

۲ امنیت دریا

سید گروه راهبردی – مرتضی فاخری – امنیت دریایی در قرن بیست و یکم به یکی از ارکان بنیادین نظم بین‌الملل و حکمرانی جهانی بدل شده است. این مفهوم، فراتر از حفاظت نظامی از مرزهای آبی، به مجموعه‌ای از تدابیر حقوقی، نهادی، فناوریانه و اخلاقی اطلاق می‌شود که هدف آن تضمین ایمنی کشتیرانی، مقابله با تهدیدات فراملی، حفظ منابع دریایی و تأمین ثبات اقتصادی و زیست‌محیطی است. در تعریف علمی، امنیت دریایی شامل پیشگیری و پاسخ به تهدیداتی چون دزدی دریایی، تروریسم دریایی، قاچاق انسان و کالا، تجاوز به حاکمیت دریایی کشورها و آسیب به زیرساخت‌های حیاتی دریایی می‌شود. این حوزه همچنین به‌طور فزاینده‌ای با امنیت غذایی، انرژی و اقلیم پیوند خورده و نیازمند بازاندیشی در چارچوب‌های سستی امنیت‌محور و توسعه رویکردهای چندلایه و مشارکتی است. به گزارش اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، پژوهشگر ارشد علوم راهبردی در مطلق تخصصی برای این روزنامه، با نگاهی تحول‌تهدیدات دریایی در دهه‌های اخیر به بررسی ضرورت‌ها و الزامات بازطراحی معماری امنیت دریایی پرداخته است. نگارنده در این مطلب ضمن تشریح چارچوب‌های حقوقی و نهادهای بین‌المللی مرتبط با این حوزه، چالش‌های نوظهور و خلأهای ساختاری حوزه امنیت دریایی را تشریح کرده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

تحول تهدیدات دریایی در دهه‌های اخیر، ضرورت بازطراحی معماری امنیت دریایی را برجسته کرده است. ظهور گروه‌های تروریستی با قابلیت عملیات دریایی، گسترش دزدی دریایی در مناطق پر تنش مانند خلیج گینه و شاخ آفریقا، رقابت ژئوپلیتیکی قدرت‌های بزرگ در آب‌های آزاد و مناطق مورد مناقشه مانند دریای چین جنوبی و تأثیرات تغییرات اقلیمی بر مسیرهای کشتیرانی و زیرساخت‌های ساحلی، همگی نشان‌دهنده پیچیدگی فزاینده این حوزه‌اند.

در این میان، امنیت دریایی نه‌تنها به عنوان یک وظیفه ملی، بلکه به‌مثابه کالای عمومی جهانی مطرح است که نیازمند همکاری بین‌المللی، شفافیت نهادی و تعهد اخلاقی میان‌نسلی است. جایگاه امنیت دریایی در نظم بین‌الملل امروز، هم‌سنگ با امنیت سایبری و زیست‌محیطی، به عنوان یکی از محورهای اصلی حکمرانی جهانی در حال تثبیت است و مستلزم بازنگری در نقش نهادهای بین‌المللی، بازتعریف مسئولیت دولت‌ها و ارتقای ظرفیت‌های منطقه‌ای و محلی است.

چارچوب‌های حقوقی و نهادی بین‌المللی

چارچوب‌های حقوقی و نهادی بین‌المللی در حوزه امنیت دریایی، نقش‌بنیادینی در تنظیم رفتار دولت‌ها، نهادهای خصوصی و بازیگران فراملی ایفا می‌کنند. در این میان، کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریابا به عنوان قانون اساسی دریاهای شناخته می‌شود و با تعیین رژیم‌های حقوقی مناطق مختلف دریایی، از آب‌های داخلی تا منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره، بستر حقوقی لازم برای اعمال حاکمیت، آزادی ناوبری و حفاظت از محیط‌زیست دریایی را فراهم کرده است. UNCLOS همچنین در ماده‌های مرتبط با عبور بی‌ضرر، عبور ترانزیتی و مقابله با تهدیدات امنیتی، امکان مداخله مشروع دولت‌ها را در چارچوب حقوق بین‌الملل فراهم می‌سازد. با وجود آنکه این کنوانسیون مستقیماً به موضوع تروریسم دریایی نمی‌پردازد، اما مبنای حقوقی مهمی برای تنظیم همکاری‌های امنیتی و قضایی میان دولت‌ها محسوب می‌شود.

در تکمیل خلأهای موجود در UNCLOS، کنوانسیون ۱۹۸۸رم با هدف مقابله با اقدامات غیرقانونی علیه ایمنی کشتی‌ها و تأسیسات دریایی تدوین شد. این سند که تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی شکل گرفت، نخستین تلاش منسجم برای تعریف و جرم‌انگاری اعمال تروریستی در دریاهای بود. اصلاحات بعدی این کنوانسیون در سال ۲۰۰۵، دامنه شمول آن را گسترش داد و شامل تهدیدات نوینی چون استفاده از کشتی‌ها برای حمل مواد هسته‌ای یا بیولوژیک شد. کنوانسیون رم، با الزام دولت‌ها به جرم‌انگاری اقدامات تروریستی دریایی، در قوانین داخلی و همکاری در استرداد و پیگرد قضایی، به یکی از ابزارهای کلیدی در معماری حقوقی امنیت دریایی بدل شده است.



در کنار اسناد حقوقی، نهادهای بین‌المللی نقش عملیاتی و هماهنگ‌کننده مهمی در امنیت دریایی ایفا می‌کنند. سازمان بین‌المللی دریانوردی با تدوین مقررات فنی و امنیتی مانند کد ISPS، استانداردهای جهانی برای حفاظت از کشتی‌ها و بنادر ارائه داده است. شورای امنیت سازمان ملل نیز در مواردی چون مبارزه با دزدی دریایی در سومالی، با صدور قطعنامه‌های الزام‌آور، چارچوب‌های مداخله نظامی و قضایی را فراهم کرده است. پلیس بین‌الملل با ایجاد پایگاه‌های داده و تسهیل تبادل اطلاعات، نقش مهمی در شناسایی و پیگرد شبکه‌های جانیکار دریایی دارد. افزون بر این، نهادهایی چون اتحادیه اروپا، ناتو و سازمان‌های منطقه‌ای نیز با اجرای عملیات مشترک و ظرفیت‌سازی محلی، به تقویت معماری چندسطحی امنیت دریایی کمک کرده‌اند. این مجموعه نهادهای، اگرچه هنوز با چالش‌هایی در هماهنگی و شمول جهانی مواجه است، اما بنیان اصلی حکمرانی امنیتی در دریاهاراشکل داده است.

بازیگران اصلی ومنطق‌های راهبردی

در معماری امنیت دریایی جهان، دولت‌ها و نیروهای دریایی راهبردی نقش محوری در شکل‌دهی به منطق‌های ژئوپلیتیکی و عملیاتی ایفا می‌کنند. ایالات متحده با ناوگان پنجم و هفتم خود، حضور گسترده‌ای در خلیج فارس، اقیانوس هند و دریای چین جنوبی دارد و امنیت خطوط کشتیرانی و مقابله با تهدیدات فراملی را در چارچوب دکترین «آزادی ناوبری» دنبال می‌کند. چین نیز با توسعه نیروی دریایی و ایجاد پایگاه‌های خارجی مانند بندر جیبوتی، در راستای تأمین امنیت پروژه‌های زیرساختی خود در قالب ابتکار «کمربند و راه» حرکت می‌کند. اتحادیه اروپا از طریق عملیات‌هایی مانند ATALANTA در خلیج عدن، به مقابله با دزدی دریایی و حفاظت از منافع تجاری خود پرداخته است. هند نیز با تمرکز بر امنیت دریایی در اقیانوس هند و همکاری با کشورهای منطقه‌ای، در پی تثبیت نقش خود به عنوان قدرت دریایی نوظهور است. این دولت‌ها با منطق‌هایی چون حفاظت از منافع اقتصادی، مقابله با تهدیدات فراملی و رقابت ژئوپلیتیکی، به معماری امنیت دریایی شکل داده‌اند.

در کنار دولت‌ها، شرکت‌های کشتیرانی و نهادهای خصوصی نیز بازیگران کلیدی در امنیت دریایی محسوب می‌شوند. شرکت‌های بزرگ حمل‌ونقل دریایی مانند، Maersk و MSC، با مدیریت میلیون‌ها تن کالا در سال، به‌طور مستقیم در معرض تهدیدات امنیتی قرار دارند و در نتیجه، به توسعه سامانه‌های نظارتی، استخدام نیروهای امنیتی خصوصی و همکاری با نهادهای دولتی روی آورده‌اند. نهادهای بیمه دریایی، شرکت‌های فناوری اطلاعات و مؤسسات طبقه‌بندی کشتی‌ها نیز در ارزیابی ریسک، تدوین استانداردهای ایمنی، و ارتقای تاب‌آوری زیرساخت‌های دریایی نقش دارند. این بازیگران با منطق اقتصادی و مسئولیت‌پذیری نهادی، به دنبال کاهش هزینه‌های ناشی از ناامنی و ارتقای اعتماد در زنجیره تأمین جهانی هستند. تعامل میان بخش خصوصی و نهادهای دولتی، به‌ویژه در زمینه اجرای کد ISPS و تبادل اطلاعات تهدیدات، به یکی از ارکان معماری چندسطحی امنیت دریایی تبدیل شده است. ائتلاف‌های منطقه‌ای نیز در پاسخ به تهدیدات مشترک و تقویت ظرفیت‌های محلی، نقش مکمل و گاه پیشرو در امنیت دریایی ایفا می‌کنند. اتحادیه کشورهای جنوب شرق آسیا با ابتکارهایی چون توافق‌نامه همکاری اطلاعاتی دریایی و رزمایش‌های مشترک، در پی مقابله با تهدیدات در تنگه مالاکا و دریای چین جنوبی است. اتحادیه آفریقا با تدوین استراتژی

«سرآمد» تحلیل کرد؛

الزامات بازطراحی معماری امنیت دریایی جهان

ادبیات حکمرانی جهانی، به عنوان «امنیت اشتراکی» (Shared Security) شناخته می‌شود و بر این اصل استوار است که تهدیدات دریایی از دزدی دریایی تا آلودگی نفتی، دارای پیامدهای فرامرزی‌اند و مقابله با آن‌ها نیازمند سازوکارهای چندجانبه، تبادل اطلاعات و استانداردهای مشترک است. در این چارچوب، امنیت دریایی نه‌تنها یک وظیفه حاکمیتی، بلکه یک مسئولیت اخلاقی جهانی است که باید در سیاست‌گذاری‌های دریایی بازتاب یابد.

مشارکت جوامع محلی و نهادهای مدنی نیز نقش حیاتی در تحقق امنیت دریایی پایدار و اخلاق‌محور دارد. جوامع ساحلی، ماهیگیران و فعالان محیط‌زیست، نه‌تنها ذی‌نفعان مستقیم منابع دریایی‌اند، بلکه دارای دانش بومی، تجربه عملی و ظرفیت نظارتی‌اند که می‌تواند در طراحی و اجرای سیاست‌های امنیتی مورد بهره‌برداری قرار گیرد. نهادهای مدنی نیز با ایفای نقش در آموزش، آگاهی‌بخشی و نظارت اجتماعی، به ارتقای شفافیت و پاسخگویی دولت‌ها کمک می‌کنند. تجربه موفق کشورهای مانند اندونزی، فیلیپین و کنیا در مشارکت دادن جوامع محلی در حفاظت از مناطق دریایی، نشان‌دهنده ظرفیت بالای این رویکرد در کاهش تهدیدات و افزایش تاب‌آوری اجتماعی است. در نتیجه، معماری امنیت دریایی بدون در نظر گرفتن نقش مردم و نهادهای مدنی، ناقص و ناپایدار خواهد بود.

توصیه‌هاو پیشنهاداتسیاستی

امنیت دریایی در جهان امروز، با توجه به تنوع تهدیدات، پیچیدگی بازیگران و وابستگی فزاینده اقتصاد جهانی به حمل‌ونقل دریایی، نیازمند معماری چندلایه، تطبیقی و اخلاق‌محور است. این معماری باید بتواند هم‌زمان به تهدیدات سستی مانند دزدی دریایی و تروریسم پاسخ دهد و با چالش‌های نوظهوری چون رقابت ژئوپلیتیکی و تهدیدات سایبری مقابله کند. در این چارچوب، لایه‌های حقوقی، عملیاتی، فناوریانه و اجتماعی باید به صورت هم‌افزا عمل کنند و با انعطاف‌پذیری نسبت به شرایط منطقه‌ای و تحول فناوری، قابلیت تطبیق و ارتقا داشته باشند. افزون بر آن، بنیان‌های اخلاقی و مسئولیت‌پذیری میان‌نسلی باید در سیاست‌گذاری‌ها لحاظ شوند تا امنیت دریایی نه‌تنها به عنوان ابزار قدرت، بلکه به‌مثابه تعهدی جهانی در حفظ منابع مشترک و صیانت از زیست‌بوم‌های دریایی تلقی شود.

در سطح سیاست‌گذاری جهانی، خلأیی محسوس در هماهنگی نهادی و استانداردسازی رویه‌ها و جود دارد که ایجاد یک نهاد هماهنگ‌کننده جهانی امنیت دریایی را ضروری می‌سازد. این نهاد می‌تواند با ترکیب ظرفیت‌های سازمان‌های موجود مانند IMO، INTERPOL و ICAO، نهادهای منطقه‌ای، به تدوین چارچوب‌های مشترک، تسهیل تبادل اطلاعات و نظارت بر اجرای استانداردهای امنیتی بپردازد. همچنین این نهاد باید بتواند نقش‌میانچی در حل‌وفصل اختلافات دریایی ایفا کند و با رویکردی مشارکتی، دولت‌ها، شرکت‌های خصوصی و نهادهای مدنی را در فرایند تصمیم‌گیری دخیل سازد. تجربه موفق نهادهایی مانند ICAO در حوزه هوانوردی نشان می‌دهد که حکمرانی جهانی در حوزه‌های حساس، با وجود پیچیدگی‌های سیاسی، قابل تحقق است و می‌تواند به ارتقای امنیت، شفافیت و اعتماد متقابل منجر شود. ایران نیز با برخورداری از موقعیت راهبردی در شمال اقیانوس هند و سواحل گسترده مکران، ظرفیت قابل توجهی برای ایفای نقش در معماری منطقه‌ای امنیت دریایی دارد. سواحل مکران به عنوان یکی از نقاط اتصال ژئوپلیتیکی میان خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند، می‌تواند به کانونی برای همکاری‌های منطقه‌ای در زمینه نظارت دریایی، مقابله با تهدیدات فراملی و توسعه زیرساخت‌های بندری و ارتباطی بدل شود. ایران با بهره‌گیری از تجربه‌های عملیاتی، ظرفیت‌های علمی و توان دیپلماتیک، می‌تواند در طراحی سازوکارهای منطقه‌ای مشارکتی، به‌ویژه با کشورهای جنوب آسیا و شورای همکاری خلیج فارس، نقش تسهیل‌گر ایفا کند. این نقش، در صورت پیوند با سیاست‌های توسعه‌محور و رویکردی اخلاق‌مدار، می‌تواند به تقویت جایگاه ایران در حکمرانی دریایی منطقه‌ای و ارتقای امنیت پایدار در آب‌های پیرامونی منجر شود.

چالش‌های امنیتی برجسته در معماری دریایی جهان به‌شمار می‌رود. اگرچه اقدامات بین‌المللی از جمله عملیات‌های نظامی و تقویت ظرفیت‌های محلی در سومالی موجب کاهش نسبی حملات در دهه گذشته شده‌اند، اما خلیج گینه در غرب آفریقا به کانون جدیدی برای حملات خشونت‌آمیز علیه کشتی‌های تجاری تبدیل شده است. گزارش‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و دفتر مقابله با موادمخدر و جرم سازمان ملل نشان می‌دهند که این منطقه با ضعف در حکمرانی دریایی، فساد نهادی و نبود هماهنگی منطقه‌ای مواجه است. خلأهای ساختاری در نظام قضایی، نبود تجهیزات نظارتی و وابستگی به مداخله خارجی، موجب شده‌اند که اقدامات مقابله‌ای نتوانند به صورت پایدار امنیت دریایی را تضمین کنند.

رقابت قدرت‌های بزرگ در دریای چین جنوبی و اقیانوس هند، معماری امنیت دریایی را با چالش‌های ژئوپلیتیکی پیچیده مواجه کرده است. چین با توسعه جزایر مصنوعی و استقرار تجهیزات نظامی در مناطق مورد مناقشه، در پی تثبیت حاکمیت دریایی خود است، در حالی که ایالات متحده با اجرای عملیات «آزادی ناوبری» و تقویت اتحادهای منطقه‌ای مانند QUAD، به مقابله با این روند می‌پردازد. هند نیز با گسترش حضور دریایی خود در اقیانوس هند و همکاری با کشورهای جنوب آسیا، در پی حفظ توازن راهبردی در برابر نفوذ چین است. این رقابت‌ها، با وجود ظاهر امنیتی، در واقع بازتابی از منطق‌های اقتصادی، انرژی‌محور و ژئوپلیتیکی‌اند که موجب تضعیف همکاری‌های چندجانبه و افزایش احتمال برخوردهای ناخواسته شده‌اند. نبود سازوکارهای حل‌وفصل اختلافات و ضعف نهادهای منطقه‌ای در مدیریت تنش‌ها، خلأی جدی در معماری امنیتی این مناطق ایجاد کرده است.

تهدیدات سایبری علیه زیرساخت‌های دریایی، به عنوان چالش نوظهور اما فزاینده، معماری امنیت دریایی را وارد مرحله‌ای جدید از پیچیدگی کرده‌اند. حملات سایبری به سامانه‌های ناوبری، پایانه‌های بندری و شبکه‌های ارتباطی کشتی‌ها، نه‌تنها موجب اختلال در عملیات تجاری، بلکه تهدیدی برای ایمنی انسانی و زیست‌محیطی محسوب می‌شوند. گزارش‌های اخیر از حملات به بندرهای بزرگ مانند روتردام و لس‌آنجلس، نشان‌دهنده آسیب‌پذیری شدید زیرساخت‌های دیجیتال دریایی است. با وجود تدوین برخی استانداردهای امنیت سایبری توسط IMO و اتحادیه اروپا، هنوز چارچوب جهانی منسجمی برای مقابله با این تهدیدات وجود ندارد. خلأهای حقوقی، نبود الزام‌آوری در اجرای استانداردها و ضعف در تبادل اطلاعات میان دولت‌ها و بخش خصوصی، موجب شده‌اند که امنیت سایبری در دریایی به یکی از نقاط آسیب‌پذیر معماری امنیت جهانی بدل شود.

اخلاقی، مسئولیت‌پذیری وامنیت بین‌نسلی

امنیت دریایی، در کنار ابعاد فنی و حقوقی، واجد بنیان‌های اخلاقی و مسئولیت‌پذیری میان‌نسلی است که دولت‌ها را ملزم به حفاظت از منابع مشترک دریایی و تضمین بهره‌برداری پایدار از آن‌ها می‌سازد. اقیانوس‌ها و دریاهای، به عنوان بسترهای زیستی، اقتصادی و فرهنگی، در معرض تهدیداتی چون آلودگی، بهره‌برداری بی‌رویه و تخریب زیست‌بوم‌های حساس قرار دارند. براساس اصول مندرج در کنوانسیون حقوق دریاهای(UNCLOS) و اعلامیه‌های جهانی محیط‌زیست، دولت‌ها موظف‌اند نه‌تنها از منافع ملی خود، بلکه از منافع مشترک بشری در دریاهای صیانت کنند. این مسئولیت، به‌ویژه در زمینه‌هایی چون حفاظت از تنوع‌زیستی دریایی، مقابله با تغییرات اقلیمی و تضمین ایمنی کشتیرانی، مستلزم اتخاذ سیاست‌هایی است که منافع نسل‌های آینده را نیز در نظر گرفته و از منطق بهره‌برداری کوتاه‌مدت فاصله بگیرد.

امنیت دریایی، به‌مثابه کالای عمومی جهانی، نیازمند رویکردی فراتر از منافع ملی و رقابت‌های ژئوپلیتیکی است. همان‌گونه که امنیت سایبری یا سلامت عمومی جهانی نمی‌تواند در چارچوب‌های صرفاً ملی مدیریت شود، امنیت دریایی نیز مستلزم همکاری، شفافیت و تعهد مشترک میان دولت‌ها، نهادهای بین‌المللی و بخش خصوصی است. این مفهوم، در

بدون شرح...



فریاعزیزی -اقتصاد سرآمد

قاب دوربین



عکس: اصغر بشارتی

بدون شرح