱۹۹۷ تا ۲۰۰۶ مجموعاً ۴۶۷۶ مورد دزدی دریایی در جهان ثبت شده است که در این میان ۲۱۲۲ مورد تنها در آبهای منطقه جنوب شرق آسیا اتفاق افتاده است.

قوانین موجود بین المللی از جمله کنوانسیون حقوق دریاها و کنوانسیون مبارزه با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی نیز به صورت موثری نتوانسته است از وقوع این جرایم جلوگیری نماید. همانطور که در چالش های همگرایی از منظر مکتب کپنهاگ در دریای جنوبی چین ذکر شد دو کشور موثر در این منطقه یعنی اندونزی و مالزی هنوز خارج از کنوانسیون ایمنی دریانوردی ۱۹۸۸ و پروتکل آن هستند. این در حالی است که هیچ یک از کشورهای منطقه جنوب شرق آسیا در کنوانسیون ایمنی دریانوردی ۲۰۰۵ و پروتکل مربوط به آن عضو نیستند؛ این بمعنای عدم کارایی این کنوانسیون در این منطقه می باشد.

در حال حاضر، ساختار موجود امنیت دریایی در پهنه آبی دریای جنوبی چین عمدتاً مبتنی بر ایجاد سازو کارهای اعتمادساز است چون که بی اعتمادی مهمترین چالش همگرایی دولت های منطقه است. گرچه کشورهای این منطقه جهت مقابله با چالش های موجود در جرایم دریایی به دنبال افزایش توانمندی های نظامی خود نبوده اند؛ البته موضع

چین در این خصوص متفاوت بوده است. این کشور در سالهای اخیر به شدت به دنبال افزایش حضور نظامی و استراتژیک در منطقه آبی دریای جنوبی چین بوده است. هر چند حضور قدرتمند نظامی کشور چین این خطر را حداقل در آبهای دریای جنوبی چین برطرف نموده است اما وضعیت در آبهای تنگه مالاکا و سولو- سولاوسی همچنان خاکستری است.

اصلی ترین چالشی که باعث بروز اختلاف و تنش و عدم اعتماد متقابل در این منطقه و در نتیجه عزم همگرایی شده، ادعاهای ارضی و حاکمیتی است که بر سر جزایر و صخره‌های این دریا وجود دارد. عدم وجود اعتماد متقابل میان کشورهای منطقه باعث شده است تا همکاری‌های مشترک در این حوزه از مشارکت حداکثری و عمق لازم برای همگرایی برخوردار نباشد و از اینرو، برخی کشورهای منطقه را به تعامل با سایر قدرت‌های فرامنطقه‌ای وادارد. آنچه وضعیت منطقه را بسیار پیچیده تر از قبل کرده است و در نتیجه الگوهای دوستی و دشمنی را در منطقه تقویت کرده است تا جایی که هر یک از کشورهای منطقه‌ای سعی در برقراری روابط با قدرت‌های فرامنطقه‌ای برای حفظ توازن قدرت منطقه دارد. وضعیتی که برخی شاخصه‌های منطقه امنیتی مکتب کپنهاگ همچون وابستگی متقابل و استقلال نسبی منطقه را تضعیف می‌کند و الگوهای دوستی و دشمنی مد نظر مکتب کپنهاگ را نیز نخواهد داشت.

کتابنامه

1. Abbaszadeh Fathabadi, M., & Ramezani A. (2017). China's policy in the South Sea; The Politics of Power and Maritime Influence. *World Politics Quarterly*, 6 (2). 59-84 [In Persian].
2. Abdullah Khani, A. (2004). *Security Theories, An Introduction to the Planning of the National Security Doctrine*. Iran, Tehran: Abrar Contemporary International Cultural Studies and Research Institute. [In Persian].
3. Almaududy A.A. (2016). *Maritime Security challenges in Southeast Asia: Analysis of International and regional Legal Frameworks*. Australia, Wollongong, University of Wollongong.
4. Dadandish, P., & Koozehgar Kaleji, V. (2010). A Critical Study of Regional Security Complex Theory Using the Security Environment of the South Caucasus Region, *Strategy Quarterly*, No. 56.73-107. [In Persian].
5. Darmody, Stephen J. (1994). The Oil Pollution Act's Criminal Penalties: On a Collision Course with the Law of the Sea. *Environmental Affairs Law Reviews*, 21(89), 88-144.
6. Ghanbari Jahromi, M.J., & Shafiee Bafti, N. (2015). International Legal Dimensions of Combating Marine Oil Pollution and the Criminal Liability System. *International Law Journal*, 55(3), 53-80. [In Persian].
7. Hajimineh, R. (2013). Copenhagen School; Teachings and Concepts. *World Studies Newsletter*, Internal Journal of the Iranian Association for World Studies, 1(2), 29-49. [In Persian].
8. IRNA News Agency (2016). China has imposed sanctions on illegal fishermen in the South Sea, available at: <https://www.irna.ir/news/82174132/> [In Persian].
9. Khezri, R. (2012). China's neighbors's policy in the South China Sea conflict. *Bimonthly Events and Analyzes*, January and February, No. 269. [In Persian].

10. Khezri, R. (2012). Sino-US strategy in the South China Sea. *Foreign Policy Quarterly*, 26 (3). [In Persian].
11. Kontrovich, E. (2004). The piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation. *Harvard International Law Review*, 45(1), 183-237.
12. Masroor, M., & Hassan Khani, M. (2018). Geopolitical rearrangement in the South China Sea, *Geopolitical Quarterly*, 14 (2). [In Persian].
13. Rosenberg, D. (2011). Governing the South China Sea: from freedom of the seas to ocean enclosure movements. *Harvard Asia Quarterly*, 13(4),120-154.
14. Saburi, Z., & Ghiyasi A. (2015). The Geopolitical Developments of the South China Sea and the Strategies of Regional and Transregional Actors: Implications and Consequences. *Quarterly Journal of International Relations Research*, No. 14. [In Persian].
15. Sharghi, A. (2015). Maritime Terrorism: Maritime Security and Government Responsibility, *Political Science Quarterly*, No. 31. [In Persian].
16. Taffer, A. (2013). China's claims to Sovereignty over the Sparty archipelago. *Harvard Asia Quarterly*, 15(1),16-45.
17. Taqa, K. (2009). Piracy along with other maritime crimes, *Gavah Quarterly*, 14(1-2). [In Persian].
18. UNODC. (2016). The global framework against maritime terrorism.
19. White House (2002). *National strategy to combat weapons of mass destruction (WMD)*. December.
20. World Energy Outlook (2012). In-depth study on energy-efficiency (2011). *International Energy Agency*.
21. United Nations Convention on the Law of the Sea (2006). *Full text*, related agreements, and ratifications are available from the United Nations Web site at <www.un.org/Depts/los/index.htm>.
22. Bateman, S. (2006). *Ferry Safety: A Neglected Aspect of Maritime Security?* Institute of Defence and Strategic Studies Commentaries 31.
23. Chatterjee, N. (2010). Security Raised in Malacca Strait after Terror Warning. *Reuters*, March 4. <https://www.reuters.com/article/uk-malacca-threat-idUKTRE62335320100304>
24. Fensom, A. (2017). \$5 trillion Meltdown: What if China Shuts Down the South China Sea?. *The National Interest*. Retrieved <https://nationalinterest.org/blog/5-trillion-meltdown-what-if-china-shuts-down-the-south-china-16996>
25. Valencia, M.J. (2005). *The Proliferation Security Initiative: Making Waves in Asia*. USA, New York: University of Adelphi press.
26. ICC International Maritime Bureau (2017). *Piracy and Armed Robbery against Ships*, report for the period 1 January-31 December.
27. Xu, B. (2014). *South China Sea Tensions*. at <http://www.cfr.org/china/south-china-sea-tensions/p29790>
28. U.S. to Hunt Malacca Terrorists (2004). *Channel News Asia*, June 23.
29. John B. (2004). Countries Oppose U.S. Offer to Patrol. Malacca. *Financial Times*, April 5.
30. <http://www.tradingeconomics.com>
31. <http://www.globalgisdata.com>
32. <http://www.southchinasea.org>
33. <http://www.eia.org>
34. <http://www.cfr.org/chinasea>
35. <http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/release/2003/05/2003053/-3.html>
36. <https://www.chathamhouse.org/research/topics/south-china>