فصلنامه تحقیقات جدید در علوم انسانی(دوره جدید)

شماره ۳۰،
دوره اول،
سال سوم،
تابستان ۱۳۹۹،
صص ۳۸-۵۷

همگرایی در امنیت دریایی ژئوپلیتیک شمال اقیانوس هند

علی بهرامی[۱] حسین ربیعی[۲]

چکیده

از مسائل عمده‌ای که امروزه تمام کشورهای حوزه اقیانوس هند با آن روبرو می‌باشند، برقراری و حفظ امنیت و رعایت قوانین و مقررات دریایی در این اقیانوس چه ازلحاظ امنیت کشورهای حوزه اقیانوس هند و چه ازلحاظ جلوگیری از دخالت کشورهای همسایه در نواحی مرزی و دریایی، جهت دستیابی به اقتصاد بی‌پایان آن می‌باشند. امروزه شناخت کامل تمامی نواحی اقیانوس هند به‌خصوص نواحی مرزی کشورها و تأثیر عوامل مختلف بر این دریای بزرگ و پر از نعمت‌های خدادادی امری ضروری است تا با اجرای اصول و روش‌های مناسب و برابر قواعد و قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها، این عرصه‌ها به مناطقی امن ازنقطه‌نظر دفاعی و امنیتی و اقتصادی تبدیل شود. یکی از مهم‌ترین مباحث حوزه اقتصاد، تأمین، برقراری و حفظ امنیت اقتصاد است. ازآنجاکه بستر اصلی تبادل اقتصادی جهان، دریاها و اقیانوس‌ها می‌باشند؛ تأمین امنیت تجارت دریایی، مهم‌ترین واصلی‌ترین موضوع در اقتصاد به‌شمار می‌آید. اقیانوس هند به‌عنوان یکی از آلوده‌ترین آب‌های جهان از منظر پدیده شوم دزدی دریایی است. غرب اقیانوس هند یعنی پهنه آبی خلیج عدن و آب‌های شرق سومالی (شاخ آفریقا) و در آب‌های جنوب شرقی آسیا یعنی تنگه مالاگا از مهم‌ترین واصلی‌ترین مناطق بحران‌خیز دزدی دریایی می‌باشند. همگرایی و منطقه‌گرایی کارآمد در سالیان اخیر میان کشورهای حوزه آب‌های تنگه مالاگا موجب ایجاد امنیتی به‌مراتب بیشتر نسبت به آب‌های غرب اقیانوس هند شده است. در این پژوهش با استفاده از روش تحلیلی- توصیفی، امنیت دریایی غرب اقیانوس هند و خلأهای قانونی برقراری امنیت دریایی این منطقه، مورد بررسی قرارگرفته است.

کلیدواژه‌ها: همگرایی، منطقه‌گرایی، ژئوپلیتیک، امنیت دریایی، ژئوپلیتیک اقیانوس هند.

[۱] - دانشجوی کارشناسی ارشد، جغرافیای سیاسی، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)

alibahrami7958@gmail.com

[۲] - استادیار و عضو هیئت علمی، گروه جغرافیا، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران

M.bandanipour@gmail.com

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

مقدمه

اقیانوس هند به‌عنوان سومین اقیانوس بزرگ جهان از دیرباز جایگاه ژئوپلیتیکی و جهانی آن موردتوجه قدرت‌ها بوده و امروزه به صحنه‌ای برای رقابت قدرت‌های نوظهور تبدیل گردیده است. اهمیت این اقیانوس به دلایل وجود منابع معدنی و نفت فراوان، مرکزیت تجارت جهانی با قرارگیری میان سه کانون اقتصاد جهانی (جنوب شرق آسیا، اتحادیه اروپا و آمریکای شمالی)، بازار مصرفی بزرگ به دلیل جمعیت زیاد، حضور قدرت‌های رو به رشد، وجود آبراهه‌های پرتردد، روزبه‌روز در حال افزایش می‌باشد به‌طوری‌که رابرت کاپلان در نوشته‌های خود به اقیانوس هند همان جایگاهی را بخشیده که هالفورد مکیندر، یک قرن قبل از او نسبت به آسیای مرکزی قائل بود.

محیط‌های ساحلی و دریایی از پیچیده‌ترین و حساس‌ترین محیط‌های کره زمین محسوب می‌شوند که دارای مکانیسم ژئومورفولوژیکی و ژئواستراتژیکی خاص هستند که وجود آن‌ها یک مزیت و قدرت محسوب می‌شود (تقوی و پورهاشمی، ۱۳۹۲:۲) کشورها (اعم از ساحلی و بدون ساحل) از آب‌های آزاد بین‌المللی و دیگر مناطق دریایی در جهت منافع ملی خود بهره می‌برند. بهره‌گیری و بهره‌مندی کشورها از دریا و مواهب آن باوجود قواعد و الزامات حقوق بین‌الملل دریاها، متأثر از موقعیت جغرافیایی و ژئوپلیتیک، سطح بهره‌مندی از فناوری و مهم‌تر از همه موقعیت سیاسی و اقتصادی کشورها در سطح بین‌الملل است. دیگر آنکه، امروزه با جهانی‌شدن اقتصاد و شکل‌گیری اقتصاد سیاسی بین‌الملل بیش‌ازپیش کشورها را به سمت دریایی شدن و دریانگری سوق داده است. (کریمی پور، ۱۸:۱۳۸۸)

بی‌شک قرن بیستم، به لحاظ تأثیرات عمیقی که بر زندگی بشری داشته است و همچنین به دلیل تأثیرگذاری بر مفاهیم علمی و سیاسی، به‌ویژه در حوزه مسائل استراتژیک، یکی از قرون متفاوت انسان از گذشته تاکنون بوده است. در بین تحولات به وجود آمده، پایان جنگ سرد، هم به لحاظ تأخر زمانی و هم به دلیل تأثیری که در تدوین استراتژی حکومت‌ها گذاشت، اهمیت شایانی دارد؛ چراکه پایان جنگ سرد، زمینه‌ساز تغییر نگرش در استراتژی‌ها و ایجاد عرصه‌های ژئواستراتژیکی جدیدی، نه بر پایهٔ توجیهات نظامی، بلکه بر اساس نگرش‌های اقتصادی، به‌ویژه رهیافت‌های ژئواکونومیکی شد. این تغییر نگرش موجب شد، مناطق جهان فقط با نگرش نظامی دیده نشوند، بلکه ابعاد دیگری برای انتخاب مناطق موردتوجه قرار گیرد و این ابعاد جدید، عرصه‌های جدیدی را مشخص کرد و همهٔ این موارد، به ایجاد عرصه‌های جدید ژئواستراتژیک انجامید که بنیاد آن برای کنترل صحنه‌های عملیات (نظامی) پایه‌گذاری شده است. همچنین تغییرات اقلیمی نیز که پدیده‌های جغرافیایی به شمار می‌رود، تأثیر مستقیمی هم بر زندگی انسانی در قرن حاضر داشته و هم بر سیاست اثرگذار بوده است. (کوهن،۱۳۸۸: ۳۸).

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

رقابت‌های نظامی میان بلوک شرق و غرب در دوران جنگ سرد موجب اهمیت بسیار بالای قلمروهای استراتژیک شده بود. پس از جنگ سرد و به دلیل ایجاد رقابت‌های اقتصادی، قلمروهای ژئواکونومیک جای قلمروهای ژئواستراتژیک را درصحنه جهانی گرفتند. ازاین‌رو، اهمیت اقتصادی مناطق جغرافیایی، مبنای تقسیم‌بندی‌های ژئوپلیتیک شد. ازآنجاکه بخش اعظم اقتصاد دنیا به تجارت دریایی وابسته است؛ تأمین امنیت تجارت دریایی به چالشی جهانی برای کشورها تبدیل‌شده است. از طرفی، به این دلیل که هرگونه حمل‌ونقل دریایی به‌عنوان جزء اصلی و مهم ساختارهای ژئواکونومی جهان، باید در بستری امن و پایدار، توسعه یابد؛ همگرایی و منطقه‌گرایی کشورهای مناطق استراتژیک می‌تواند راهکاری سازنده در تأمین این امنیت دریایی ایفا نماید.

اهمیت ژئوپلیتیک شاخ آفریقا و خلیج عدن در دوران جنگ سرد به صحنه رقابت نفوذ به آفریقا میان شوروی و آمریکا تبدیل‌شده بود. پس از جنگ سرد و به دلیل حجم بسیار بالای حمل‌ونقل دریایی از تنگه باب‌المندب، اهمیت ژئوپلیتیکی این منطقه، چندین برابر گردیده است. همین تردد بسیار زیاد کشتی‌ها در خلیج عدن، آب‌های این حوزه و شرق شاخ آفریقا که بخش مهم اقیانوس هند است را به یکی از اصلی‌ترین مناطق فعالیت شدید دزدان دریایی، قاچاق کالا و ... تبدیل نموده است. به دلیل حضور ناوهای نیروی دریایی کشورهای مختلف در این آب‌ها و تلاش دولت‌ها در مقابله با پدیده دزدی دریایی، کماکان شاهد ناامنی این آب‌ها هستیم. به نظر می‌رسد با نوعی خلأهای قانونی در پیشگیری، مبارزه و ریشه‌کن شدن دزدی دریایی و سایر اقدامات غیرقانونی در آب‌های غرب اقیانوس هند هستیم. به نظر می‌رسد با نوعی خلأ در همگرایی و منطقه‌گرایی حکومت‌های منطقه‌ای و فرا منطقه‌ای روبرو هستیم.

روش پژوهش

روش اصلی این پژوهش بنا به اهمیت موضوع در شرایط کنونی، تحلیلی توصیفی و درعین‌حال بهره‌گیری از سنجش در مقیاس گسترده بوده است. در نگارش این پژوهش تلاش بر این بوده تا از اطلاعات کتابخانه‌ای اعم از منابع خـارجی، در حوزه ژئواکونومیک، ژئوپلیتیک و روابط بین‌الملل منطقه بهره کافی برده شود.

ویژگی‌های جغرافیایی منطقهٔ مورد مطالعه (اقیانوس هند):

اقیانوس هند سومین اقیانوس بزرگ جهان است و ۲۰٪ از سطح کره زمین را پوشانده است. همچنین گرم‌ترین حوزه اقیانوسی جهان به شمار می‌آید (نمونه بارز آن خلیج‌فارس است که از شاخه‌های این اقیانوس به شمار می‌آید و بر طبق آمار گرم‌ترین ناحیه آبی جهان با ۳۲ درجه سانتی‌گراد می‌باشد).

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

ازجمله مهم‌ترین تأثیرات این اقیانوس ایجاد بادهای باران‌آور موسمی است که در سرتاسر جنوب شبه‌قاره هند و آسیای جنوب شرقی باعث ایجاد باران‌های فصلی و همچنین جریان‌های آبگرم استوایی می‌شود. این اقیانوس از شمال به آسیا، از غرب به آفریقا، از شرق به استرالیا و از جنوب به اقیانوس منجمد جنوبی منتهی می‌شود. مساحت و طول ساحلی کشورهای حاشیه اقیانوس هند ۵۷ هزار کیلومتر و برابر آمار سال ۲۰۱۱ تولید ناخالص ملی کشورهای حاشیه اقیانوس بالغ‌بر ۶ تریلیارد دلار است.

بیشتر از ۴۰ درصد تجارت جهانی از تنگه مالاگا و ۴۰ درصد نفت خام تولیدی از تنگه هرمز عبور می‌کند؛ و ۶۰ درصد عبور کالا و تجارت جهانی در اقیانوس هند جریان دارد. تنگه مالاگا تنها گذرگاه انرژی برای چین است ۹۵ درصد تجارت هند و ۱۰۰ درصد نفت وارده به هند از اقیانوس هند عبور می‌کند. ۹۰ درصد نفت هند از خلیج‌فارس تأمین می‌شود .با این توجه که انتظار می‌رود تا سال ۲۰۳۰ نیاز جهانی انرژی ۴۵ درصد افزایش یابد و نیمی از این مطالبه از سوی چین و هند انجام گیرد، عبور ۷۰ درصدی ترافیک تولیدات نفتی از اقیانوس هند شامل خاورمیانه و پاسیفیک ابعاد امنیتی خود را در رابطه با مدیریت انرژی جهان نشان می‌دهد.

اقیانوس هند ۳۶ کشور را دربرمی گیرد؛ و ۱۱ کشور نیز اولین دسترسی به دریا را از این اقیانوس دارند مانند نپال- افغانستان- بوتان. ۸۱ درصد استخراج طلا ۵۷ درصد فلز تین و روی ۲۹ درصد منگنز ۲۵ درصد نیکل ۷۷ درصد کهربا را بر طبیعی ۶۵ درصد نفت و ۳۵ درصد گاز در کشورهای ساحلی این اقیانوس وجود دارد.

۳۷ کشور در کرانه و ۱۷ کشور از آبراهه‌های کوچک‌تر به این اقیانوس راه دارند. بیشتر این کشورها از کشورهای توسعه‌نیافته و از زمره کشورهایی هستند که اصطلاحاً کشورهای جنوب نامیده می‌شوند. راه ورود به هفت‌دریای مهم جهانی و چهار تنگه راهبردی جهان یعنی هرمز، باب‌المندب، مالاگا و سوئز از این اقیانوس می‌گذرد.

همگرایی

همگرایی وضعیتی است که در آن، گروه‌ها، سازمان‌ها، نهادها یا کشورها، برای حفظ منافع جمعی به همکاری گسترده با یکدیگر بپردازند و به‌سوی نوعی وحدت گام بردارند. همگرایی، اساس شکل‌گیری جوامع بشری است و می‌توان ردپای آن را در نوشته‌های ارسطو، افلاطون، اگوستین قدیس، ابن خلدون و هگل دید (کاظمی، ۱۳۷۰: ۲۳-۲۲). همگرایی می‌تواند هم به‌عنوان یک فرایند و هم به‌صورت یک هدف، مطالعه شود. همگرایی فرایندی جنبشی برای همکاری دولت‌ها و انتقال تدریجی اقتدار به نهادهای فراملی است؛ همچنین حرکتی برای همگون سازی تدریجی ارزش‌ها، ظهور یک جامعه مدنی منطقه‌ای و ایجاد یک اجتماع بزرگ سیاسی منطقه‌ای است، اما همگرایی به‌عنوان یک نظریه، نخستین بار توسط دیوید

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

میترانی، پژوهشگر انگلیسی در سال‌های بین دو جنگ جهانی مطرح شد. میترانی معتقد است که تقسیم جهان‌بین دولت‌هایی که منافع متضاد دارند، تنها به بحران و جنگ می‌انجامد. از دیدگاه او، ایجاد شبکه گسترده‌ای از سازمان‌های اقتصادی و اجتماعی بین‌المللی زمینه‌ساز همگرایی بین‌المللی، بهترین راه برای مقابله با وضعیت بحران‌آمیز است (هتن، ۱۳۶۸:۲۸۱). به نظر می‌رسد نظریه‌پردازان همگرایی، بیشترین تأثیر را از نظریه کارکردگرایی پذیرفته‌اند. اندیشمندانی همچون تالکوت پارسونز، منازعه را عارضه‌ای غیرطبیعی قلمداد می‌کنند و معتقدند که وفاق، چه در سیاست داخلی و چه در سیاست بین‌المللی، باید جای تضاد را بگیرد؛ زیرا نظام جوامع، همچون نظام ارگانیزم، تنها از راه وفاق، امکان سر پا ماندن را دارد (آراس،۱۳۸۸: ۱۷۴-۱۷۳).

تروریسم

تروریسم ازجمله مفاهیم مناقشه برانگیز به هنگام تعریف و مطالعه علمی است و مطالعه آن در چارچوب بین‌رشته‌ای قرار می‌گیرد. به‌بیان‌دیگر، برای فهم و بررسی آن می‌بایست رویکرد بین‌رشته‌ای را استخدام کرد و آن را از دریچه علوم سیاسی، روابط بین‌الملل، حقوق بین‌الملل، روانشناسی، جامعه‌شناسی و مانند آن نگریست. تعریف تروریسم در مطالعات تروریسم، همواره نوعی مسئله یا معضل بوده است. در این مطالعات، درمجموع، از سه نوع مسئله یعنی مسئله تعریف، مسئله انگیزه و مسئله واکنش یاد می‌شود(اسپنسر[1]،۲۰۰۶: ۳).

تروریسم دریایی

این نوع از تروریسم به‌عنوان یکی از شناخته‌نشده‌ترین حملات مسلحانه در میان چند شکل آن به‌حساب می‌آید. علاوه بر این، تروریسم، یک استراتژی یا تاکتیک است که یک بازیگر ممکن است یا به‌صورت کامل و دائمی یا متناوب، به‌صورت دوره‌ای و بخشی، یا متغیر بین ترکیب مبارزه سیاسی غیر خشونت‌آمیز با جنگ چریکی، انتخاب کند. توماس جی. بادی[2]در مقاله‌ای با عنوان تعریف تروریسم بین‌المللی: یک رویکرد عمل‌گرایانه[3] «این مفهوم را چنین تعریف می‌کند»: کاربرد مکرر خشونت باانگیزه سیاسی، باهدف ارعاب، به‌وسیله عاملان غیردولتی که بر بیش از یک دولت اثر می‌گذارد. ترور چیزی است که یکی احساس می‌کند. تروریسم دریایی: امنیت دریا و مسئولیت دولت‌ها تروریسم استثمار سیستماتیک ترس است(بادی[4]،۱۹۹۸: ۹۱).

[1]- Spencer
[2]:Thomas J. Badey
[3]: Defining International Terrorism: A Pragmatic Approach
[4]- Badey

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

مجسم‌ترین سناریوهای کابوس استفاده از کشتی‌ها به‌عنوان بمب‌های شناور و یا به‌صورت وسایل نقلیه به‌عنوان ابزارهای انفجاری است، شاید حتی نوع هسته‌ای آن و یا حملات علیه کشتی‌های مسافری، مانند یک قایق یا کشتی کروز که به‌سادگی برای ایجاد حداکثر مرگ‌ومیر یا غرق شدن کشتی‌ها به‌منظور ایجاد حداکثر خسارت اقتصادی در نظر گرفته‌شده‌اند. به‌عنوان‌مثال، با مسدود کردن آبراه باریکی مانند تنگه مالاگا یا کانال سوئز، می‌توان چنین حملات تروریستی دریایی را به‌راحتی اجرا کرد(مولر[1]،۲۰۰۹: ۲۳).

امنیت دریاها

گوناگونی امنیت بین‌المللی گسترش فوق‌العاده‌ای در بیش از دو دهه گذشته یافته است. ما در حال حاضر با انواع مختلفی از امنیت، ازجمله اقتصادی، غذا، بهداشت، زیست‌محیطی، سیاسی، دریایی و انرژی مواجه هستیم. از طرف دیگر، آزادی رفت‌وآمد دریایی یکی از اصول اساسی حقوق بین‌المللی دریاها می‌باشد. با توجه به این اصل، همه کشورها اعم از دارای ساحل و یا بسته، حق آزادی دریانوردی رادارند. این اصل اساسی به‌عنوان یک اصل عرف بین‌المللی به‌صورت قانونی از دو حالت متضاد، ادعای حق حاکمیت از یک‌سو و آزادی استفاده از دریاها از سوی دیگر ظهور کرد. سپس، این اصل در دو کنوانسیون سازمان ملل متحد، کنوانسیون ۱۹۵۸ سازمان ملل در دریاهای آزاد و کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها تدوین شد. مقررات قانونی در قوانین بین‌المللی در کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها سال ۱۹۸۲ گنجانده‌شده که برای مدت‌زمان طولانی بدون تغییر باقی‌مانده است. بااین‌وجود، در حال حاضر این رژیم قانونی از کاستی‌های جدی مانند اتخاذ توافق روی تعریفی از مشکلات دزدی دریایی و عملیات مربوط به دستگیری و تعقیب دزدان دریایی رنج می‌برد.

در آغاز، حقوق حاکمیت دولت‌ها به آب‌های سرزمینی دریاها و کمربند مجاور دریاها برای آزادی دریانوردی محدود شد. درواقع ۲۰۰ مایل دریایی به‌عنوان گستره‌ای منحصربه‌فرد منطقه اقتصادی برای حفاظت طبیعی از منابع و محیط‌زیست دریایی در کنوانسیون سال ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها و آزادی دریانوردی گنجانده شد.پس از حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر، مفهوم امنیت در دریاها اهمیت دوباره‌ای یافت. ترس احتمال استفاده از کشتی‌ها برای اهداف و حملات تروریستی، که تنها بر اساس صلاحیت ملی دولت پرچم در دریاهای آزاد است، باعث نگرانی امنیتی قابل‌توجهی شده است. این نگرانی‌های امنیتی بر اساس طیف گسترده‌ای از ابزارهای قانونی که می‌تواند در کنترل حمل‌ونقل دریایی مؤثر باشد، زیرا ۹۰ درصد کالاهای معامله‌شده جهان با کشتی‌ها حمل می‌شود، بنابراین امنیت دریاها و بندرها یک مسئله مهم در

[1]- Moller

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

حال حاضر است. بر این اساس مطالعات جدیدی توسط ایالات‌متحده ابداع‌شده که بتواند تعادل میان نیاز برای جلوگیری از اعمال غیرقانونی در دریاها و اصل آزادی دریانوردی برقرار نماید. با این‌وجود برخی نگرانی‌ها میان محدودکردن آزادی تردد کشتی‌ها به دلیل ایجاد امنیت شکل‌گرفته است. زنجیره تأمین دریایی یک سیستم پیچیده با بسیاری از بازیکنان فعال در کشورهای مختلف است، که بنادر، کشتی‌ها و خدمات جانبی از قبیل تدارکات را پوشش می‌دهد. سیستم حمل‌ونقل دریایی با توجه به تنوع و نیروی انسانی بین‌المللی در معرض تروریسم است، مقدار زیادی از کالا حمل‌ونقل شده توضیحات و مالکیت اغلب آن‌ها مبهم است، دخالت هزاران نفر از واسطه‌ها، بسیاری از کشتی‌های ثبت‌شده در کشورهای کمتر سخت‌گیرانه و صاحبان کشتی به‌راحتی قادر به پنهان کردن هویت خود هستند. بر این اساس، امنیت دریایی مفهومی است که به‌راحتی تعریف نمی‌شود چراکه بسیاری از جنبه‌های درگیر برای آن وجود دارد. امنیت دریایی درواقع طیف وسیعی از مسائل مربوط به آزادی ناوبری، ایمنی در دریا؛ پدیده‌های خطرناک، ازجمله سونامی و آتش‌فشان زیرآب که به‌طور طبیعی رخ می‌دهد؛ دزدی دریایی و سرقت مسلحانه، قاچاق در اشکال مختلف آن، ازجمله انسان؛ و مسائل مربوط به آلودگی و استخراج غیرمسئولانه از منابع ارزشمند را شامل می‌شود. بنابراین مفهوم امنیت دریایی در طول زمان تغییر کرده است. امنیت دریایی مفهومی است که در ابتدا تمرکز ملی قوی در قانون دریا بود، که عمدتاً بر حفاظت و یکپارچگی دولت ملت و دفع کشورهای متخاصم متمرکزشده بود، به‌طوری‌که تمامیت ارضی حفظ‌شده و تهدیدات دریایی قادر به خنثی شدن در دریا بوده باشد. شکل متمایز قانون مربوط به جنگ‌های دریایی در این زمینه توسعه‌یافته است. باگذشت زمان، بااین‌حال، امنیت دریایی ابعاد مختلف و گسترده‌تر را توسعه داده است. درهرحال با توجه به افزایش تهدید و وقوع حملات دزدان دریایی و قانون پاسخ‌های توسعه‌یافته بین‌المللی برای مقابله با دزدی دریایی هر دو تحت قوانین عرفی بین‌المللی و نیز به‌طور فزاینده تحت قانون مرسوم بین‌المللی است(روتول و کلاین[1]،۲۰۱۰: ۲۲).

ژئواکونومی

با پایان جنگ سرد، شاخص قدرت رهبری برای کشورهای سرمایه‌دار و قدرتمند جنگی درصحنهٔ بین‌المللی، دیگر قدرت نظامی نبود؛ زیرا در عصر حاضر، نزاع مستقیم و رودررو که نیازمند پشتیبانی نیروهای نظامی است، فرصت بروز پیدا نخواهد کرد. این تحول بزرگ، به‌حتم سبب افزایش اهمیت مسائل انسانی و فقدان حمایت‌های دولتی از جنگ در سرزمین‌های دور می‌شود. امروزه قدرت در حالت طبیعی خود، بر عواملی بدون توسل به‌زور و قدرت نظامی و اجبار تأکید دارد. بازگشایی مرزها و توسعهٔ تجارت آزاد، باعث رشد شرکت‌های بزرگ چندملیتی با استراتژی

[1]- Rothwell & Klein

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

سودآوری در کنار شرکت‌های بزرگ ملی می‌شود و دولت‌ها توجه زیادی به فعالیت‌های سیاسی در تنظیم و توسعهٔ بازارهای خارجی و کنترل هرچه بیشتر بخش‌های استراتژیک می‌کنند. امروزه قدرت ملی ارتباط مستقیمی با درک مفاهیم اقتصاد ملی دارد. در دنیایی که به‌سرعت به سمت اقتصاد جهانی پیش می‌رود، اهداف و منافع سیاست ملی موضوعی برای اهداف و منافع اقتصادی می‌شود. این تغییر جهت‌ها و ارتباط مفاهیم جدید با یکدیگر، نشان دهند آغاز عصری ویژه است (عزتی،۱۳۸۸: ۱۰۶-۱۰۸) عده‌ای از محققان با توجه به تحولات پیش‌آمده، مفهوم ژئواکونومی را وارد عرصهٔ تحلیل‌های نظام جهانی کرده‌اند. درواقع ژئواکونومی ابزار اصلی دولت‌ها است که برای تثبیت قدرت و شخصیت وجودی‌شان درصحنهٔ بین‌المللی به آن تأکید می‌کنند و این ماهیت ژئواکونومی است(اخباری،۱۶:۱۳۸۸).

راسکیل و نظریهٔ کنترل زیردریا

وی در دانش‌نامهٔ بریتانیکا چنین بیان می‌کند: قدرت‌های اتمی زیردریا (زیردریایی‌های اتمی) سرمایهٔ به‌کارگیری‌اتم در فنّاوری هستند. درواقع به نظر می‌رسد تسلط بر سطح دریا، وابسته به کنترل آن از زیردریا خواهد بود. درنتیجه، میزان اطمینان کشتی‌های عظیم نظامی و باربری تجاری در عبور از دریاها، بستگی به میزان کنترل آن‌ها از زیردریا خواهد داشت. بنابراین منطقی است اگر بگوییم حاکم زیردریا بر سطح دریا نیز، حاکم خواهد بود.(عزتی۱۳۸۸: ۶۳-۶۴)

موقعیت شاخ آفریقا

شاخ آفریقا در منطقه شرق این قاره قرار دارد. از جنوب و شرق به اقیانوس هند و از شمال به خلیج عدن و دریای سرخ محدود می‌شود و به دلیل وجود تنگه باب‌المندب، ارزش راهبردی دارد. در مورد محدودهٔ جغرافیایی شاخ آفریقا اختلاف‌نظر وجود دارد؛ اما در حالت کلی می‌توان گفت شبه‌جزیره‌ای است که شرقی‌ترین پیشرفتگی قارهٔ آفریقا محسوب می‌شود و صدها کیلومتر در دریای عرب پیشروی کرده است. کشورهایی که در این منطقه واقع‌شده‌اند، شامل سومالی، جیبوتی، اتیوپی و اریتره هستند. بعضی از جغرافیدانان، سودان و کنیا را نیز جزء منطقه شاخ آفریقا محسوب می‌کنند. با توجه به اینکه شاخ آفریقا در مجاورت خاورمیانه است. قرار گرفتن در جوار حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص انرژی، بر اهمیت آن افزوده است. حضور اکثریت مسلمان و نیز مسیحیت، از مشخصات این منطقه است و مجموع ویژگی‌های آن سبب شده است از گذشته تاکنون موردتوجه قدرت‌های فرا منطقه‌ای باشد. شاخ آفریقا ناحیه‌ای خشک و لم‌یزرع است. علیرغم نزدیکی به دریا، جلگه ساحلی وسیعی ندارد و این امر استقرار و تشکیل مراکز بزرگ شهری را در سواحل مختل کرده است (مشیری،۱۹۰:۱۸۹۰)

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

نابسامانی شاخ آفریقا و جنگ سرد

در دوران جنگ سرد، هنگامی‌که دو ابرقدرت غرب و شرق تلاش می‌کردند با استفاده از ابزارهای نظامی فعالیت‌های خود را در سرتاسر جهان توسعه بخشند، منطقه شاخ آفریقا به دلیل نفوذ کمونیسم و نیز احاطه بر گذرگاه‌های راهبردی، مکانی مهم برای شوروی محسوب می‌شد. ازاین‌رو و با توجه به خلأ حضور دریایی این کشور، تسلط بر شاخ آفریقا به‌خصوص سومالی، این امکان را به شوروی می‌داد تا پایگاهی لجستیکی برای خود در آن منطقه به وجود آورد؛ بنابراین، شوروی در سال ۱۹۵۳ با تخصیص کمک‌های مالی و حمایت از محمد زیاد باره وی را طی کودتایی سرکار آورد و زمینه‌های حمایت از ایدئولوژی مارکسیسم و کمونیسم را در این کشور فراهم کرد. با توجه به اهمیت در اختیار داشتن پایگاه‌های دریایی توسط شوروی، استفاده از بندر بربرا در شمال سومالی مشرف‌به خلیج عدن، زمینه‌های تسلط بر آب‌های اقیانوس هند را فراهم می‌آورد. ازاین‌رو، شوروی با اعزام ناوها و زیردریایی‌های خود وضعیت نظامی‌اش را در منطقه شاخ آفریقا توسعه داد. آمریکا به‌منظور پیشگیری از نفوذ کمونیسم در این منطقه با حضور در سومالی تلاش کرد از نفوذ شوروی در شاخ آفریقا جلوگیری کند. محمد زیاد باره، رئیس‌جمهور سومالی وارد جنگی علیه اتیوپی شد که در آن، کوبا از اتیوپی حمایت کرد و شوروی در عمل هیچ کمکی به سومالی نکرد. ازاین‌رو، زیاد باره بندر بربرا و موگادیشو را از شوروی گرفت و به آمریکا سپرد گلی زواره، (۱۳۹۰: ۳۸۰؛ جعفری ولدانی، ۱۳۸۵: ۵۰). بندر آساب را که در آن زمان در اختیار آمریکا بود، به شوروی واگذار کرد. ازاین‌رو، نیروهای شوروی در این بندر مستقر شدند که علاوه بر دریای سرخ، بر اقیانوس هند نیز احاطه داشت؛ زیرا این منطقه به دلیل نزدیکی به خلیج‌فارس و تنگه هرمز از اهمیت ویژه‌ای برای شوروی برخوردار بود. در **سال** ۱۳۸۲ دولت آمریکا سیاست خود را در قبال شاخ آفریقا به این صورت توجیه کرد: نخست کمک‌گیری از کشور سومالی برای برگزاری مانور در اقیانوس هند، دوم استفاده از کشورهای حامی توافقنامه کمپ دیوید و سوم تشویق به کاهش خشونت‌ها و پایان جنگ‌های داخلی به‌منظور کاهش نفوذ شوروی. در دوران جنگ سرد، این منطقه بخشی از کمربند امنیتی شوروی به شمار می‌رفت و اهداف راهبردی آمریکا و متحدان آن در این منطقه، محاصرهٔ شوروی، جلوگیری از پیشرفت نفوذ آن، حمایت از امنیت اسرائیل و تأمین راه‌های انتقال سوخت از این حوزه به اروپا بود (حسینی، ۱۳۸۸: ۱۲۳–۱۲۵).

همگرایی و منطقه‌گرایی در مبارزه با تروریسم

برای موفقیت هر عمل حقوقی ساختارهای محیط به‌عنوان شرط موفقیت مطرح‌اند یکی از شرایط تأثیر عملکرد حقوقی شکل‌گیری مؤثر همکاری و معاضدت بین‌المللی بین کشورهاست به‌عبارت‌دیگر، اولاً باید اعمال تروریستی به‌گونه‌ای تعریف شوند که یک توافق اصولی راجع به تعاریف مصادیق آن‌ها وجود داشته باشد و ثانیاً این موارد در همه کشورهای مساعدکننده

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

به‌عنوان ارتکاب عمل مجرمانه تلقی شوند. در این راستا کشورها نیازمند آنند که آیین‌های دادرسی کیفری خود را مورد تطبیق قرار دهند. نهایتاً آن‌ها را بازبینی و اصلاح نمایند. به‌عبارت‌دیگر باید که صلاحیت سرزمینی دادگاه‌ها حتی زمانی که حملات تروریستی به دست غیر اتباع و خارج از موطن و سرزمین آن‌ها انجام می‌شود به‌آسانی به رسمیت شناخته شود. روندی که در آن نهایتاً تروریست‌ها بازداشت، محاکمه، مجازات و نهایتاً مسترد گردند (سیمبر، ۱۳۸۵: ۱۵۹-۱۵۸).

راش[1] از اقدامات مشترکی است که برای مقابله با دزدی دریایی در شاخ آفریقا برقرارشده؛ نشان‌دهنده میزان بی‌سابقه‌ای از همکاری بین دولتی در دوران مدرن است. در زمان کمتر از ۴ ماه اتحادیه اروپا ناوگان نیروی دریایی (آتلانتا) را به منطقه اعزام نمود، با کمک از انگلستان، هلند، اسپانیا، فرانسه، آلمان و یونان و ایالات‌متحده کمک به ایجاد ترکیب نیروی کار اختصاصی (CTF-151) به‌منظور اینکه گشت‌های دریایی بین‌المللی در طول دالان‌های از پیش تعریف‌شده خلیج عدن را هماهنگ کند؛ چند دولت دیگر ازجمله روسیه، هند، چین، عربستان سعودی، مالزی و کره جنوبی، ناو به منطقه اعزام نموده‌اند. شورای امنیت سازمان ملل نیز سه قطعنامه (۱۸۱۶، ۱۸۴۶ و ۱۸۵۱) که درمجموع تمام همکاری دولت‌ها هر چه اقدامات لازم را برای اختلال حملات دزدان دریایی ناشی از فضای ارضی و دریایی سومالی را وضع نموده است(چالک، اسمالمن و برگر[2]،۲۰۰۹: ۳).

منطقه‌گرایی و یا یک‌جانبه‌گرایی در قوانین دریایی بر اساس تفسیرهای متفاوت از هنجارهای بین‌المللی می‌باشد که ممکن است به ایجاد تحول در هنجارها در بحث گسترش و یا محدود کردن دامنه خود یا با ارائه نیازهای اضافی و یا متفاوت منجر شود. به‌صورت نموداری، هنجارهای بین‌المللی مربوط به حقوق و تعهدات دولت پرچم، کشور ساحلی و دولت بندری می‌باشد. علاقه به بررسی ایمنی دریایی از جنبه‌ای از دولت پرچم، کشور ساحلی و دولت بندری، به افشای محدودیت اقدامات دولت‌ها در همراهی با قانون بین‌المللی منجر می‌شود(کریستودولو-واروتی[3]،۲۰۰۹: ۱۷).

نخستین بار در انجمن حقوق بین‌المللی[4] که در سال ۱۸۷۳ تأسیس شد، مباحثی مانند دریای سرزمینی، آلودگی دریایی، بستر دریاها و منابع آن، آبراه‌های بین‌المللی، بهره‌برداری از معادن دریاها، دزدی‌های دریایی و صلاحیت دولت‌های دارای بندر در آن طرح شد (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۴: ۳). مؤسسه حقوق بین‌الملل[5] ونیز هم در آن سال به موضوعاتی ازاین‌دست پرداخت. مدرسه حقوق هاروارد[6] نیز اوایل قرن بیستم تحقیقاتی درباره دزدی‌های دریایی و دریای سرزمینی منتشر کرد که ارزش همه این فعالیت‌ها بعدها سبب شد در تبیین حقوق دولت‌ها بر آب‌ها به این موارد توجه خاص شود؛ اما به‌رغم توجه

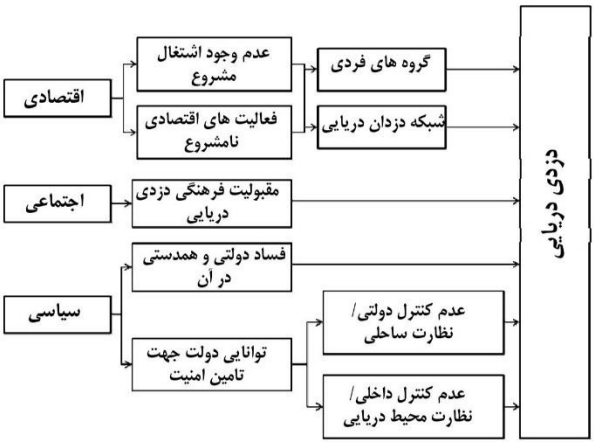
[1]: RASH
[2]- Chalk, Smallman and Burger
[3]- Christodoulou-Varotsi
[4]: International law Association
[5]:Institute of International Law
[6]: Harvard law School

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

به حقوق دریاها که عموماً در کنوانسیون‌های مختلف سازمان ملل متحد می‌توان آن‌ها را یافت، توجه به قلمروهای کشورها در مناطق دریایی از موضوعاتی است که در جغرافیای سیاسی دریاها بدان پرداخته می‌شود. تعیین مرزهای دریایی، آلودگی‌های زیست‌محیطی، دزدی‌های دریایی و... همگی چالشی برای دولت‌های ساحلی محسوب می‌شوند؛ بنابراین جغرافیای سیاسی دریاها شاخه‌ای از جغرافیای سیاسی است که رفتار و حدود حاکمیت و صالحیت دولت‌ها نسبت به محیط‌های دریایی و همچنین نقش عوامل و عناصر دریایی در سیاست دولت‌ها و روابط بین‌الملل را مطالعه می‌کند (حافظ نیا، ۱۳۸۳: ۱۳۷).

جغرافیای سیاسی دریاها، بخش مهمی از مباحث جغرافیای سیاسی را شامل می‌شود که درباره منازعه و کشمکش بر سر حاکمیت و مالکیت قلمروهای دریایی است. زمانی که این منازعه در مرزهای بین‌المللی دریا قرار گیرد، بحث ژئوپلیتیک مطرح است و پس از تفاهم میان دولت‌ها بر سر مرز که تثبیت مرز را در پی دارد، مطالعه در قالب جغرافیای سیاسی دریا انجام می‌شود (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۴: ۸۹)؛ بنابراین در چشم‌انداز جغرافیای سیاسی دریاها می‌توان اهداف زیادی از موضوعات سیاسی، نظامی و اقتصادی را مدنظر قرارداد که مطالبه کشورهای دارای کرانه‌های دریایی است. در نیمه دوم دهه ۱۹۷۰، جغرافیای سیاسی دریاها بیش‌ازپیش موردتوجه جغرافی‌دانان سیاسی قرار گرفت، زیرا علاوه برداشتن نقش عمده ژئوپلیتیکی، وارد عرصه ژئواکونومیکی نیز شدند. دریاها به لحاظ نقش‌آفرینی در حوزه ژئوپلیتیک، بعد از نیمه دوم قرن بیستم از اهمیت بیشتری برخوردار شدند و در این میان کشمکش‌ها بر سر تصرف آن‌ها بیشتر از گذشته فزونی یافت (خانی‌ها و قورچی، ۱۳۸۸: ۲۲۹).

شاید بتوان گفت بیشتر جرائم نوع اول و دوم شامل سرقت اشیای ارزشمند از قبیل وسایل الکترونیک از محموله کشتی، وجه نقد، اشیای نفیس از کشتی‌های تجاری، ملوانان، مسافران و حتی سرقت تجهیزات کشتی بیشتر در بنادر یا در آب‌های ساحلی صورت می‌گیرد؛ بنابراین به‌طورقطع در محدوده صلاحیت قضایی کشوری است که سرقت در آب‌های آن انجام‌شده است. این سرقت‌ها عمدتاً در مناطق فقیر با سطح بیکاری بالا اتفاق می‌افتد که ارتکاب به اعمال خالف یکی از راه‌های مبارزه با گرسنگی است (پیشگاهی فرد، ۱۳۸۷: ۳۲۱)؛ اما دو گونه راهزنی دریایی و تروریسم دریایی وسعت جغرافیایی گسترده‌تری را شامل شده و از آب‌های سرزمینی کشورها تا عمق اقیانوس‌ها و آب‌های آزاد توسعه‌یافته است.



[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

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

بعضی از متخصصان جغرافیای سیاسی و مطالعات منطقه‌ای بر این باورند که برای تحقق یک نظام منطقه‌ای پویا و کامل، نیازمند عبور از یکسری مراحل در آن منطقه هستیم. یک منطقه در سیر تکاملی خود ابتدا یک سازه منطقه‌ای است. هاگت معتقد است یک سازه منطقه‌ای ازنظر فضایی، ساختاری متشکل است که در چارچوب فرایند ائتلاف و اتحاد کشورها در قالب سازمان منطقه‌ای تجلی می‌یابد. ائتلاف‌ها یا اتحاد گروهی از کشورها معمولاً باهدف بعضی مقاصد مشترک اقتصادی، سیاسی و دفاعی شکل می‌گیرد و بعضی از آن‌ها به لحاظ جغرافیایی پیوستگی دارند و جهانی‌اند (هاگت، ۱۳۷۵:۱۶).

به لحاظ فلسفی، منطقه‌گرایی بر این مبنا استوار است که رسیدن به وحدت جهانی در شرایط کنونی جهان بعید و تحویل‌ناپذیر است و باید با بسیج نیروهای پیونددهنده منطقه‌ای، زمینه حصول به آرمان متعالی را فراهم ساخت. طرفداران منطقه‌گرایی معتقدند تجانس‌های سیاسی، فرهنگی، اجتماعی، اقتصادی و جغرافیایی به همراه سایر مؤلفه‌های وحدت‌بخش، این امکان را به دولت‌های مستقل- واقع در منطقه گسترده حتی به وسعت یک قاره- می‌دهد که از منابع مادی و معنوی خود، با همکاری مشترک به‌طور مطلوب بهره ببرند. آن‌ها می‌توانند مکمل نیازهای یکدیگر باشند؛ بنابراین، آرمان صلح در اندیشه منطقه‌گرایی یک ملاحظه زیربنایی محسوب می‌شود (کاظمی، ۱۳۷۳:۱۱۲).

سازمان منطقه‌ای، سازمانی بین‌المللی است که چند کشور مجاور هم را در برمی‌گیرد. این سازمان، بر اساس حقوق متقابل تشکیل می‌شود و وظایف و اختیاراتی دارد و به نیابت از دولت‌ها و بر اساس اختیارات تفویضی، می‌کوشد اهداف مشترک آن‌ها را تأمین کند. بعضی صاحب‌نظران پیش‌بینی می‌کنند در آینده، اقتدار سازمان‌های بین‌المللی (منطقه‌ای و کروی) افزایش یابد، نقش دولت‌های ملی کاهش یابد؛ اساساً، سازمان‌ها به‌صورت واحدهای سیاسی- فضایی بزرگ‌تر درآیند، به لحاظ ساختاری و کارکردی، فرایندهای بین‌المللی و امور ملی را شکل دهند و درنتیجه قرن بیست‌ویک، قرن سازمان‌های بین‌المللی اعم از جهانی و منطقه‌ای باشد (حافظ نیا، ۱۳۷۹:۶۸).

گسترده‌شدن صحنه‌های عملیاتی تروریست‌ها در آب‌های سرزمینی و آزاد می‌تواند تأثیر بسزایی روی تجارت دریایی به‌خصوص تجارت انرژی داشته باشد. همچنین با افزایش ریسک حمل‌ونقل، مؤسسات بیمه‌ای نیز متأثر از این موضوع شده‌اند و در مسیرهای دریایی با ریسک بالا حق بیمه‌ها افزایش‌یافته است. حقوق بین‌الملل چندان درباره دریانوردی غیرنظامی گسترش نیافته است، زیرا کشتی‌ها چندان هدف مطلوب برای حمالت تروریستی نبوده‌اند (سیمبر، ۱۳۸۸: ۲۴).

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

در نظر گرفتن بخشی جداگانه برای تروریسم دریایی بسیار سودمند است، اما در حال حاضر دیوان بین‌المللی دریایی هیچ تعریف خاصی از تروریسم دریایی و هیچ توضیحی درباره چگونگی تمایز میان راهزنی دریایی و تروریسم دریایی ارائه نکرده است. گزارش سالیانه دیوان بین‌المللی دریایی در سال ۳۰۰۲ نشان می‌دهد که گروه‌های تروریستی به‌طور فزاینده‌ای از روش‌های پیچیده، کشتی‌ها و سلاح‌ها برای انجام مأموریت‌های خود استفاده می‌کنند(دیلون[1]،۲۰۰۵: ۱۶۱).

ریشه دزدی دریایی

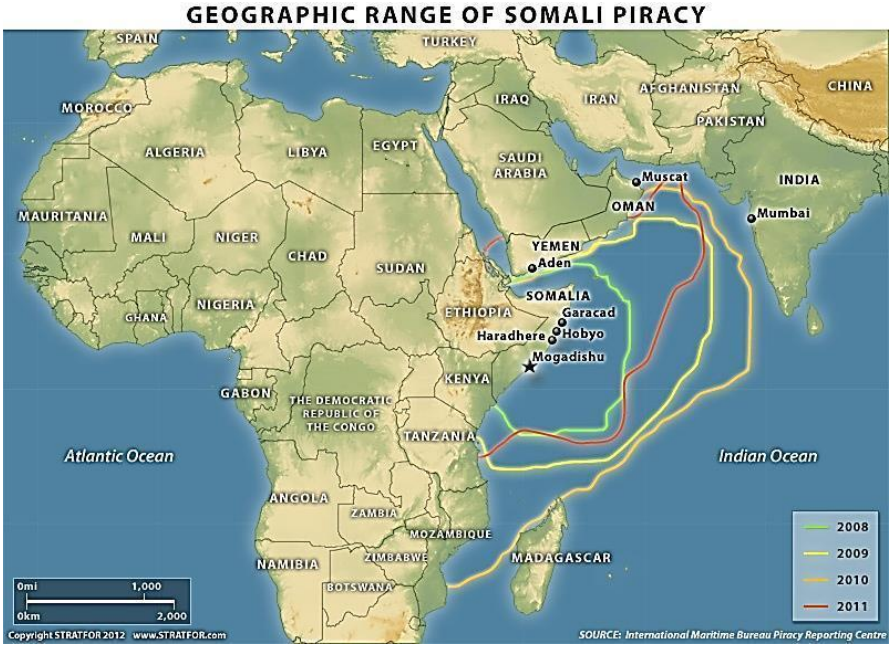
در پهنه آبی سومالی و دریای عدن، بی‌تردید به تحولات داخلی سومالی در دو دهه گذشته برمی‌گردد. این موضوع تأییدی بر این واقعیت است که به‌تدریج، بیشتر تهدیدهای امنیتی، از داخل کشورها نشئت می‌گیرد (عزتی، **۱۳۸۱: ۱۰۱**).

تحلیل ژئوپلیتیکی بر دزدی دریایی در منطقه شاخ آفریقا پدیده دزدی دریایی در سومالی، از دو جغرافیا پشتیبانی آمادی می‌شود:

۱) اقیانوس هند: در شرق سومالی واقع‌شده و دربرگیرندهٔ مناطق وسیع دریایی است که به شبه‌جزیرهٔ هند منتهی می‌شود. اگرچه این منطقه وسیع است، دزدان دریایی در سال‌های اخیر با به‌کارگیری قایق‌ها و کشتی‌های پیشرفته توانسته‌اند فعالیت‌هایی را در پهنه آن انجام دهند. این منطقه که بخش عمدهٔ تجارت دریایی جنوب آسیا در آن صورت می‌گیرد، ازلحاظ ژئواکونومیک جایگاه ویژه‌ای در سیاست‌گذاری کشورها در عرصه تجارت دریایی دارد؛ زیرا محور تردد دریایی به تنگه مالاگا و نیز منطقه انتقال تانکرهای انرژی محسوب می‌شود. علاوه بر عمق ژئوپلیتیک صحنه عملیاتی دزدان دریایی در اقیانوس هند، مناطق جنوبی قارهٔ آفریقا نیز در دسترس اقدامات آنان است.

[1]- Dillon

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]



شکل ۱: دامنهٔ جغرافیایی فعالیت دزدان دریایی سومالی (منبع: Stratfor,۲۰۱۲)

۲) خلیج عدن: خلیج عدن، منتهی به تنگه راهبردی باب‌المندب است که به دریای سرخ و نیز کانال سوئز متصل می‌شود. این خلیج، از مهم‌ترین محورهای حمل‌ونقل دریایی به‌خصوص در بخش انرژی محسوب می‌شود و روزانه کشتی‌های زیادی برای حمل محموله‌های خود به کشورهای اروپایی، از آن می‌گذرند. ازاین‌رو، اهمیت ژئواکونومیک خلیج عدن غیرقابل‌انکار است. این خلیج، یکی از خطرناک‌ترین آب‌های جهان و عمده‌ترین مسیر قاچاق انسان از سومالی به یمن و دیگر نقاط جهان به شمار می‌رود. همچنین یکی از مهم‌ترین مناطق اقتصادی دنیا به لحاظ تجارت دریایی است. درواقع، راه نیل به شاخ آفریقا از این خلیج می‌گذرد و دسترسی به مصر و مدیترانه نیز از این طریق صورت می‌گیرد. این آبراهه به‌عنوان یکی از آبراهه‌های تاریخی، شاید قدمتی به درازای دوران فراعنه مصر داشته باشد. ۹۱ درصد از کل تجارت نفت برای بازارهای اروپایی باید از باب‌المندب عبور کند. همچنین حدود ۸ درصد از کل نفت جهان، از این مسیر انتقال می‌یابد (مورفی،۲۰۰۱: ۵).

دزدی دریایی در شاخ آفریقا

گرچه دزدی دریایی، واقعه جدیدی در دریاها به‌حساب نمی‌آید، شکل‌گیری نوع سازمان‌یافته آن با به‌کارگیری تجهیزات پیشرفته و پشتیبانی لجستیکی، حمله‌ها را به‌طور مستمر و با عمق بیشتر، در کرانه‌های دریایی به‌سوی کشتی‌های تجاری و تفریحی هدایت کرده است. کنوانسیون سال ۱۳۸۰ دریاها، قوانین بازدارنده‌ای را به‌منظور پیشگیری

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

و تعیین حیطه صلاحیت دولت‌ها در مواجهه با این دسته از جرائم وضع کرد. برای یافتن تعریف صحیحی از راهزنی دریایی و تروریسم دریایی باید این واژه‌ها را در کنوانسیون‌های سال ۱۳۱۸ و ۱۳۸۰ حقوق دریاها بسط داد. کنوانسیون سال ۱۳۱۸ ژنو دربارهٔ دریاهای آزاد و کنوانسیون ۱۳۸۰ سازمان ملل متحد دربارهٔ حقوق دریاها مقرر می‌دارد که کشتی ربایی، عملی غیرقانونی است؛ چه در آب‌هایی در قلمرو کشورها صورت گیرد و چه در آب‌هایی که در این قلمرو نیستند (سیمبر، ۱۳۸۸: ۳۸) فارغ از جامع بودن این دسته از قوانین و حدود ضمانت اجرایی آن‌ها، مطالعه فعالیت‌های دزدان دریایی در منطقه شاخ آفریقا در کرانه‌های شرقی سومالی یعنی اقیانوس هند و نیز از شمال در خلیج عدن قابلیت آن را دارد که سیاست‌های کشورهای فرا منطقه‌ای مانند آمریکا را در منطقه مشخص سازد.

شاید بتوان ریشه دزدی۱۹۹۳که ناشی از تحولات پس از جنگ سرد و دخالت قدرت‌ها بود- منظومه امنیت منطقه شاخ آفریقا را پیچیده‌تر کرد و توازن منطقه‌ای را برهم زد. اخراج محمد زیاد باره، دیکتاتور سومالی در سال ۱۹۳۰ توسط نیروهای استقلال‌طلب سومالی نیز خشونت و نمایش قدرت گروه‌های مختلف را در این کشور رقم زد.

دزدان دریایی در منطقه جغرافیایی شاخ آفریقا، منحصر به تابعیت یک کشور نیستند. اگرچه در این میان، اتباع سومالی، نمونه‌های غالب محسوب می‌شوند، افرادی نیز با تابعیت سایر کشورها در گروه‌های دزدان دریایی فعالیت می‌کنند؛ با توجه به جغرافیای سیاسی نابسامان سومالی و ازآنجاکه این کشور در رأس شاخ آفریقا قرارگرفته است حوزه فعالیتی دزدان دریایی در آبراهه شمالی یعنی خلیج عدن و نیز پهنه آبی شرق آن یعنی اقیانوس هند تمرکز دارد. تردد گستردهٔ حمل‌ونقل دریایی در این مناطق سبب شده است تا موقعیت ژئواکونومیک این کشور حائز اهمیت شود. این در حالی است که وجود منابع نفت و اورانیوم در سومالی، اهمیتی مضاعف بدان داده است. ازاین‌روست که کشورهای غربی و نیز چین، به حضور در این کشور گرایش دارند. با توجه به اینکه صحنه عملیات دزدان دریایی در منطقه شرق سومالی چنان وسیع است که گاه تا آب‌های شبه‌قاره نیز گسترش می‌یابد، دزدان دریایی‌ای از سایر کشورهای آفریقایی حتی غیر آفریقایی در منطقه فعالیت می‌کنند. (حسینی، ۱۳۸۱: ۲۳۹).

شاخ آفریقا همواره شاهد فجایع طبیعی، قحطی، سیل و مانند آن‌هاست. هرچند طبیعی بودن بلایا باید یک‌بار دیگر با نگاه منتقدانه بررسی شود؛ چراکه رویکردهای دولت‌های استعماری غرب و عوامل متعدد دیگر، انسان‌ها را در برابر آثار خشک‌سالی آسیب‌پذیرتر کرده است (کاکس، ۱۳۸۱: ۹۰). این منطقه، بالاترین سطح سوءتغذیه را در جهان دارد. در فاصله سال‌های ۱۳۸۰ تا ۱۳۳۰، حدود دو میلیون نفر از ساکنان شاخ آفریقا، براثر جنگ، خشک‌سالی و بیماری‌های مختلف جان خود را از دست دادند. حتی بعضی از کارشناسانی که برای توسعه به آنجا می‌روند، با ناامیدی از اصلاح امور، آنجا را ترک می‌کنند.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

نتیجه‌گیری

هر ناحیه جغرافیایی در سرتاسر اقیانوس هند دارای شرایط و مکانیسم جغرافیایی و ژئوپلیتیکی خاص خود می‌باشد. برنامه‌ریزی جهت اجرای موفق امنیت در این منطقه‌ای نیازمند وجود اطلاعات کامل و همه‌جانبه نگر در تمامی موارد ازجمله طبیعی، انسانی، اقتصادی و فرهنگی از منطقه می‌باشد به‌نحوی‌که با آگاهی از نقاط ضعف و قوت یک منطقه، ضریب امنیتی و دفاعی آن را در راستای حفظ تمامیت ارضی و مقابله با تهاجمات خارجی و داخلی بالا برد.

نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که حقوق بین‌الملل دریاها در عرصه برقراری امنیت دریاها که تاکنون در مجامع منطقه‌ای و بین‌المللی تصویب و تدوین‌شده، با نارسایی و ناکارآمدی همراه است. از مهم‌ترین دلایل این خلأها، حاکمیت محور بودن الزامات حقوقی و قواعد بین‌المللی است. این فضا باعث شده است که دریاها بیش‌ازپیش ناامن شده است. بدین ترتیب، اثرات ژئوپلیتیکی خلأها از زمان شکل‌گیری حقوق بین‌الملل دریاها و تا آینده در دو محور همکاری و تنش بین واحدهای سیاسی به‌وسیله بازیگران آن صورت گرفته و رفتار سیاسی آن‌ها را تحت تأثیر قرار داده است. از این منظر این خلأها موردتوجه حقوقدانان بین‌المللی قرار می‌گیرد همان‌طوری که نتیجه پژوهش نشان داد با توجه به حاکمیت محور بودن قواعد حقوقی و فقدان قدرتی فراملی در این عرصه، برای برون‌رفت از این مسئله باید با اجماعی جهانی، ساختارهایی بین‌المللی تعریف شود که با ضمانت اجرای بالا از یک‌سو امنیت دریاها را برآورده کند و از سوی حاکمیت‌ها چه درزمینهٔ سازی و اجرا امنیت دریاها و در اینجا اقیانوس هند تمهیدات لازم به عمل آید. امروزه بازیگران بیرونی اقیانوس هند نقش مهمی در عرصه ملی و بین‌المللی ایفا می‌کنند. تنوع جغرافیایی حوزه فعالیت و کارکردهای متفاوت آن‌ها سبب شده تا کشورهای ساحلی اقیانوس هند نتوانند از به وجود آمدن پیامد ناامنی نسبت به نقش این بازیگران جدید بی‌تفاوت باشند.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

منابع

آقاحسینی، ویژه‌نامهٔ مجلهٔ حقوقی بین‌المللی، مرکز امور حقوقی بین‌المللی ریاست جمهوری.

بوزان، باری و اولی ویور، ۱۳۸۸، نظام منطقه‌ای و نظام بین‌الملل، ترجمهٔ رحمان قهرمان‌پور، پژوهشکدهٔ مطالعات راهبردی، تهران.

پیشگاهی فرد، زهرا، ۱۳۷۸ ،جغرافیای فعالیت‌های غیرقانونی در جهان امروز، نشریه مجلس و پژوهش، ش ۲۸، مهر و آبان.

پیشگاهی فرد، زهرا، ۱۳۸۴، مقدمه‌ای بر جغرافیای سیاسی دریاها با تأکید بر آب‌های ایران، تهران: انتشارات سمت.

تروس، تولیو، ۱۳۸۹، دزدی‌دریایی، حقوق دریاها و توسل به‌زور، تحولات خارج از سواحل سومالی، ترجمهٔ عباسعلی کدخدایی و علی

جعفری ولدانی، اصغر، ۱۳۷۶، بحران در روابط سودان با همسایگان آن، ماهنامهٔ اطلاعات سیاسی- اقتصادی، شماره ۱۲۵-۱۲۶

حافظ‌نیا، محمدرضا و مراد کاویانی راد،۱۳۹۴، افق‌های جدید در جغرافیای سیاسی، تهران: انتشارات سمت.

حسینی، محمدجواد، ۱۳۸۷، بررسی بحران سومالی، فصلنامهٔ مطالعات آفریقا، شمارهٔ ۱۷.

حسینی، محمدجواد، ۱۳۸۸، بحران دزدهای دریایی در ساحل سومالی و بررسی نقش قدرتهای فرامنطقه‌ای، فصلنامهٔ مطالعات آفریقا، زمستان ۱۹، ص ۵

دانیالی، مازیار، ۱۳۹۰، ایجاد بحران در سومالی، توطئه‌ای برای تحکیم سلطه بر منطقه

رمضانی بونش، فرزاد، ۱۳۹۰، بحران سومالی و چشم‌انداز فراروی این کشور

سیمبر، رضا، ۱۳۸۸، تروریسم در نظام بین‌الملل، انتشارات دانشگاه آزاد اسالمی، رشت.

شفیعی، نوذر و مسعود رضایی، ۱۳۸۹، سیاست آمریکا در شاخ آفریقا (مطالعهٔ موردی: سومالی)، فصلنامهٔ علمی- پژوهشی مطالعات آفریقا، صص ۴۷-۷۸

عزتی، عزت ا... ، ۱۳۸۲، تحلیلی بر ژئواکونومی آفریقا و تاثیر آن بر امنیت ایران، فصلنامه مطالعات آفریقا، بهار و تابستان ، شماره. ۱۳، صص ۱۲۳-۱۳۹

عزتی، عزت الله، ۱۳۷۸، ژئواستراتژی و قرن بیست‌ویکم، چاپ پنجم، سمت، تهران.

عزتی، عزت الله، ۱۳۹۴، ژئوپلیتیک در قرن بیست‌ویکم، سمت، تهران.

قوام، سیدعبدالعلی، ۱۳۹۷، روابط بین‌الملل نظریه ها و رویکردها، چاپ اول، سمت، تهران.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

کاظمی، علی‌اصغر، ۱۳۷۴، روابط بین‌الملل در تئوری و عمل، نشر قومس، تهران.

کاکس، کوین، ۱۳۸۷، مجموعه مقالات جغرافیای سیاسی، ترجمه زیر نظر زهرا پیشگاهی‌فرد، مؤسسهٔ گیتاشناسی، تهران.

مشیری، رحیم، ۱۳۸۷، کلیات قاره‌ها، چاپ ششم، نشر قومس، تهران.

نقیب‌زاده، احمد، ۱۳۸۲، اتحادیهٔ اروپا از آغاز تا امروز، نشر قومس، تهران.

هاگت، پیتر، ۱۳۹۲، جغرافیا ترکیبی نو، ترجمهٔ شاپور گودرزینژاد، سمت، تهران.

یانگ، چان، ۱۳۸۴، جنگ سرد- صلح سرد، آمریکا و روسیه در دوران جنگ سرد۱۹۴۱-۱۹۹۸، ترجمه عزت‌الله عزتی و محبوبه بیات، قومس، تهران

Alexander, Yonah (2009), "Maritime Terrorism: An Overview of Challenges

Baylis, John and Steve Smith, (2005), The Globalization of World Politics, An Introduction to International Relation, The Second Edition, Oxford: Oxford Up.

Bowden, Anna and Shikha Basnet, 2011,"THE ECONOMIC COST OF SOMALI PIRACY",Oceans Beyond Piracy, a program of One Earth Future Foundation.

Chalk, Peter, Laurence Smallman and Nicholas Burger (2009), "Countering

Daniel, Maziar, 2011, created the crisis in Somalia; conspiracy to consolidate control over the region:

Ezzati, E., 2008, Geo-strategy and Twenty-First Century, 5th Edition, Samt, Tehran. (In Persian)

Ezzati, Ezzatollah, 2008, and geo-strategy of the twenty first century, the study and compilation of Humanities, Fifth Edition, Tehran.

GHvam, SAA., 2006, Analyzing Different Aspects of Convergence in International Relations, International Studies Quarterly, No. 4.

Goli Zavare, G. R., 1993, The Land of Islam (General Understanding Muslim Countries and Regions of the World), Center of Islamic Publications Bureau, Qom. (In Persian)

Hettne, B., 1999, Globalization and Regionalism: the Second Great Transformation, MacmilanPrss ltd, London.

Hosseini, MJ, 2008, Evaluation of the Somali crisis , African Studies, Issue 17, Spring-Summer

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

Hosseini, MJ, 2009, The crisis of piracy off the coast of Somalia and the role of trans-regional powers, African Studies, spring and winter 1388, Ss168-111. http://menanews.ir/vdcd2k0s6yt0x.a2y.html

http://menanews.ir/vdcd2k0s6yt0x.a2y.html.

http://www.kurdpress.com/Fa/NSite/FullStory/?Id=15586. (In Persian)

information - economic, No. 126-125, Bahman and Esfand 1997.

Jafarey Walden, A. 1997, The crisis in Sudan's relations with its neighbors, a monthly political

Kevin Copen, 2008, Proceedings of Geopolitics, Translated by: Pishgahifard, Z., Tehran: Gitashenassi Institute, Tehran. (In Persian)

Law, International Legal Affairs of the Presidency. (In Persian)

Moshiri, R., 2008, General Continents, 6th Edition, Ghomes, Tehran. (In Persian)

Murphy, M. N., 2012, Somali Piracy Why Should We Care, Rusi Journal December, Vol. 156, No. 6, PP. 1-4

Nezafat, 2009, Piracy in Somalia and the International Response and the Role of Europe, PP. 274-249. (In Persian)

of Somalia Developments, Translated by: Kadkhodaie, A. A. and Aghahosseini, A., Journal of International

Ramezani Bvnsh, F., 2011, Somalia Crisis and the Prospect of Facing this Country,

Rothwell, Donald R. and Natalie Klein (2010), "Maritime Security and the Law of the Sea", in: Natalie Klein, Joanna Mossop and Donald R. Rothwell,

Rule of Law, US: Praeger Security International. - Badey, Thomas J. (1998), "Defining international terrorism: A pragmatic approach", Terrorism and Political Violence, Vol. 10, No. 1.

Shafi'i, N. and Rezaei, M., 2010, America Policy in the Horn of Africa (Case Study: Somalia), Quarterly Journal of African Studies, PP. 78-47. (In Persian)

Simbar, R., 2009, On Terrorism in the International System, Islamic Azad University Press, Rasht. (In Persian)

Simon, Jeffrey D. (1994), The Terrorist Trap, Bloomington, Indiana University Press.

Sinclair, Andrew (2003), An Anatomy of Terror; A History of Terrorism, London: McMillan.

Spencer, Alexander (2006), "Questioning the Concept of New Terrorism", Peace Conflict & Development, Issue 8.

Trvs , Tuliv, 2010, Piracy, Law of the Sea and the Use of Force, off the Coast

Yang, Ch., Translated by: Ezzati, A. and Bayat, M., Ghomes. Tehran. (In Persian)

Zalman, Amy (2008), "What's So New about the "New Terrorism?", at: http://terrorism.about.com/b/2008/03/01/whats-so-new-about-the-new-terrori sm.htm

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]

شماره ۳۰، دوره اول، سال سوم، تابستان ۱۳۹۹، صص۳۸-۵۷

Investigating the legal vacuum in securing the Indian Ocean

Ali Bahrami
Master of Political Geography, Kharazmi University, Tehran, Iran (Author In Charge)
(alibahrami7958@gmail.com)

Hossein Rabiei
PHD- Assistant Professor Political Geography and Tourism Planning - Department of Political Geography, Kharazmi University, Tehran, Iran
(Rabiee@khu.ac.ir)

Abstract

One of the major issues facing all the countries of the Indian Ocean nowadays is the establishment and maintenance of security and observance of maritime laws and regulations in this ocean, both in terms of the security of the Indian Ocean countries and, as a matter of priority, in preventing the interference of neighboring countries in the border and maritime areas, Achieving its endless economy. Today, the full understanding of all parts of the Indian Ocean, especially the border regions of countries, and the impact of various factors on this vast and full of God's blessings, is necessary to implement these principles and methods, in accordance with international rules and laws and the rights of the seas, to secure areas from the point of view Defense and security and economic.

One of the most important issues in the field of economics is the provision and maintenance of the economy. As the mainstay of the world's economic exchanges, seas and oceans, securing maritime trade is the most important issue in the economy. The Indian Ocean is one of the most polluted waters in the world in terms of the perverse phenomenon of piracy. The west of the Indian Ocean is the Aden Gulf blue seaboard, the waters of East Somalia (the Horn of Africa) and in the Southeast Asian waters of the Malaga Strait are the most important in Piracy-prone areas. Effective convergence and regionalization in recent years among countries of the Strait of Malaga has created more security than the waters of the western Indian Ocean. In this research, using the analytical-descriptive method, the maritime security of the West Indian Ocean and the legal vacuum of maritime security have been examinedin this region.

Keywords : Convergence, Regionalization, Maritime Security, Geopolitics of the Indian Ocean.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-10-08]