

دزدی دریایی در منطقه دریای جنوبی چین: تهدید امنیت بین‌الملل یا فرصت منطقه‌ای

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

m.hashemi2006@gmail.com

زکيه نادری چنار (دانشجوی دکتری جغرافیای سیاسی، دانشگاه فردوسی مشهد، مشهد، ایران)

jakiyenaderi73@gmail.com

چکیده

پدیده دزدی دریایی و تروریسم در منطقه دریای جنوبی چین، باعث توجه و حضور بیش از پیش دولت‌های ساحلی و قدرتهای منطقه‌ای در این مناطق شده است. هر چند این پدیده در گذشته به عنوان یک چالش برای دولت‌های ساحلی به حساب می‌آمد، اما امروزه با توسعه ابزارهای امنیتی، این فرصت به دولت‌های ساحلی و فرامنطقه‌ای داده شده تا به بهانه مبارزه با دزدی دریایی و تروریسم بین‌الملل، به دنبال اهداف غیرآشکار خود در این منطقه باشند. هدف این مقاله بررسی نگرش بین‌المللی در مواجهه با پدیده دزدی دریایی دریای جنوبی چین می‌باشد و در نهایت مشخص شده که هریک از دولت‌های منطقه و فرامنطقه رفتار متفاوتی نسبت به این دو پدیده از خود بروز می‌دهند. پژوهش حاضر به روش توصیفی و تحلیلی انجام گرفته است.

واژگان کلیدی: تروریسم، دزدی دریایی، دریای جنوبی چین، آبهای آزاد

۱. مقدمه

استفاده از مسیرهای دریایی جهت حمل‌ونقل کالاها، از دیرباز مورد توجه بوده است. اهمیت ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیکی مسیرهای دریایی در کنار عواملی همچون توسعه تجارت دریایی، هزینه نسبتاً پایین حمل‌ونقل دریایی [نسبت به دیگر ابزارهای حمل‌ونقل] و نیاز روزافزون کشورهای صنعتی و درحال توسعه به واردات انرژی موجب شده تا دولت‌ها و سازمانهای تجاری به دنبال سرمایه‌گذاری در زمینه توسعه راههای دریایی باشند. علیرغم اشتیاق فراوانی که برای سرمایه‌گذاری در این حوزه وجود دارد، تهدیداتی در برابر تجارت دریایی وجود دارد که امنیت این حوزه را به چالش میکشید و همین عاملی شده تا امنیت دریاها و نیز امنیت تجارت بین‌الملل با مخاطراتی مواجه شود. مواجهه دولت‌ها با چالشهای متعدد سبب توجه ویژه آنها به موضوع جغرافیای سیاسی دریاها شده است؛ از اینرو تلاش آنها بر ایجاد مکانیزمهای حقوقی و امنیتی متمرکز شده تا ضمن فائق آمدن بر این چالشها و مقابله با تهدیداتی که پیش روی تجارت دریایی وجود دارد، برای خود منافع حداکثری تعریف کنند. گسترش وسعت دریای سرزمینی و افزایش قلمرو

حاکمیت بر دریاها، مالکیت بر منابع رو و زیر بستر و انجام امور نظامی، تجاری و اقتصادی در بستر و زیربستر و ... همگی جزء مسائلی هستند که مورد توجه دولتها بوده است.

امروزه یکی از مسائلی که باعث شده تا حاکمیت دولتها در قلمرو دریایی شان با چالش روبرو شود، موضوع جرایم دریایی است. ضعف نظارت برخی دول بر مناطق دریایی تحت حاکمیتشان، باعث شده تا این مناطق به حفره امنیتی دولت تبدیل شده و به دلیل اهمیت این مناطق برای نظام بین‌الملل و نقش خاصی که این مناطق در تجارت دریایی دارند، حضور نیروهای تبهکار در قلمرو دریایی، ابعاد بین‌المللی به خود بگیرد و دستاویزی برای دخالت و حضور نیروهای فرامنطقه‌ای در این مناطق باشد. دزدی دریایی^۱، تروریسم دریایی^۲، آلودگی^۳ و شکار غیرقانونی^۴ در دریاها، چهار وجه غالب جرایم دریایی است که بالقوه میتواند امنیت تردهای دریایی را به مخاطره اندازد و منافع ملی کشورهای ساحلی را به چالش بکشد. مواجهه نظام بین‌الملل با چنین مسائلی سبب شده تا برای برخورد با این موارد، طرحهای مختلفی را ارائه و اجرایی کنند. پهنه آبی دریای جنوبی چین به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و ژئواکونومیکی خود، از جمله مناطقی است که با هر چهار نمونه این جرایم مواجه است و همین موضوع باعث شده تا کشورهای منطقه به دنبال سیاستهایی با هدف کاهش این موارد باشند؛ از سوی دیگر به دلیل اهمیت استراتژیک این منطقه برای تجارت بین‌الملل، قدرتهای فرامنطقه‌ای در پی اجرای طرحهای امنیتی جهت تأمین منافع خویش بوده‌اند تا بتوانند ضمن مقابله با گروههای تروریستی، امنیت مرزهای خویش را در فراسوی مرزهایشان تأمین کنند. از آنجاکه دزدان دریایی و گروههای تروریستی در منطقه دریای جنوبی چین موجب ناامنی این منطقه شده‌اند، در این پژوهش به بررسی تأثیر حضور این گروهها در منطقه پرداخته و به خواستگاه دولتهای منطقه و فرامنطقه برای مقابله با پدیده دزدی دریایی پرداخته شده است. این تحقیق به دنبال پاسخگویی به این سؤال است که:

۱. دولت‌های ساحلی و قدرتهای فرامنطقه‌ای از گروههای تروریستی در دریای جنوبی چین چه بهره‌برداری کرده‌اند؟

۲. روش تحقیق

این تحقیق به روش تحلیلی و توصیفی و با استفاده از منابع کتابخانه‌ای و اسنادی انجام گرفته است. و در آن به تحلیل سیستمهای امنیتی مستقر در منطقه جهت مقابله با تروریسم دریایی در پهنه‌های آبی دریای جنوبی چین پرداخته شده و با اشاره به نیت دولتهای ساحلی و با مد نظر قرار دادن موقعیت ژئواکونومیک منطقه، سیاستهای دولتهای ساحلی و قدرتهای فرامنطقه‌ای، جهت پیشگیری و مقابله با این پدیده دریایی مورد بررسی قرار گرفته است.

¹ Maritime Piracy

² Maritime Terrorism

³ Pollution

⁴ Poaching

۳. مبانی نظری تحقیق

۳.۱. جغرافیای سیاسی دریاها

موضوع جغرافیای سیاسی دریاها تا قبل از صلح وستفاليا و تشکیل دولت-ملت‌ها چندان مطرح نبود و تا آن زمان معیار اصلی در خصوص حضور در دریاها؛ نظر امپراطوریهای حاکم، قوانین رایج در گذشته و یا متون تاریخی بجا مانده از دوران یونان باستان بود. در آن دوران، امپراطوریه‌ها بعضاً یا گفتگو را نصب‌العین خویش قرار میدادند و یا برای گسترش قلمرو دریایی خویش، به جنگ روی می‌آوردند.

تا سال ۱۸۷۳ م. که انجمن حقوق بین‌الملل^۱ تأسیس شد، وجوه استفاده از منابع مختلف دریاها برای دولت‌ها ناشناخته بود و بیشتر بر روی منابع ماهیگیری تمرکز می‌شد، اما با تأسیس این انجمن و با شناخت مزایای پهنه‌های دریایی، برای اولین بار مفاهیمی همچون دریای سرزمینی، آلودگی دریایی، بستر دریاها و منابع آن، آبراههای بین‌المللی، بهره‌برداری از معادن دریاها، دزدیهای دریایی و صلاحیت دولتهای دارای بندر مطرح شد و همین مسئله باعث شد تا دولت‌ها توجه ویژه‌ای به نقش جغرافیای سیاسی دریاها نشان بدهند. امروزه دامنه مطالعات جغرافیای سیاسی دریاها، از مباحثی همچون دریای سرزمینی، تعیین مرزهای دریایی، استفاده از منابع رو و زیر بستر دریا، دزدیهای دریایی، آلودگی محیط‌زیست و ... که پیش‌تر چالش دولتها محسوب می‌شد، فراتر رفته و به عنوان یک علم، درصدد است تا رفتار، حدود حاکمیت و صلاحیت دولتها در محیطهای دریایی و همچنین نقش عوامل و عناصر دریایی در سیاست دولتها و روابط بین‌الملل را مورد مطالعه قرار دهد.

(Hafeznia, 2005: 137). دستاویز قراردادن سیاست دولتها در عرصه جغرافیای سیاسی دریاها، نوعی تغییر نگرش و چرخش در اهداف علم جغرافیای سیاسی دریاها را به وجود آورد و همین عاملی شد تا دریاها نقش‌های جدیدی به خود بگیرند. دوران جنگ سرد و تقابل استراتژیهای غرب و شرق در این دوران، شرایط را برای شکلگیری مفهوم ژئوپلیتیک دریاها فراهم نمود و کارکرد دریاها مبتنی بر نزاع، درگیری و کشمکش دولتها بر صلاحیت و حاکمیت بر قلمروهای دریاها نقش گرفت (Pishgshifard, 2005: 8-9). اما با عبور از جنگ سرد، وجهه غالب دریاها تغییر کرد و نقش ژئوپلیتیکی دریاها کمرنگ شد و نقش اصلی و محوری دریاها بر اساس ژئواکونومیک بازتعریف شد.

(Khaniha, qorochi, 2009: 229)، امروزه دولتها درصددند با توسل به جغرافیای سیاسی دریاها، ضمن کسب منفعت حداکثری از تعیین حدود تملک و حاکمیت بر دریاهای پیرامون خود، سیاستهای خود تدوین کنند که از چالشهایی که در محیط دریا پدید می‌آید بیشترین سود را ببرند (Bailis, 2004: 184).

¹ International Law Association

۳.۲. منطقه انحصاری اقتصادی

از اواخر قرن نوزدهم تا دسامبر سال ۱۹۷۳ میلادی که کنفرانس سوم حقوق دریاها^۱ در شهر نیویورک برگزار شد، در هیچ کنفرانسی به مفهوم منطقه انحصاری اقتصادی^۲ توجه نشده بود و این مفهوم برای اولین بار در این کنفرانس مطرح شد. این کنفرانس که با هدف برقراری یک نظام عادلانه اقتصادی بین‌المللی ناظر بر اقیانوس‌ها، تشکیل شده بود نهایتاً در سال ۱۹۸۲ م. و با امضاء عهدنامه‌ای که شامل ۱۷ فصل (جمعاً شامل ۳۲ ماده و ۹ ضمیمه) بود، در شهر مانتیگو بی^۳ جامائیکا به کار خود پایان داد. این قرارداد که امروزه به عنوان یک قرارداد جامع و یکپارچه در سازمان ملل به آن استناد می‌شود کلیه جنبه‌های فضایی مربوط به دریاها در آن لحاظ شده و منطقه انحصاری اقتصادی در آن تعیین حدود شده است. این مفهوم به منطقه ماوراء و مجاور دریای سرزمینی که تابع فصل پنجم قرارداد می‌باشد، اشاره می‌کند. در ماده ۵۷ کنوانسیون سوم حقوق دریاها، عرض منطقه انحصاری اقتصادی از خط مبدأ حداکثر ۲۰۰ مایل دریایی^۴ تعیین شده و شامل قوانین حقوقی و حوزه صلاحیت قضایی کشور ساحلی و حقوق و آزادی‌های سایر کشورها می‌شود. در این ماده بر این موضوع تأکید شده که عرض دریای سرزمینی و منطقه نظارت در دریاها باز روی هم، حداکثر ۲۴ مایل دریایی است، لذا عرض خود منطقه انحصاری اقتصادی ۱۷۶ مایل دریایی است، البته نحوه نگارش این ماده به گونه‌ایست که کشورها در صورت تمایل میتوانند مدعی عرض کمتری برای منطقه انحصاری اقتصادی خود شوند (Dux, 2010: 56). ماده ۵۵، منطقه را از رژیم دریای آزاد و دریای سرزمینی متمایز میکند و حقوقی را که برای دولت ساحلی به رسمیت می‌شناسد بیشتر از حقوقی است که در منطقه فلات قاره وجود دارد. در ماده ۵۶ این کنوانسیون به حقوق و حوزه صلاحیت و وظایف کشورهای ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی اشاره می‌کند که عبارتند از: الف) حق حاکمیت به منظور کاوش و بهره‌برداری، حفظ و اداره منابع طبیعی زنده و غیرزنده آبهایی که در بستر و زیربستر دریا قرار دارند و همچنین به منظور عملیات دیگر برای کاوش و بهره‌برداری اقتصادی منطقه از قبیل تولید انرژی از آب و جریان‌های دریایی و بادهای به کشورهای ساحلی داده می‌شود. ب) حق ایجاد جزایر مصنوعی؛ ج) تأسیسات و ساختمان‌ها و بهره‌برداری از آنها؛ د) تحقیقات علمی درباره دریا و حفظ و کنترل محیط‌زیست دریایی.

در ماده ۵۸ برای دیگر کشورها در منطقه انحصاری اقتصادی حقوقی از جمله آزادی کشتیرانی؛ پرواز بر فراز آب؛ استفاده‌های قانونی دیگر از این آزادیها؛ و حق کابل‌کشی و لوله‌کشی بر بستر دریای منطقه باتوجه به حقوق کشورساحلی و هماهنگی با قوانین و مقررات آن؛ قائل شده است.

^۱ United Nations Convention on the Law of the Sea III (UNCLOS III)

^۲ Exclusive Economic Zone

^۳ Montego Bay

^۴ هر یک مایل دریایی برابر ۱۸۵۲ متر است

در ماده ۶۱، حق انحصاری ماهیگیری را به عنوان مهمترین حق کشورهای ساحلی در منطقه انحصاری اقتصادی تلقی می‌کند از اینرو این حق را برای کشورهای ساحلی قائل است که میزان صید را تعیین کند. همچنین در ماده ۶۲ کشور ساحلی را مجاز می‌داند که میزان صید کشورهای غیر را تعیین کند.

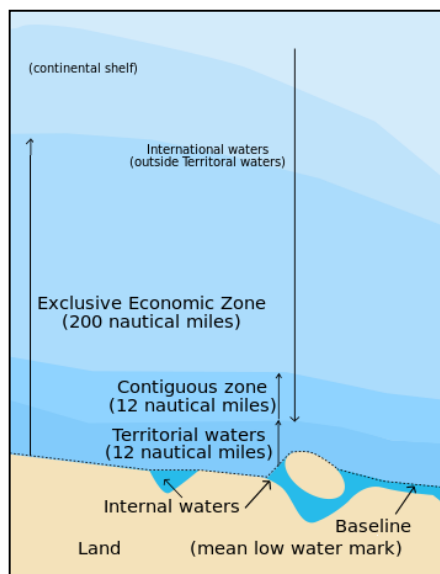
معاهده کنوانسیون سوم حقوق دریاها صریحاً به حق کشتیرانی در منطقه انحصاری اقتصادی اشاره کرده ولی به دلیل اختیاراتی که دولت ساحلی برای ساختن تأسیسات و جزایر مصنوعی دارد و این ابنيه ممکن است دارای کارکرد امنیتی باشند که باعث محصور شدن آنها باشد، این شرایط خود باعث ایجاد محدودیت در کشتیرانی شده و در این مناطق حقوق کشتیرانی تحت الشعاع بهره‌برداری از منابع کشورهای ساحلی قرار گرفته است (United Nations Convention on the Law of the sea, 2006). منطقه انحصاری اقتصادی برای کشورهایی که از نظر اقتصادی پیشرفته‌اند، یک فرصت تلقی می‌شود درحالی‌که برای کشورهایی که ظرفیت اقتصادی پایینی دارند، تهدید به حساب می‌آید.

۳.۳ دریای آزاد^۱

ماده ۸۶ فصل هفتم کنوانسیون ۱۹۸۲، با تمایز قائل شدن میان منطقه انحصاری اقتصادی و آبهای مجمع‌الجزایری، دریای آزاد را «بخشهایی از دریا میدانند که جزء فلات قاره، منطقه انحصاری اقتصادی، دریای سرزمینی و یا آبهای داخلی یک کشور نباشد»؛ اما به طور سنتی و مطابق کنوانسیون ۱۹۵۸، به دلیل آنکه تا آن زمان، هنوز بحث و یا توافقی مبنی بر وجود منطقه انحصاری اقتصادی میان دولت‌ها شکل نگرفته بود، دریای آزاد به قسمتهایی از دریا اطلاق می‌شد که «جزء دریای سرزمینی یا آبهای داخلی هیچ دولتی نبود». سابقه درگیری و کشمکشهایی که تاریخ درباره مسئله حاکمیت بر دریاهای آزاد به خود دیده است، نهایتاً با نوشته گروسوس هلندی، باعث تفهیم این مطلب شد که لازمه حاکمیت بر یک منطقه مالکیت بر آن است و از آن جهت که این منطقه در ملکیت یک ملت و گروه خاصی نیست، از اینرو هیچکس حق ادعای حاکمیت بر این منطقه دریایی را ندارد. با این حال، عدم حاکمیت بر این منطقه نمی‌تواند دلیلی بر عدم وجود قواعد منظم و هرج و مرج در این منطقه باشد. از آن جهت که دریای آزاد موضوع حقوق بین‌الملل محسوب می‌شود، رویه دولت‌ها، قواعد عرفی و نیز کنوانسیون‌های موجود، ضامن تأمین نظم در منطقه دریای آزاد می‌باشد. طبق ماده ۸۷، در این بخش از دریا، آزادی کشتیرانی، آزادی پرواز بر فراز آن، آزادی کابل‌کشی و لوله‌کشی، ساختن جزایر مصنوعی و سایر تأسیسات مجاز، آزادی ماهیگیری و آزادی تحقیقات علمی برای تمام کشورها اعم از دولتهای ساحلی و کشورهای محصور در خشکی فراهم است با این شرط که کشورها باید حقوق و منافع یکدیگر را لحاظ نمایند. البته در ماده ۸۸

¹ High Seas

تأکید شده که کلیه اقدامات انجام گرفته در این مناطق می‌بایستی بر اهداف صلح‌آمیز مبتنی باشد ضمن آنکه در ماده ۸۹ منشور تأکید شده که هیچ کشوری مجاز نیست که این پهنه دریایی را جزء مناطق تحت حاکمیت خود قلمداد کند. در ماده ۹۵ و ۹۶، آزادی کشتیرانی در دریای آزاد منوط به تبعیت از قانون و مقررات دولتی که پرچم آن بر فراز کشتی برافراشته شده می‌باشد و اجازه بازرسی یا توقیف کشتی مذکور را به دولتهای غیر نمی‌دهد. ضمن آنکه برای ناوهای جنگی و دولتی غیرتجاری؛ مصونیت کامل قضایی قائل می‌باشد؛ البته برای مصونیت کشتیهای (عادی) تجاری شرطی که قرار به عدم دخالت آنها در حمل و نقل برده و همچنین عدم وابستگی به دزدان دریایی استفاده از این مصونیت در صورتی است که کشتی در حمل و نقل برده دخالتی نداشته و یا کشتی دزدان دریایی نباشد.



۳.۴. دزدی دریایی و تروریسم دریایی

یکی از جرایمی که از قدیم فضای جغرافیایی دریاها را تهدید نموده و کشتیهای که به قصد تجارت و یا با هدف صید ماهی راهی دریا می‌شدند را با چالش روبرو می‌ساخت، دزدی دریایی است. در گذشته یک نگاه عرفی به این مسئله وجود داشت. بر اساس این نگرش، هرگونه عمل خشونت‌آمیز غیرقانونی که به وسیله یک کشتی خصوصی (غیردولتی) در دریای آزاد، علیه کشتی دیگر به قصد چپاول صورت می‌گرفت، دزدی دریایی خطاب میشد. بر اساس این نگرش دزدی دریایی، جرم تلقی شده و فردی که اقدام به دزدی میکرد یاغی و دشمن بشریت^۱ محسوب میشد، Mousavi (2011: 368). اما با جایگزینی هنجارهای حقوق بین‌الملل با نگاههای عرفی که پس از صلح وستفالی صورت گرفت، تعاریف متعددی از دزدی دریایی ارائه شد. بر اساس تعریف کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو، دزدی دریایی به هر عملی که توسط

¹ Hostis Humani Generis

اشخاص و به قصد ارتکاب سرقت صورت گیرد و منجر به ربوده شدن کشتی و یا ناو هوایی شود دزدی اتلاق میشود. با اینحال، دفتر بین‌المللی دریانوردی در سال ۲۰۰۵م. تعریف جامعی از دزدی دریایی ارائه کرد که مطابق آن هرگونه بارگیری کشتی، تصاحب اشخاص و کالاهای موجود در آن در دریای آزاد؛ که به قصد سرقت و با زور انجام شود، دزدی دریایی محسوب میشود. در تعریفی که در کنوانسیون ۱۹۵۸ به عمل آمد، دو نکته حائز اهمیت است؛ یک آنکه آن دسته از دزدیهایی که در آبهای داخلی و سرزمینی دولتهای ساحلی اتفاق میافتد، دزدی دریایی محسوب نمیشود و پیگیری و مجازات آن بر عهده دولت ساحلی است. دوم آنکه در عملیات دزدی دریایی؛ حضور حداقل دو کشتی؛ (یک کشتی مهاجم و دیگری کشتی که به آن حمله شده)، ضروری است (Kontrovich, 2004) در حقوق بین‌الملل، این حق به دولتها داده شده تا با دزدی دریایی به عنوان یک جرم بین‌المللی مقابله کنند (biabani, 2011: 154- 155).

بر همین اساس دولتها مجازند تا از نیروی نظامی برای مقابله با دزدان دریایی در دریاهای آزاد استفاده کنند. قطعنامه شورای امنیت در سال ۲۰۰۸م. تنها استثنائی است که به جامعه جهانی اجازه داد تا از نیروی نظامی خود فقط در قلمرو آب‌های تحت حاکمیت سوماتری استفاده نمایند (Kantorovich, 2009: 14). بسته به نوع تهدیدات جرایم دریایی علیه صنعت دریانوردی؛ کلیات این تهدیدات را میتوان به چهار دسته ۱- ارتشاء؛ ۲- سرقت دریایی؛ ۳- راهزنی دریایی و ۴- تروریسم دریایی؛ تقسیم‌بندی نمود. وقوع جرم در این چهار دسته‌بندی یک موضوع اشتراکی است؛ منتهی بحث اصلی درباره دامنه جرم، ابزار وقوع جرم و ... است که باعث تفاوت میان آنها شده است.

معمولاً در کشورهای نظیر بنگلادش، فیلیپین، اندونزی و ... که از درآمد سرانه پایینی برخوردار هستند، مسائلی همچون ارتشاء، اخاذی و تباری علیه کشتیها به وسیله مأموران دولتی و کارمندان بنادر به کرات دیده میشود. اغلب کارمندان بنادر جهت اخذ رشوه، اقدام به جرمه کشتیها میکنند. صاحبان کشتیها نیز برای تسریع در فرایند بارگیری و عدم پرداخت هزینه‌های ناشی لنگر انداختن در بنادر، حاضر به پرداخت رشوه میشوند.

سرقت دریایی معمولترین نوع دزدی دریایی است که با هدف سرقت وسایل امنیتی، اموال و وسایل شخصی خدمه و کشتیها، و در زمانی که کشتیها غیرمتحرکند و در بنادر پهلو گرفته‌اند انجام میشود.

روش دیگر دزدی دریایی، راهزنی دریایی است که علیه کشتیهای در حال حرکت صورت میگیرد. راهزنی دریایی با هدف توقیف و غارت خدمه و مسافران کشتی در "دریاهای سرزمینی، تنگه‌ها و دریاهای پهناور" و "مناطق خارج از صلاحیت دولتها" انجام میشود.

تروریسم دریایی که به وسیله سازمانهای تروریستی علیه کشتیها انجام میگردد (Dillon, 2005: 157). تروریسم دریایی از جهات بسیاری با راهزنی دریایی شباهت دارد. اما تفاوت عمده آن، به انگیزه و اراده آنها باز میگردد. 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 مقاصدشان تمام تلاش خود را به کار میبندند تا مخفیانه اقدام کنند و تا آنجا که تشخیص بدهند ضرورت دارد، عملیات خود را پیش ببرند اما تروریستها برای رسیدن به هدف خود، تا آنجا که بتوانند آسیب و صدمه میرسانند. تفاوت دیگر اینست که راهزنان دریایی تا زمانی که احساس نیاز نکنند به خشونت متوسل نمیشوند، درحالی که خشونت ابزار و شاخصه اصلی عملکرد تروریستهاست. در کنار این تفاوتها، شباهتهایی نیز دارند که عبارتند از:

۱- هر دو گروه از نیروهای فراملی/غیرملی تشکیل شده و به صورت سازمان یافته، علیه غیرنظامیان اقدام میکنند.
۲- دامنه عملکردشان، محدود به دریاست و با استفاده از اسلحه‌های سبک و سنگین و از داخل کشتی اقدام به خشونت میکنند.

۳- نتیجه عملکرد هر دو آنها باعث می شود 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: tagha, 2009: (134).

۴. یافته‌های تحقیق

۴.۱. موقعیت استراتژیک دریای جنوبی چین

دریای جنوبی چین با وسعتی نزدیک به یک میلیون و چهارصد هزار مایل، به عنوان بخشی از اقیانوس آرام، در میان کشورهای تایوان، فیلیپین، چین، ویتنام، سنگاپور، مالزی، برونئی و اندونزی محصور شده است (Xu, 2014) (شکل ۲). بیش از ۵۰۰ میلیون نفر از مردم چین و کشورهای پیرامون آن در خط ساحلی این دریا به مسافت ۱۰۰ مایل زندگی میکنند که همگی از راه ماهیگیری امرار معاش میکنند (Rosenberg, 2011: 4).

این دریا بزرگترین ناحیه دریایی جهان است که صدها جزیره را در بر گرفته است (Khazri, 2012: 70). معروفترین جزایر این پهنه دریایی جزایر اسپارتلی^۱، جزایر پارسل^۲، جزایر پراتاس^۳، مککلسفیلد بانک^۴، اسکاربروپایاب^۵ هستند که

¹ Spartly Islands

² Paracel Islands

³ Pratas Islands

⁴ Macclesfield Bank

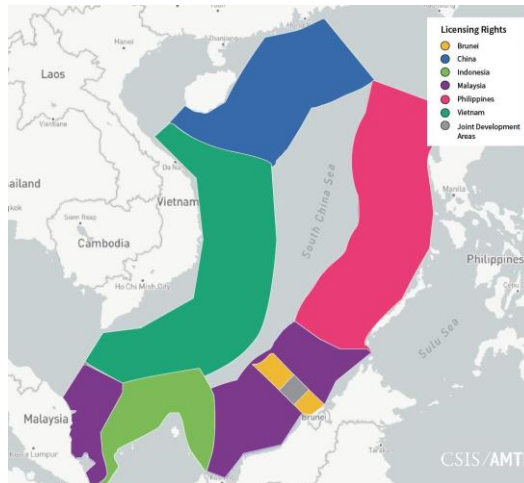
⁵ Scarborough Shoal

هر یک از کشورهای منطقه ادعای حاکمیت بر این مناطق را دارند (Xu, 2014). بر اساس گزارش کنفرانس توسعه و تجارت سازمان ملل بیش از ۶۰ درصد از مجموع ۸۰ درصد تجارت دریایی و نیز بیش از یک سوم کشتیرانیهای بین-المللی از این منطقه صورت میگیرد.



شکل ۲: نقشه سیاسی دریای جنوبی چین (southchinasea.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 اکونومیکی، جزء بارورترین مناطق ماهیگیری دنیا محسوب میشوند و از آنجا که برآوردها حاکی از وجود منابع عظیم نفت و گاز در این منطقه است (Taffer, 2013: 34) سبب شده تا شرایط ویژه‌ای بر این منطقه حاکم شود بطوریکه در سالهای اخیر میان چین و کشورهای فیلیپین، تایوان، ویتنام، مالزی و بروئی مناقشاتی رخ داده و بر سر حاکمیت بر این مناطق با یکدیگر درگیری و کشمکش پیدا کرده‌اند. برآوردهای آژانس اطلاعات انرژی ایالات متحده حاکی از وجود تقریبی ۱۹۰ تریلیون فوت مکعب گاز طبیعی و ۱۱ میلیارد بشکه نفت ثابت شده در دریای جنوبی چین است (نقشه شماره ...). همچنین تخمین زده میشود ظرفیت ذخایر انرژی کشف نشده در این منطقه به مراتب بیشتر از مقدار کشف شده باشد چنانکه گزارش سازمان زمین‌شناسی ایالات متحده حاکی از وجود تخمینی ۱۶۰ تریلیون فوت مکعب گاز و ۱۲ میلیارد بشکه نفت کشف نشده در بستر این دریاست (Asia Maritime Transparency initiative, 2018). با اینحال کمپانیهای چینی فعال در حوزه انرژی مدعی هستند که حجم ذخایر نفت در این دریا بالغ بر ۲۱۳ میلیارد بشکه نفت خام است که در حدود ۳۵ درصد ذخایر انرژی این منطقه را تشکیل میدهد و مابقی ذخایر انرژی (۶۵ درصد) را ذخایر گازی تشکیل میدهد (Oilprice.com, 2018). هرچند هنوز محل دقیق این ذخایر در این دریا مشخص نیست و تحقیقات برای یافتن آنها کماکان ادامه دارد.



شکل ۳: مناطق ادعایی کشورهای پیرامون دریای جنوبی چین و ذخایر نفت اثبات شده در این مناطق

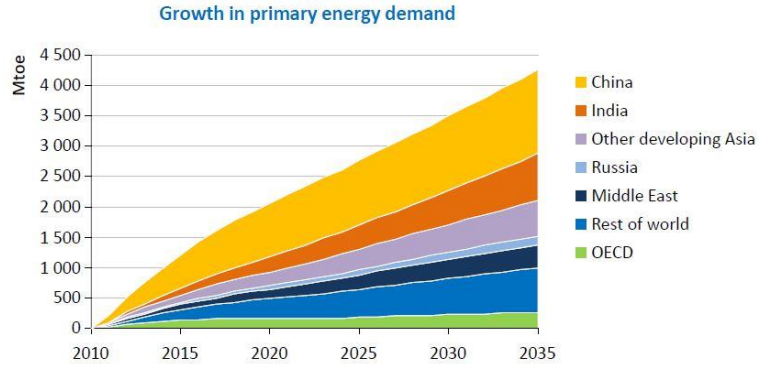
هرچند محققان به دنبال کشف منابع انرژی جدید در این منطقه هستند، اما به دلیل رشد بالای اقتصادی چین، تخمین زده میشود که تقاضای جهانی انرژی چین تا سال ۲۰۳۵، به سه برابر تقاضای در سال ۲۰۱۰ افزایش یابد به طوریکه طبق برآورد آژانس بین‌المللی انرژی (IEA^۱)، کشورهای چین و هند در سال ۲۰۳۵ میلادی، در مجموع واردکننده بیش از ۵۰ درصد تولید انرژی جهانی خواهند بود (world energy outlook, 2011) (شکل ۵).

جدول شماره ۱- ذخایر ثابت نفت خام (میلیارد بشکه)

2014	2013	2012	2011	2010	
24.3756	23.7168	20.35	20.35	20.35	چین
3.59058	4.03	3.88534	3.99	3.99	اندونزی
4	4	4	4	4	مالزی
0.1385	0.1385	0.1385	0.1385	0.1385	فیلیپین
0	0	0	0	0	سنگاپور
0.00238	0.00238	0.00238	0.00238	0.00238	تایوان
0.44878	0.45327	0.442	0.435	0.43	تایلند
4.4	4.4	4.4	0.6	0.6	ویتنام
0	0	0	0	0	برونئی

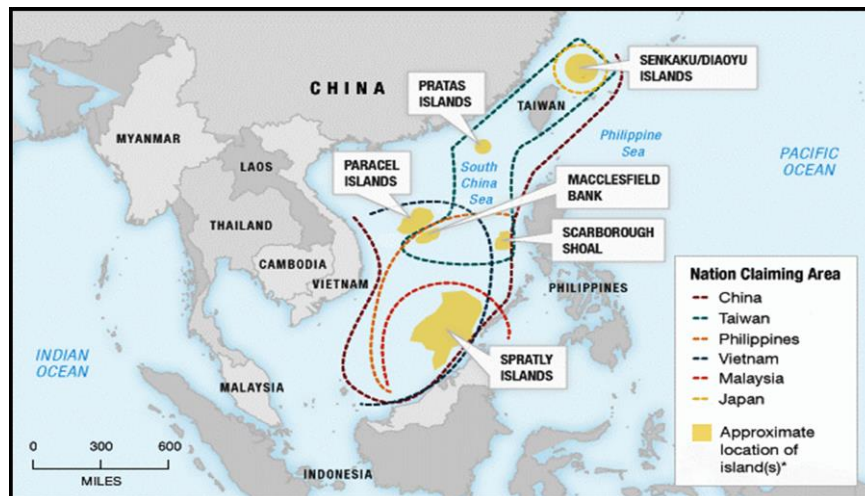
(Source: www.eia.org)

¹ International Energy Agency



شکل ۴: نمودار حجم تقاضای انرژی جهانی (۲۰۱۰-۲۰۳۵ میلادی) (منبع: IEA)

کشورهای پیرامونی دریای جنوبی چین 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 دچار مشکل هستند (شکل ۳)؛ این درحالیست که مسئله "حق کشتیرانی آزاد" را میتوان به عنوان سومین مناقشه، آن هم با ابعاد جهانی به خیل معضلات پیچیده این منطقه اضافه کرد. شرایط حاکم بر این منطقه دریایی بنحویست که باراک اوباما رییس جمهور پیشین امریکا در سال ۲۰۱۴، از این منطقه به عنوان منطقه‌ای که محور سیاستهای واشنگتن را شکل میدهد نام برد (Xu, 2014).



شکل ۵: مناطق دریایی مورد ادعای کشورهای پیرامون دریای جنوبی چین (Source:)

(<http://www.cfr.org>)

دریای جنوبی چین جزء خطوط مهم کشتیرانی بین‌المللی و تریایر مسیرهای دریایی جهان محسوب میشود و بیش از نیمی از تجارت جهانی و یک‌سوم حمل‌ونقل دریایی از این منطقه عبور می‌کند. ۸۰ درصد واردات نفت خام چین، دوسوم انرژی مورد نیاز کره جنوبی و همچنین ۶۰ درصد انرژی مورد نیاز ژاپن ژاپن از این منطقه عبور راده می‌شود

(Khazri, 2012: 752). علاوه بر این موارد در حدود ۶۵ درصد از منابع و مواد معدنی جهان، ۶۱ درصد از رشد تولید ناخالص داخلی و ۴۷ درصد از تجارت بین‌المللی متعلق به آسیا پاسیفیک را به خود تعلق داده است طبق گزارش سایت تریدینگ اکونومیست^۱، فقط مازاد تجارت خارجی چین در ماه نوامبر ۲۰۱۴ برای اولین بار در بین سالهای ۱۹۸۳-۲۰۱۴ به رقم بی سابقه ۵۴۴.۷۴ میلیارد دلار رسید (tradingeconomics.com, 2014). مجموعه تمام این موارد، حاکی از اهمیت ژئواکونومیک، ژئواستراتژیک و ژئوپلیتیک این منطقه است.

۴.۲. دزدی دریایی در دریای جنوبی چین

دزدی دریایی مشکلی قدیمی و ماندگار در منطقه جنوب شرق آسیاست. از سال ۱۹۹۰ نزدیک به نیمی از دزدیهای دریایی در منطقه دریای جنوبی چین گزارش شده است. بطوریکه طی سه سال بین سالهای ۱۹۵۹-۱۹۶۲ م. ۲۳۲ حمله در پهنه دریای جنوبی چین در شمال بروئنی اتفاق افتاده بود (Purbrick, 2018, 15). روند وقوع دزدی دریایی در سواحل چین تا سالهای منتهی به ۲۰۰۰ با کاهش قابل توجهی روبرو بوده است. طبق گزارش اداره بین‌الملل دریایی تعداد دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در سال ۲۰۱۶ در سرتاسر جهان ۱۹۵ حمله بوده که نسبت به سال ۲۰۱۵ که ۲۴۶ حمله گزارش شده؛ با کاهش ۲۰ درصدی روبرو بوده است. از تعداد ۱۹۵ حمله دزدان دریایی در سال ۲۰۱۶، ۶۸ حمله در پهنه دریایی جنوب شرقی آسیا و ۱۶ مورد در شرق آسیا بوده است که از این میزان، ۴۵ فرزند کشتی در آبهای اندونزی، ۹ حمله در آبهای ویتنام و تنها ۷ مورد در سواحل چین رخ داده است. در سالهای ۲۰۱۲-۲۰۱۶ م. تنها ۱۲ مورد حمله دزدی دریایی در سواحل چین رخ داده که تنها ۷ مورد آن در آبهای دریای جنوبی چین بوده است. در مقابل، در دوره مشابه بیش از ۴۰۰ مورد حمله دزدان دریایی در آبهای اندونزی، ۶۵ حمله در آبهای مالزی، ۳۳ مورد در آبهای فیلیپین و ۳۴ حمله در آبهای سنگاپور در دریای جنوبی چین رخ داده است. تعداد دزدی دریایی در آبهای دریای جنوبی چین در مناطق مربوط به کشورهای جنوبی این دریا در سالهای قبل نیز با موارد زیادی همراه بوده، طوریکه در آبهای اندونزی در سالهای ۲۰۱۳ تا ۲۰۱۶ به ترتیب ۱۰۶، ۱۰۰، ۱۰۸ و ۴۹ حمله اتفاق افتاده است (ICC International Maritime Bureau, 2016). نزدیکی اندونزی به تنگه مالاکا و ترانزیت ۱۲۷۰۰۰ کشتی نفتکش و کشتی باری از تنگه مالاکا در سال ۲۰۱۴، که در حدود نصف تجارت جهانی و یک سوم نفت خام جهان را در بر می‌گیرد، سبب شده تا اندونزی بیش از کشورهای دیگر آماج حملات دزدان دریایی قرار بگیرد و تلفات این کشور بیشتر از سایر کشورهای مجاور پهنه دریای جنوبی چین باشد. مطابق گزارش اداره بین‌الملل دریایی در سال ۲۰۱۶، ۱۵۱ مورد از دزدیهای دریایی منجر به گروگانگیری شده و ۶۲ نفر از افراد ربوده شده گروگان گرفته شدند. ۳۷ مورد از حواث گروگانگیری در آبهای اندونزی

¹ trading economics

و ۴۷ مورد در آبهای مالزی رخ داده است. از میان افراد ربوده شده هم ۱۰ نفر مالزیایی و ۱۸ نفر فیلیپینی بوده‌اند. بیشتر کشتیهای حمل فله و تانکرهای انرژی هدف حملات بوده‌اند (The Nippon Foundation, 2014). جبهه آزادی ملی مورو^۱، جبهه آزادی بخش اسلامی مورو^۲، گروههای مرتبط با گروه ابوسیاف^۳ و ارتشهای مردمی^۴ جزء اصلی‌ترین گروههای تروریستی و دزدان دریایی هستند که در این منطقه فعالیت میکنند (Murphy, 2009: 378-379).

پدیده دزدی دریایی به صورت گسترده اقتصاد دریانوردان و ماهیگیران این منطقه را تحت تأثیر خود قرار داده است. در اوایل قرن ۲۱ به دلیل رکود اقتصادی شدید و بحران ارزی سال ۱۹۹۷، این پدیده بطور غیرمنتظره‌ای رشد کرد و باعث بی‌ثباتی و هرج و مرج داخلی کشورهای ساحلی شد. پس از تحقیقات مشخص شد که نقش عمده بر دوش سندیکاهای جنایتکاری بوده که مهاجمین را مسلح میکردند. در این دوره کشورهای ساحلی برای مقابله با دزدان دریایی به شدت تحت تأثیر افکار عمومی قرار داشتند. رسانه‌های بین‌المللی، کشورهای ساحلی را چنان به تصویر میکشیدند که گویی اعتقادی به مقابله و مبارزه با دزدی دریایی ندارند درحالیکه این کشورها، با رد ادعای رسانه‌ها، مواردی همچون عدم قطعیت صلاحیت قانونی، مناقشه بر سر حاکمیت بر دریاها بین کشورهای منطقه و نهایتاً عدم هماهنگی میان کشورهای ساحلی برای مقابله با دزدان دریایی را بعنوان دلایل اصلی عدم برخورد مؤثر با دزدان دریایی مطرح میکردند. با این وجود کشورهای ساحلی علیرغم شناسایی دزدان دریایی؛ در ردگیری آنها در مرزهای ملی خود اهمال میکنند و به کندی اقدام به تعقیب آنها میکنند. این کشورها برای کوتاهی خود یکسری بهانه‌هایی را دستاویز قرار می‌دهند از جمله آنکه: ۱- 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؛ این درحالیست که در سالی ۲۰۰۵ اندونزی خسارت ناشی از دزدی دریایی را بالغ بر ۱۰۰۰۰ دلار و خسارت وارد آمده از سوی دیگر جرایم را در ۴ میلیارد دلار تخمین زده است. ۲- تأمین 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؛ ۳- 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 غیرممکن است. ۴- کشورهای منطقه نسبت به یکدیگر بدبین هستند و همین سبب شده تا هر یک منتظر اقدام

¹ Moro National Liberation Front (MNLF)

² Moro Islamic Liberation Front (MILF)

³ the related Abu Sayyaf Group (ASG)

⁴ the New Peoples' Army (NPA)

دیگر کشورها برای برخورد با دزدی دریایی باشند. ۵- کشورهای ساحلی به ویژه اندونزی و مالزی پیشنهاد داده‌اند که شرکت‌های کشتیرانی و نهادهای بین‌المللی در پرداخت هزینه‌های مبارزه با تروریستها در دریای جنوبی چین مشارکت داشته باشند و در برنامه‌ریزی جهت مقابله با آنان حضور داشته باشند؛ لذا جلب مشارکت دیگران، نسبت به تهدیدات دزدان دریایی بی‌توجهی میکنند.

۴.۳. طرح‌های امنیتی در دریای جنوبی چین

حمله ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به برج‌های دو قلو تجارت جهانی در زمان بوش باعث شد تا تروریسم دریایی به بزرگترین نگرانی در جنوب شرق آسیا تبدیل شود و همین عاملی شد تا در دوران ریاست جمهوری بوش پسر، سه طرح بزرگ - محتوای امنیتی (CSI^۱)؛ - تکثیر امنیتی (PSI^۲) و - امنیت دریای منطقه‌ای (RMSI^۳) به اجرا درآید.

۴.۳.۱. طرح محتوای امنیتی (CSI)

طرح محتوای امنیتی که برای اولین بار در ژانویه سال ۲۰۰۲ توسط سازمان گمرک و حفاظت مرزی ایالات متحده آمریکا پیشنهاد شد در تلاش بود بتواند با تکیه بر فناوریهای نوین، کالاهای وارداتی به داخل آمریکا را در همان مبادی خروجی شناسایی کرده و آن دسته از کالاهایی که تهدیدی علیه منافع ملی ایالات متحده به شمار می‌رود را قبل از آنکه به مرزهای آمریکا برسند شناسایی کنند و در صورتیکه تهدیدی علیه آمریکا محسوب میشوند از ارسال آن جلوگیری نمایند. برای این اقدام نیاز بود تا یک ایستگاه بازرسی تحت نظر اداره گمرک ایالات متحده در کشور مبدأ احداث شود و نیروهای آمریکایی به منظور غربالگری و رصد کالاهای صادراتی در این ایستگاه مستقر شوند. ایستگاه بازرسی نیز مؤظف بود تا ضمن بررسی دقیق کالاهای صادراتی، پیش‌نویس آن را ظرف مدت ۲۴ ساعت قبل از آنکه به مبادی ورودی ایالات متحده برسد، در اختیار اداره گمرک ایالات متحده قرار دهد. در سال ۲۰۰۲ میلادی از بین ۲۰ بندر اصلی جهان، ۱۸ بندر به این سیستم مجهز شدند و در سال ۲۰۰۶، ۵۰ بندر و مرکز تجاری خروجی موفق به نصب تجهیزات و کسب گواهی طرح محتوای امنیتی شدند. در سال ۲۰۱۰م. نزدیک به ۱۰.۱ میلیون کشتی و ۹۴٪ محموله‌های دریایی وارداتی به آمریکا قبل از آنکه به مرزهای این کشور برسند، پیش‌اسکن^۴ شده‌بودند. در سال ۲۰۰۸م، ۵۸ بندر بین‌المللی، با پیوستن به طرح محتوای امنیتی متعهد شدند که قوانین و مقررات این طرح را رعایت کنند. سازمان گمرک جهانی،

¹ The Container Security Initiative (CSI)

² The Proliferation Security Initiative (PSI)

³ The Regional Maritime Security Initiative (RMSI)

⁴ Prescreening

اتحادیه اروپا و سازمان هشت کشور صنعتی، متعهد شده‌اند تا در جهت حمایت از طرح CSI، پشتیبانی لازم برای گسترش طرح امنیتی را در تمام جهان انجام دهند.

۴.۳.۲. طرح امنیتی عدم گسترش تسلیحات (PSI)

در این طرح یک وفاق همگانی میان دولت‌ها و سازمان‌های بین‌المللی شکل گرفت تا از قاچاق تسلیحات کشتار جمعی^۱ اعم از تجهیزات موشکی و فناوری‌هایی که امکان حمله از دریا و زمین را برای سازمان‌های تروریستی فراهم میکند جلوگیری کنند (Channel News Asia, 2004). مبتکر این طرح جرج بوش، رییس جمهور اسبق آمریکا بود که در ۳۱ می ۲۰۰۳، در شهر کراکو لهستان آنرا ارائه داد (<http://georgewbush-whitehouse.archives.gov>, 2003). تلاش بوش برای طرح عدم گسترش تسلیحات، باعث تقویت روابط دیپلماتیک کشورها و توافق چندجانبه آنها جهت تأسیس یک رژیم حقوقی برای کنترل صادرات سلاح شد (Bolton, 2004). بوش در سخنرانی خود ضمن تشریح مراحل مختلف تولید و قاچاق سلاح‌های کشتار جمعی؛ مهمترین راهکار مقابله با این وسایل را عدم تأمین اقلام ابتدایی این فناوریها برشمرد و اذعان داشت که در هر مرحله یک سری اقلام هستند که از نظر نظامی، اطلاعاتی و فنی در این سلاحها کاربرد دارند که دولت‌ها برای موفقیت اجرای این طرح باید با جدیت در این طرح مشارکت کنند (White House, 2002: p.2). درحالیکه بسیاری از کشورها از این طرح حمایت کردند، سنگاپور و تایلند تنها کشورهایی بودند که این طرح را اجرا کردند. علیرغم فشارهای قابل توجهی که از سوی ایالات متحده به کشورهای مختلف وارد شده تا به عضویت این طرح درآیند، کشورهای همچون چین، هند، اندونزی و مالزی که مرزهای طولانی با دریای جنوبی چین دارند، هنوز از پذیرش این طرح و الحاق به این پیمان سرباز زده‌اند (Valencia, 2005, P:59).

۴.۳.۳. طرح امنیت دریای منطقه‌ای (RMSI)

این طرح به طور خاص برای مقابله با اقدامات تروریستی در تنگه مالاکا طراحی شده بود. در ژوئن ۲۰۰۵ در دریای جنوبی چین رزمایش دریایی دوجانبه آمریکا-سنگاپور برای مقابله با اهداف ضدتروریستی به نام مار کبرای طلایی برگزار شد. در این مانور نظامی مشترک، بالغ بر ۱۵۰۰۰ سرباز به همراه هواپیماهای نظامی، زیردریایی و ۱۲ کشتی آمریکا شرکت داشتند (Burton, 2004). نیروهای آمریکایی که با هدف مقابله با حملات تروریست‌های دریایی در دریاهای آزاد در این رزمایش شرکت کرده بودند جهت جلب همکاری و مشارکت کشورهای منطقه، از سنگاپور حرکت کرده و با حرکت در مسیر کشورهای مالزی، تایلند، بروئی، اندونزی و فیلیپین، آنها را به مشارکت در این طرح

¹ weapons of mass destruction

دعوت کردند. این کشورها با مشاهده قلمرو و استعداد رزمی رزمایش، تمایل خود را جهت دریافت فناوریهای نوین و کمکهای مالی آمریکا اعلام کردند تا از این طریق بتوانند ضمن ارتقاء قدرت پاسخگویی به تهدیدات تروریستی؛ ظرفیتهای خود را جهت مقابله با دزدی دریایی، آلودگیهای محیطی و شکار غیرقانونی افزایش دهند. (Chatterjee, 2010).

۴.۴. دزدی دریایی؛ بهانه‌ای برای برخورد استراتژی منطقه‌ای و جهانی

دریای جنوبی چین از نظر منابع اقتصادی و وضعیت ژئواکونومی 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 معتدبهی از تنوع زیستی، منابع ژنتیکی و زیستگاه انبوه انواع ماهیها اعم از میگو و ماهی تن و نیز بیش از ۳۰ درصد صخره‌های مرجانی جهان است. حجم ترانزیت کالاها در این دریا سالانه بالغ بر ۵ هزار میلیارد دلار برآورد شده است (Fensom, 2017). از سوی دیگر اکتشاف منابع انرژی گسترده در این منطقه، به همراه ساختار اقتصادی و خطوط ترانزیت دریایی در این منطقه، در کنار عوامل دیگری همچون منازعه کشورهای ساحلی بر سر جزایر و حاکمیت بر دریا، سبب شده تا این منطقه محل تضارب دو استراتژی منطقه‌ای و جهانی قرار بگیرد. یکی از محورهای استراتژیکی این منطقه، بهره‌گیری از خطوط بین‌الملل دریایی است. هر سال بیش از نیمی از ناوگان تجاری جهان (با تناژ بسیار بالا) از طریق این دریا عبور میکنند و همین مسئله سبب شده تا بندرگاههای هنگ‌کنگ، سنگاپور و شانگهای به شلوغ‌ترین بنادر حمل‌ونقل کانتینر در جهان تبدیل شوند. دریای جنوبی چین برای بسیاری از کشورهای شرق و جنوب‌شرق آسیا که وارد کننده انرژی و صادرکننده کالاهای صنعتی هستند، شریان اصلی حمل و نقل تلقی میشود؛ لذا آزادی حرکت ناوگان و کشتیها در این خطوط دریایی برای قدرتهای بزرگ از اهمیت به‌سزایی برخوردار است. از طرف دیگر ادعاهای ارضی در منطقه به شدت به اختلافات میان کشورها دامن زده است. نرخ صید ماهی در این منطقه آبی به شدت کاهش یافته است. کشورهای حوزه دریای جنوبی چین به دنبال رشد اقتصادی ملی و حصول اطمینان از تأمین انرژی کافی، به شدت نسبت به حفظ و تأمین امنیت منابع طبیعی خود نگرانند و همین باعث شده تا منطقه دریای جنوبی چین به سمت تبدیل شدن به یک منطقه امنیتی حرکت نماید (Bateman, 2006: 31). خیل عظیم عبور و مرور کشتیهای تجاری و غیرتجاری از این منطقه ضمن آنکه سبب رونق تجارت و بازرگانی شده، زمینه افزایش حملات تروریستی علیه این ناوگان را فراهم کرده است. نگرانی کشورهای ساحلی از مخاطرات و تهدیدات محیطی زمینه تأسیس پایگاههای نظامی ایالات متحده را فراهم کرده است به نحویکه در این منطقه اصلیتترین چالشی که باعث بروز اختلاف

و تنش در این منطقه شده ادعاهای ارضی بر سر جزایر و صخره‌های این دریاست. جزایر اسپارتلی^۱ از مناطقی است که شش کشور مدعی آن بوده و سه کشور آن را به اشغال خود در آورده‌اند (Raymond, 2006). مهمترین مسئله‌ای که باعث شده تا کشورهای منطقه نسبت به این جزایر ادعا داشته باشند منطقه انحصاری اقتصادی جزایر مورد مناقشه است که سرشار از منابع نفت و گاز میباشد. منطقه انحصاری اقتصادی کشورهای ساحلی باعث شده تا ادعاهای حقوقی بیشماری نسبت به مناطق دریایی از طرف کشورهای پیرامون دریای جنوبی چین شکل بگیرد و همین ادعاها بستر حضور فعال کشتیهای جنگی را در این منطقه فراهم کرده است. اهمیت این موضوع برای کشورهای ساحلی این دریا و ایالات متحده به اندازه‌ای بوده که موافقتنامه‌ای میان مانیل و واشنگتن مبنی بر تأسیس ۵ پایگاه نظامی در آبهای فیلیپین در منطقه دریای جنوبی چین و در حاشیه جزایر اسپارتلی امضا شود^۲ (Lamothe, 2016). احساس خطر کشورهای منطقه از چین در حال توسعه؛ آنها را به فکر جبران ضعفهای خود و رسیدن به حالت تعادلی نسبت به همسایه قدرتمند انداخته و آنان را وادار به پذیرش قدرت‌های فرامنطقه‌ای همچون آمریکا کرده است که پیامد این رویداد چیزی جز انعقاد پیمانهای دوجانبه و چندجانبه میان کشورهای ساحلی با آمریکا نبوده است. از سوی دیگر چین و دیگر کشورهای منطقه به دلیل کشف ذخایر و منابع عظیم انرژی در منطقه انحصاری دریای جنوبی چین، درصدد کشف میادین عظیم انرژی و حضور در این مناطق هستند و از آنجاکه چنین اقدامی از سوی کشورهای منطقه به شدت مورد شماتت قرار میگیرد، دزدی دریایی بهانه‌ای شده تا کشورهای منطقه برای مقابله با دزدیهای دریایی به اقداماتی نظیر توسعه و بهبود کیفیت ناوگان دریایی، تقویت گارد ساحلی و آموزش نیروهای دریایی خود رو بیاورند درحالیکه هدف اصلی آنان چیزی جز شناسایی و دسترسی به ذخایر انرژی این مناطق نیست. این مسئله زمینه تضارب دیپلماسی میان کشورهای این منطقه به لحاظ دسترسی به دریای جنوبی چین ایجاد کرده است.

نکته دیگری که حائز اهمیت است به اهداف آمریکا در این منطقه مرتبط میباشد. ایالات متحده برای کنترل چین و ژاپن و نیز تأمین امنیت تجارت جهانی؛ به بهانه مقابله با تروریستهای دریایی، حضور نظامی خود را تقویت نموده و با ارسال ناوگان دریایی خود به این منطقه، ضمن کنترل چین و ژاپن، اقدام به امضاء موافقتنامه‌ها و پیمانهای امنیتی با کشورهای ساحلی با هدف حفظ و ارتقاء امنیت فیزیکی آنها نموده است. دزدی دریایی در منطقه دریای جنوبی چین، بهانه‌ای برای کشورهای منطقه شده تا ضمن افزایش حوزه گشتزنی خود؛ به دنبال حضور بیشتر در فضای بیشتری از مناطق انحصاری اقتصادی نزدیک به قلمرو خاکی خود باشند. همین مسئله عاملی شده تا کشورهای منطقه ادعاهای حقوقی بیشماری

¹ Spartly

^۲ پایگاههای آمریکایی در آبهای مانیل عبارتند از پایگاههای هوایی «Basa, Antonio Bautista, Lumbia, Mactan Benito, Fort Magsaysay»

نسبت به مناطق دریایی کشورهای پیرامون خود ارائه کنند به طوریکه در بیانیه‌ای که برای تعیین منطقه انحصاری اقتصادی ارائه شده، تمامی این کشورها بر روی برخی سرزمین‌های دریایی ادعای ارضی داشتند.

۵. نتیجه‌گیری

دزدی دریایی و تروریسم دریایی در منطقه دریای جنوبی چین در ابتدا به عنوان یک معضل اجتماعی شناخته می‌شد که حیات اقتصادی این منطقه را با تهدید مواجه کرده بود. منتهی هر یک از کشورهای ساحلی منطقه و همچنین بازیگر جهانی همچون ایالات متحده آمریکا، با مستمسک قرار دادن مبارزه با این پدیده شوم و هراس‌افکن، در تلاش برای دستیابی به اهداف دیگری هستند. موضوعات متعددی در این منطقه هستند که حائز اهمیت می‌باشند. اختلافات ارضی بر سر حاکمیت بر جزایر این منطقه، منازعه بر سر دسترسی به منابع و ذخایر این دریا و عدم وجود چشم‌انداز دقیق و مشخص در خصوص حجم منابع و ذخایر انرژی موجود در این دریا که هنوز کشف نشده هستند، در کنار مسائلی همچون نیاز فزاینده چین به انرژیهای فسیلی از و همچنین سوءظن و نگرانی کشورهای ساحلی منطقه نسبت به هژمون چین توسعه‌یافته که از ظرفیت برهم زدن امنیت و ایجاد چالش در این منطقه برخوردار است، سبب شده تا طرحهای طرحهای امنیتی ایالات متحده که با عمدتاً به بهانه تأمین امنیت این دریا و مبارزه با پدیده دزدی و تروریسم دریایی ارائه شده است، با استقبال کشورهای این حوزه مواجهه شود. این درحالیست که حضور مستقیم ایالات متحده آمریکا در این منطقه، با هدف کنترل رفتار منطقه‌ای و جهانی چین در مقابل حمایت از کشورهای ساحلی و تأمین امنیت آنها در مقابل دزدی دریایی صورت می‌گیرد. شکی نیست که ایالات متحده و حتی کشورهای ساحلی این توانایی را دارند تا در ائتلاف با هم و تدوین مکانیزمهای مبارزه با دزدی دریایی، این پدیده را تا سر حد ریشه‌کن کردن، تضعیف نموده و از میان بردارند؛ منتهی در اینصورت دیگر بهانه مناسبی برای حضور و ماجراجویی در آبهای این منطقه را نخواهند داشت. آنچه در این خصوص حائز اهمیت است، نگاه کلان قدرتهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به منابع بستر و زیر بستر این و تأثیر آن در شکوفایی اقتصاد کشورهای این منطقه است. پیش‌بینی وجود احتمالی حجم گسترده‌ای از منابع و ذخایر انرژی فسیلی در بستر این دریا موضوعی است که ضمن ایجاد خوشحالی در چین، اسباب نگرانی ایالات متحده را از کاهش وابستگی چین به منابع انرژی خارجی فراهم می‌کند. از همین رو آمریکا از هر طرح، ایده و بهانه‌ای که زمینه حضور و کنترل منطقه را برایش فراهم کند، استقبال می‌کند و از این مسئله به عنوان فرصتی که منجر به ایجاد تنش و افزایش اختلافات در منطقه شود بهره برداری می‌کند.

با وجه به حجم بالای اختلافات و شرایط حاکم بر این منطقه، کشورهای ساحلی پیشنهاد کرده‌اند که دریای جنوبی چین به عنوان دریای آزاد شناخته شود. در صورت تحقق این موضوع، حضور نیروهای نظامی بین‌المللی در آبهای این منطقه،

رسمیت پیدا کرده و به لحاظ حقوق دریاها، حضور آنها در آبهای این دریا مشروعیت پیدا میکند. ضمن آنکه از آنجا که رفتار منطقه‌ای چین در آبهای دریای جنوبی چین، با نوعی استیلا همراه است، حضور نیروهای نظامی بین‌المللی، ضمن تحت‌الشعاع قراردادن هژمون چین در این منطقه، این حضور را کمرنگ خواهد کرد. بر اساس برآوردهایی که از میزان ذخایر انرژی این منطقه به عمل آمده در آینده احتمال اکتشاف منابع و ذخایر نفت و گاز در این منطقه بسیار بالا خواهد بود. با توجه به گستره و طول مرز کشور چین با این دریا و همچنین حجم اقدامات و فعالیتهای چین در این دریا که با هدف بهره‌برداری از منابع بستر و زیربستر صورت می‌گیرد، این نگرانی در دیگر کشورهای ساحلی وجود دارد که چین مانع استفاده آنها از منابع این دریا شود لذا برای پیشگیری و ممانعت از این مسئله سبب شده تا با اقدامی پیشدستانه ضمن توافق با آمریکا، زمینه حضور نیروهای نظامی فرامنطقه‌ای را در این منطقه فراهم کند.

کشورهای ساحلی دریای جنوبی چین، کشورهای در حال توسعه‌ای هستند که با تمام توان در حال حرکت در مسیر توسعه قرار دارند. پیشران توسعه یافتگی یک کشور، چیزی جز امنیت نیست. امروزه گروههای تروریستی متعددی در این منطقه حضور دارند که در حال به چالش کشیدن و تولید هزینه برای کشورهای این منطقه هستند؛ درحالیکه این کشورها فاقد توان اقتصادی و لجستیکی کافی برای مبارزه با این گروههای تروریستی هستند و مایلند تمرکز خود را صرف توسعه خود معطوف کنند تا در جریان حرکت پرشتاب چین، عقب ماندگی خود را به حداقل برسانند. لذا تمایل خود را در خصوص این مسئله که این دریا به عنوان دریای آزاد شناخته شود، ابراز کرده‌اند. در اینصورت علاوه بر اینکه حضور نیروهای بین‌المللی و فرامنطقه‌ای و عملیات نظامی آنها در این دریا به لحاظ حقوقی مشروعیت کسب میکند و آنها میتوانند با همکاری کشورهای فرامنطقه نسبت به تأمین امنیت دریای جنوبی چین گام اساسی بردارند. این اقدام ضمن آنکه نه تنها موجب ارائه بسته‌های حمایتی در حوزه‌های اقتصادی و امنیتی از سوی آمریکا به کشورهای ساحلی خواهد شد بلکه به توسعه آنها و قرارگیری در مدار پیشرفت کمک شایان توجهی خواهد نمود و همچنین هزینه‌های سربار مبارزه با دزدی و تروریسم دریایی را از دوش این کشورها حذف خواهد کرد. بر همین اساس مبارزه با دزدی دریایی و پیکار با تروریسم دریایی بهانه خوبی برای کشورهای ساحلی، اعم از چین و سایر کشورهای ساحلی و همچنین ایالات متحده می‌باشد تا در سایه آن به اقدامات و فعالیتهای دیگر خود اعم از اقتصادی، امنیتی و تحقیقاتی بپردازند.

کتابنامه

Bagheri, Ali (2010). Modern piracy, the new challenges of global society, the importance of pursuit of international space

Baldus, Robert, and Bouček (۱۹۹۶). *International Law Culture*. Translated by Bahman Aghaei: Knowledge Treasure Library.

biabani, Gholamhossein (۲۰۱۱), Piracy: Reflection on the Need for International Cooperation to Prevent It, *Journal of Crime Prevention Studies*, Spring ۲۰۱۱, No. ۱۸.

Bailis, John et al. (۲۰۰۴); *Strategy in the Contemporary World; An Introduction to Strategic Studies*, Translated by Kabak Khobiri, Tehran: Tehran Institute of Contemporary Culture and International Studies Publications

Pishgahy Fard, Zahra (۲۰۰۶); *An Introduction to the Political Geography of the Seas (with Emphasis on Iranian Waters)*, Tehran: Aram Publications

Hafeznia, M.R. & Kaviani Rad, M. (2004). *New Horizons in Political Geography*, Tehran, Iran: SAMT.

Tagha, Kimia (2009); Piracy alongside other offenses, *Maritime Witness Quarterly*, No. 14, Spring and Summer 2009

Khaniha, Nasrin and Morteza Ghourchi (2009); Globalization, Post-Pordism Economics and International Straits, *International Journal of Foreign Relations*, Vol. 1, No. 1, Spring 2009, pp. 256-227

Khazri, roya (۲۰۱۲). China's Neighborhood Policy in China's South Sea Conflict. *Monthly Bulletin of Events and Analysis*, January and February ۲۰۱۲, No. ۲۶۹.

Khazri, roya (2012). China-US Strategy in the South China Sea. *Foreign Policy Quarterly*, No. 24, No. 3

KONTROWICH, EGENE (۲۰۰۹). International legal responses to piracy off the coast of Somalia. Translated by Qassem Torabi, *Journal of Information*, May ۱st, ۲۰۰۹.

Mousavi, Seyed Fazlullah, Mousavi, Seyyed Mahdi and Jadidi, Ensie (2011), Current Challenges of International Law on Dispute Jurisdiction. *Journal of Law Research*, Thirteenth Year, Number 32, Spring 2011.

Bolton, John. R (2004), former under secretary for Arms control and international security, testimony before the house international relation committee “The Bush Administration’s Nonproliferation Policy: Successes future challenges”, March 30, 2004.

Dillon, Dana (2005) *Maritime Piracy: Defining the Problem*, SAIS Review Vol. XXV no.1 (Winter-Spring 2005)

Kontrovich, Eugene (2004), “The piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction’s Hollow Foundation.”, *Harvard International Law Review* 45, No.1, winter 2004.

Rosenberg, David (2011), *Governing the South China Sea: from freedom of the seas to ocean enclosure movements*. *Harvard Asia Quarterly*, Vol.XIII, No.4, winter 2011.

Taffer, Andrew (2013), China’s claims to Sovereignty over the Sparty archipelago. *Harvard Asia Quarterly*, spring 2013, Vol. XV, No.1.

White House, “National strategy to combat weapons of mass destruction (WMD)”. December 2002.

World Energy Outlook 2012: In-depth study on energy-efficiency (2011). Published by: International Energy Agency.

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>.

Bateman, Sam (2006), “Ferry Safety: A Neglected Aspect of Maritime Security?” *Institute of Defence and Strategic Studies Commentaries* 31 (2006).

Chatterjee, Neil (2010), “Security Raised in Malacca Strait after Terror Warning.” *Reuters*, March 4, 2010, available at <www.reuters.com/article/idUSTRE62335120100304>.

Valencia, Mark J. (2005), “The Proliferation Security Initiative: Making Waves in Asia,” *Adelphi*

Paper 376 (Abingdon and New York: Routledge, 2005).

Catherine Zara Raymond, "Piracy in Southeast Asia: New Trends, Issues, and Responses," *Harvard Asia Quarterly*, May 24, 2006.

Xu, Beina (2014). South China Sea Tensions. at <http://www.cfr.org/china/south-china-sea-tensions/p29790>

"U.S. to Hunt Malacca Terrorists," *Channel News Asia*, June 23, 2004.

John Burton, "Countries Oppose U.S. Offer to Patrol Malacca," *Financial Times*, April 5, 2004.

Purbrick, Martin (2018). "Pirates of the South China Seas". *Asian Affairs*, Feb 2018. P: 11-26.

Murphy, Martin N.(2009). "Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World". New York: Columbia University Press/Hurst Publishers Ltd., 2009. Pp: 378-379.

ICC International Maritime Bureau (2016), *Piracy and Armed Robbery Against Ships – Report for the period 1 January – 31 December 2016*.

Fensom, Anthony. "\$5 Trillion Meltdown: What if China Shuts Down the South China Sea?" *The National Interest*. Retrieved 2017-03-21.

Othe, Dan (2016). "These are the bases the U.S. will use near the South China Sea. China isn't impressed". [https://www.washingtonpost.com/news/checkpoint/wp/2016/03/21/these-are-the-new-u-s-military-bases-near-the-south-china-sea-china-isnt-impressed/?noredirect=on&utm_term=.b865dc5afb43](https://www.washingtonpost.com/news/checkpoint/wp/2016/03/21/these-are-the-new-u-s-military-bases-near-the-south-china-sea-china-isnt-impressed/?hpid=hp_hp-top-table-main-south-china-sea%3Achina-isnt-impressed%3Ahomepage%2Fstory&utm_term=.b865dc5afb43)

The Nippon Foundation, *A Cooperative Framework for Maintaining Safety in the Straits of Malacca and Singapore*, Nippon Foundation, http://www.nippon-foundation.or.jp/en/what/spotlight/ocean_outlook/story4/.

<http://www.tradingeconomics.com>

<http://www.globalgisdata.com>

<http://www.southchinasea.org>

<http://www.eia.org>

<http://www.cfr.org/chinasea>

<http://georgewbush-whitehouse.archives.gov/news/release/2003/05/2003053/-3.html>

<https://anti.csis.org/south-china-sea-energy-exploration-and-development/>

<https://oilprice.com/Energy/General/How-Oil-Drives-The-South-China-Sea-Conflict.html>