

---

# القرصنة البحرية في خليج عدن.. الخلفيات والرهانات

مصطفى بخوش (\*)

أستاذ العلاقات الدولية،

جامعة محمد خيضر، بسكرة - الجزائر.

|||||

## مقدمة

تشهد البيئة العالمية اليوم تحديات جديدة للأمن عبر القومي (Transnational Security) يطلق عليها الخبراء «ظاهرة المنطقة الرمادية» (Gray Area Phenomena). وتطرح هذه الظاهرة تهديدات دينامية جديدة على الاستقرار القومي والدولي على حدّ سواء، وتحمل أخطاراً لا يمكن مواجهتها بالوسائل العسكرية الكلاسيكية التي عملت الدول على بنائها وامتلاكها للدفاع عن أراضيها وشعوبها.

وتعرف البيئة البحرية اليوم انتشاراً لمثل هذه الأنواع الجديدة من الأخطار، فالقرصنة البحرية (Maritime Piracy) والإرهاب البحري (Seaborne Terrorism) ظاهرتان تطرحان مشكلة العنف الناتج من فواعل من غير الدول في البحر (Nonstate Violence at Sea)، أصبحتا اليوم من المواضيع التي تثير الكثير من النقاشات في الأوساط الأكاديمية والعسكرية والسياسية.

ويبدو أن ظاهرة القرصنة التي وصفها في الماضي فيلسوف المتوسط فرناند بروديل (Fernand Braudel) بأنها شكل ثانوي للحرب أخذت اليوم أبعاداً خطيرة، وتطورت بشكل متسارع خلال السنوات القليلة الماضية، بحيث أصبحت عنيفة بشكل يثير الرعب، واتخذت منحى تصاعدياً يهدّد خطوط الملاحة الدولية، خصوصاً في خليج عدن وقناة السويس.

ولعل مما ضاعف من خطورة أعمال القرصنة البحرية الحديثة أنها تطرح إمكانية الترابط والتداخل مع الأعمال الإرهابية لبعض الجماعات والتنظيمات، بعد أن كانت في الماضي مجرد عمليات تقوم بها عصابات الجريمة المنظمة أو مجموعة من المجرمين المغامرين، الأمر

الذي دفع الأمم المتحدة وحلف الناتو والاتحاد الأوروبي والدول الكبرى، وحتى الشركات الأمنية الخاصة، إلى التدخل للتعاطي مع هذه الظاهرة. فما هي طبيعة هذه الظاهرة؟ وما هي خلفياتها وأبعادها؟ وما مدى ارتباطها بالإرهاب؟

## أولاً: تعريف القرصنة البحرية

تُعرّف القرصنة البحرية بأنها الجرائم أو الأعمال العدائية، والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما، أو طاقمها، أو حمولتها<sup>(١)</sup>.

والقرصنة هي بالأساس نشاط غير أخلاقي انتهازي، تقوم به عصابات محلية، وهي عمل تجاري غير شرعي، سهل ومربح وذو مردود جيد في منطقة فقيرة جداً تغيب فيها سلطة القانون<sup>(٢)</sup>.

والملاحظ أن اتفاقية جنيف للبحر التي تم التوقيع عليها عام ١٩٥٨ قد خصصت ثمان مواد لموضوع لصوص البحر (المواد من ١٤ - ٢١). وعُرفت الاتفاقية جريمة القرصنة في إطار المادة الخامسة عشرة منها على النحو الآتي<sup>(٣)</sup>:

«تتكون جريمة لصوصية البحر من أي من الأفعال الآتية:

١ - أي عمل غير شرعي من أعمال العنف أو احتجاز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة ويقوم به طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة موجهاً:

أ - ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو أموال على متنها في أعالي البحار.

ب - ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في أي مكان آخر خارج الولاية الإقليمية لأية دولة من الدول.

٢ - أي مشاركة إرادية في إدارة سفينة أو طائرة، تمارس أعمال لصوصية البحر.

٣ - أي تحريض أو تسهيل عمدي لفعل من الأفعال المذكورة في الفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة».

وقد أكدت اتفاقية جنيف أيضاً في المادة الرابعة عشرة منها أن على جميع الدول أن «تتعاون إلى أقصى حد ممكن لقمع أعمال اللصوصية في أعالي البحار أو في مكان آخر يقع

(١) محمد ياسر منصور، «القرصنة البحرية بين الأمس واليوم»، مجلة كلية خالد العسكرية، العدد ٧٨ (أيلول/سبتمبر ٢٠٠٤).

(٢) *Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, documents d'information de l'Assemblée nationale; no. 1670 (Paris: Assemblée nationale, 2009), p. 20.

(٣) عمار علي الحسن، «القرصنة... التاريخ والمشكلة والحل»، *الجريدة*، السنة ٣، العدد ٦٧٥ (تموز/يوليو ٢٠٠٩).

خارج نطاق الاختصاص القضائي لأية دولة»<sup>(٤)</sup>. وفي المادة التاسعة عشرة من الاتفاقية ذاتها ورد النصّ على حق كل دولة في أن تقوم بضبط أية سفينة تعمل في لصوصية البحار، كما يجوز لها أن تقبض على القراصنة، وأن تستولي على الممتلكات الموجودة فيها، وأن تحاكمهم بعقوبات رادعة.

وفي الاتجاه والروح نفسهما جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الموقعة في ٣٠ نيسان/أبريل عام ١٩٨٢ في مونتغوباي - Montego Bay - بجاميكا<sup>(٥)</sup> التي خصصت المواد من ١٠٠ إلى ١٠٨، والمادة ١١٠ للقرصنة، حيث جاء في المادة الرقم ١٠١ من هذه الاتفاقية تأكيد تعريف أعمال القرصنة بالشكل الذي ورد في اتفاقية جنيف المشار إليه سلفاً. وفي المادة الرقم ١٠٢ تأكيد آخر لحالة تمرد طاقم أية سفينة أو ارتكابه عملاً من أعمال القرصنة، وسمحت بالتدخل ضد هذه السفينة واعتبارها تمارس القرصنة.

**تزداد خطورة القرصنة نتيجة  
لإمكانية ارتباطها بأهداف  
إرهابية، ما دفع إلى تخصيص  
مواد من اتفاقيتي جنيف  
ومونتغوباي لمكافحة هذه  
الظاهرة.**

ومن خلال هذا النصّ يمكن أن نحدّد خصائص القرصنة كالتالي<sup>(٦)</sup>:

- أن يكون الاحتجاز أو الاختطاف أو استخدام العنف غير مشروع.
  - أن يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة.
  - أن يرتكب العمل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة أو تمرد من قبل طاقم سفينة حربية أو عامة.
  - أن تكون أعمال القرصنة موجهة ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار، بمعنى على بعد ١٢ ميلاً بحرياً في أقل تقدير من المياه الإقليمية (حوالي ٢٠ كلم).
  - أن يسيطر القراصنة على السفينة سيطرة كاملة وفعلية.
- والملاحظ أن اتفاقية مونتغوباي تجعل من مكافحة القرصنة من اختصاص الدول الموقعة عليها، ومسألة قضائية تختص بها المحاكم الوطنية، حيث منحت المادة ١٠٥ من هذه الاتفاقية لكل دولة الحق في إيقاف واحتجاز ومتابعة مرتكبي أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع لسيادة أي دولة أمام محاكمها.

(٤) المصدر نفسه.

(٥) Philippe Leymarie, «Flottes occidentales contre pirates somaliens», *Le Monde diplomatique* (novembre 2008), < <http://www.monde-diplomatique.fr/2008/11/LEYMARIE/16470> > .

(٦) Grégory Bouterin, «La Piraterie maritime bien loin de l'image romanesque», *Points de mire*, (٦١) vol. 10, no. 1 (janvier 2009).

## ثانياً: أسباب انتشار ظاهرة القرصنة

يرجع الخبراء انتشار ظاهرة القرصنة البحرية في العقد الأخير إلى بروز العديد من الدول الفاشلة التي تعجز عن فرض قواعد سلوك على المتعاملين مع البحر في إقليمها، حيث يعتبر روبرت كابيلن (Robert D. Kaplan)<sup>(٧)</sup> مثلاً أن القرصنة البحرية ما هي إلا نتاج للفوضى الموجودة على الأرض، وإلى عوامل عدة مرتبطة بها أهمها الظروف الاقتصادية والمعيشية السيئة في بعض الدول الساحلية الفاشلة. وهناك من يرجع جذور القرصنة، خصوصاً في السواحل الصومالية إلى وجود إرادة ورغبة في أوساط الصيادين للدفاع عن مناطق صيدهم ضد السفن الغربية والآسيوية التي لا تحترم المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة. بعدها ومنذ عام ٢٠٠٠ تسلحت سفن الصيد، خصوصاً الآسيوية منها، وأخذ الصراع أبعاداً خطيرة، وهو الأمر الذي دفع الصيادين الصوماليين إلى التحول نحو مهاجمة السفن الأكثر انكشافاً. وهذه حقيقة أكدتها الكثير من التقارير الدولية، فمثلاً يقدر التقرير الصادر في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٨، عن البنك الدولي لتقييم برنامج إعادة بناء وتطوير الصومال<sup>(٨)</sup>، المبلغ الإجمالي السنوي للصيد غير الشرعي في المياه الصومالية بحوالي ٩٥ مليون دولار، ويؤكد التقرير أن المياه الصومالية كانت مستباحة لأكثر من ١٥ عاماً من قبل ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ سفينة صيد غير مرخص لها. كما ترجع بعض المصادر أسباب ظهور القرصنة في سواحل الصومال إلى عمليات رمي ودفن النفايات السامة التي كانت تتم بطرق غير شرعية من قبل شركات غربية في المياه الإقليمية الصومالية<sup>(٩)</sup>.

وعموماً، يقدم الباحثون أربعة تفسيرات ممكنة لانتشار ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر هي<sup>(١٠)</sup>:

١ - انهيار الدولة وعجزها بحيث تصبح غير قادرة نهائياً على ضمان الأمن في إقليمها. وتعكس حالة الصومال التي تعدّ نموذجاً للدولة الفاشلة هذه الحقيقة، حيث تفقد الدولة قدرتها على الفعل والتأثير في إقليمها، وبالتالي تعجز عن القيام بوظائف الضبط الداخلي، وكذا الخارجي، الأمر الذي يشجع فواعل من دون الدولة على احتلال الفضاءات التي عجزت الدولة عن ملئها. فالدولة بحسب المنطق الفيبري (نسبة لماكس فيبر) هي المنتج للقواعد الملزمة والجهة الوحيدة المحتكرة للعنف المشروع. وهي بهذا الشكل تضمنت بسلطتها وسيادتها ضبط وتنظيم العنف الاجتماعي. لكن بمجرد عجز الدولة عن ضمان حد أدنى من الضبط والسلطة، ينتشر العنف الإجرامي بشكل سريع، بحيث يستحيل التحكم فيه. وهذا بالضبط ما هو حاصل في الصومال الذي غابت فيه الدولة منذ عام ١٩٩١، والذي اعتبر الدولة الأكثر

Robert D. Kaplan, «Anarchy on Land Means Piracy at Sea,» *New York Times*, 12/4/2009. (٧)

< <http://www.somali-jna.org/downloads/ACF7C9C.pdf> >. (٨)

Paul Apostolis and John Knott, «Modern Piracy at Sea: A Global Challenge,» *Journal of the Institute of Sea Transport*, no. 84 (Spring 2009). (٩)

Romain Lalanne, «Piraterie maritime en Somalie,» < <http://www.guerillasblog.com/2009/01/> (١٠)  
piraterie-maritime-en-somalie-10.html > .

انهياراً في العالم في تقرير حول الدول الفاشلة أعدّ من طرف معهد بروكينز (Brookings) وصندوق السلام (Fund for Peace) (١١).

٢ - الفقر وانهيار الوضع الاقتصادي في الدولة الساحلية، فمثلاً تضرر الصيادون الصوماليون كثيراً من عمليات الصيد غير الشرعية التي تباشرها السفن الأجنبية في السواحل الصومالية. ومع عجز الدولة الصومالية التي هي غائبة أساساً عن مكافحة هذه الظاهرة، انتظم الصيادون في مجموعة صغيرة لمحاربتها في البداية، وبعدها تطور عملهم وتحولوا إلى ما يشبه جماعات منظمة تحترف هذه المهنة إلى درجة تحول معها بعض الصيادين إلى قراصنة، ومع سهولة ترويج البضائع المسروقة في ظل انفلات أمني داخلي يتشجع مزيد من العاطلين على ركوب المغامرة. وأدى نجاح أغلب عمليات القرصنة إلى التشجيع على تكوين عصابات منظمة من عسكريين سابقين، ومن المليشيات العسكرية العاملة على الأرض، التي استغلت التطور التقني الكبير للزوارق البحرية المسلحة مستفيدة من حصيلة القرصنة، حيث تشير التقديرات إلى أن عدد القراصنة على السواحل الصومالية يتراوح بين ١١٠٠ إلى ١٥٠٠ قرصان، وأن ما حصل عليه القراصنة من فديات مالية في عام ٢٠٠٨ فقط يصل إلى نحو ثلاثين مليون دولار (١٢)، ويتراوح مقدار الفدية المطلوبة من القراصنة مقابل الإفراج عن سفينة، بين مئات آلاف وملايين الدولارات، بحسب طبيعة السفينة وهويتها وحمولتها وهويات الرهائن. فمثلاً أفادت الأخبار أن القراصنة تفاوضوا على إطلاق سفينة فاينا (Faina) الأوكرانية بعشرة ملايين دولار. ولهذا، فإن الأمر تحول إلى تجارة مربحة تغري أصحابها بالمضي فيها قدماً.

٣ - العامل الجغرافي لعب دوراً محدداً في انتشار ظاهرة القرصنة، فقرب السواحل الصومالية من خطوط الملاحة الدولية في خليج عدن يسهل على القراصنة عمليات خطف السفن، إذ لا يزيد عرض البحر الأحمر في أغلب مناطقه على ٤٠٢ كيلومتر، وهي مسافة قليلة جداً تجعل من أعالي البحار تنحسر وتضيق لصالح المياه الإقليمية للدول المشاطئة له، وبالتالي تصبح خطوط الملاحة الدولية قريباً جداً إلى الشواطئ، وهو ما يسهل من عمليات القرصنة. يُضاف إلى هذا، وإلى أسباب مرتبطة بصعوبة الإبحار (مياه البحر الأحمر ليست عميقة بسبب وجود العديد من الحواجز الطبيعية)، تفرض على السفن الحفاظ على سرعة بطيئة، وهو الأمر الذي يجعلها أكثر انكشافاً للقرصنة (١٣).

٤ - يبرز العامل الثقافي في حالة الصومال كذلك بشدة، فطبيعة تركيبة المجتمع الصومالي القبلية والقائمة على الزبائنية ساهمت في احتضان الجماعات القبلية للقرصنة وتوفير تغطية اجتماعية وسياسية لنشاطاتهم، بل أكثر من ذلك يمثل القراصنة بالنسبة إلى السكان أبطالاً

(١١) المصدر نفسه.

(١٢) Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime, p. 24.

Boutherin, «La Piraterie maritime bien loin de l'image romanesque».

(١٣)

شجعاناً محبوبين. وزادت حالة التفكك والانقسام العرقي والإثني من انتشار هذه الظاهرة في أوساط الكثير من الشباب الصومالي. ولعبت البيئة الصومالية دوراً مهماً في تسهيل عمليات تجنيد الشباب، وحتى الأطفال الذين نشأوا في بيئة ميزتها الأساسية هي فوضوية العنف الممارس فيها<sup>(١٤)</sup>. وتشير بعض الدراسات أن أكثر من ٧٠ بالمئة من الصوماليين ينظرون إلى القراصنة على أنهم أبطال وطنيون يدافعون عن الصومال ضد جريمتين تمارسهما الشركات الغربية الكبرى التي وجدت في انهيار الحكومة الصومالية عام ١٩٩١ فرصة سانحة لدفن النفائات النووية في الأراضي الصومالية، وكذا السطو على مصادر صيد الأسماك في المياه الإقليمية الصومالية.

ونشير هنا كذلك، ونحن بصدد الحديث عن أسباب انتشار ظاهرة القرصنة، إلى الدراسة التي أعدها الباحث بيتر تشوك والتي حدد فيها سبعة عوامل رئيسية ساهمت في بروز القرصنة في الفترة المعاصرة، هي<sup>(١٥)</sup>:

**إن أكثر من ٧٠ بالمئة من الصوماليين ينظرون إلى القراصنة على أنهم أبطال وطنيون يدافعون عن الصومال.**

١ - تنامي حركة التجارة الدولية عبر البحر.

٢ - ارتفاع نسبة حوادث النقل البحري التجاري في المضائق والممرات البحرية المزدحمة، الأمر الذي دفع السفن إلى تخفيض سرعاتها، وهو ما يجعلها أكثر عرضة للهجمات.

٣ - الأزمات الاقتصادية وانتشار الفقر في الدول الساحلية.

٤ - تصاعد الصعوبات العامة المرتبطة بمراقبة الملاحة البحرية بسبب أحداث ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠١، والضغط الذي تولّد عنها اتجاه العديد من الحكومات التي توجهت إلى التركيز على متطلبات الأمن الداخلي، وبالتالي الاستثمار في مواجهة الأخطار على الأرض على حساب الاهتمام بالأخطار القادمة من البحر.

٥ - ساهم التراخي في الإجراءات الأمنية على مستوى السواحل والموانئ بشكل كبير في زيادة مستوى نشاطات القرصنة، خصوصاً في السرقات على مستوى الموانئ عند رسو السفن.

٦ - انتشار الرشوة في الأوساط الرسمية، خصوصاً في حرس السواحل والجمارك، الأمر الذي يكشف تورطهم في أعمال القرصنة.

٧ - الانتشار الواسع للأسلحة الخفيفة ووسائل الاتصال الحديثة، ما أتاح للقراصنة وسائل عمل سهلة متطورة مكنتهم من العمل بسهولة.

Kaplan, «Anarchy on Land Means Piracy at Sea».

(١٤)

Peter Chalk, *The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States* (Santa Monica, CA: RAND, 2008), pp. 10-14.

(١٥)

## ثالثاً: القرصنة في منطقة القرن الأفريقي وخليج عدن

احتلت منطقة القرن الأفريقي وخليج عدن صدارة عناوين الصحف العالمية على مدى السنوات القليلة الماضية، وخاصة بعد استيلاء القراصنة على ناقلة النفط السعودية سيربوس ستار (Sirius Star)، وهي عملية القرصنة الأكبر حتى الآن.

فالقرصنة مشكلة تفاقمت في هذه المنطقة خلال السنوات القليلة الماضية، وتعتبر المناطق الواقعة قبالة السواحل الصومالية الآن الأخطر على الملاحة الدولية في العالم على الإطلاق، فقد تعرّضت ٣٦ سفينة للخطف، وأكثر من ٨٠ أخرى للهجوم، في المنطقة خلال العام الحالي، وتحصل القراصنة الصوماليون على حوالي ١٨ مليون أورو كفدية في الفترة الممتدة من كانون الثاني/يناير إلى تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ وفقاً لمركز مراقبة القرصنة (Piracy Reporting Center) في كوالالمبور<sup>(١٦)</sup> وهو فرع لمكتب الملاحة الدولية، وهذه تمثل زيادة بنسبة ٧٥ بالمائة عما كانت عليه العام الماضي.

ويكفي للدلالة على خطورة الأوضاع التي تخلفها تلك الظاهرة الإشارة إلى التقرير الذي نقلته وكالة رويترز للأنباء مؤخراً عن المكتب الدولي للملاحة البحرية (IMB)، الذي كشف فيه الأخير عن أن حوادث القرصنة البحرية تضاعفت تقريباً في شتى أرجاء العالم في الربع الأول من عام ٢٠٠٩. قياساً على ما كان عليه الوضع في الفترة نفسها من العام الماضي.

يقول المكتب إنه سجل ١٠٢ هجوم في شتى أنحاء العالم في الأشهر الثلاثة الأولى من العام الحالي مقارنة بـ ٥٣ هجوماً في الفترة نفسها قبل عام. ووقع ٦١ هجوماً في خليج عدن وقبالة الساحل الشرقي للصومال مقارنة بست هجمات في الربع الأول من عام ٢٠٠٨.

وحصل القراصنة الصوماليون على ما يقرب من ٨٠ مليون دولار من أموال الفدية المدفوعة لتحرير السفن والرهائن، على رغم وجود قوات بحرية أجنبية تقوم بدوريات قبالة ساحل الصومال، وأدى نشاطهم إلى تعطيل إمدادات الإغاثة وطرق التجارة. وسجل ٢٠ هجوماً قبالة الساحل الشرقي للصومال، من بينها ١٨ هجوماً في آذار/مارس وحده، سجلت فيها أربع حالات خطف، وذلك مقارنة بسبعة حوادث في الربع الأخير من عام ٢٠٠٨. وقال المكتب الدولي أنه جرى تسجيل ٤١ حادثاً في منطقة خليج عدن، وخطف خمس سفن هناك. وأضاف المكتب أن البيانات على مستوى العالم تشير إلى أن إجمالي السفن التي تمكّن القراصنة من الصعود إلى متنها بلغ ٣٤ سفينة، بينما تعرّضت ٢٩ سفينة لإطلاق النار، وتعرّضت تسع سفن للخطف. وقال المكتب إن الغالبية العظمى من الحوادث كان المهاجمون فيها مسلحين بأسلحة نارية خفيفة أو سكاكين، مشيراً إلى أنه في ظلّ حالة الاقتصاد العالمي الراهنة، فإن هناك مخاوف من احتمال تزايد القرصنة. وينبغي للقوات البحرية وخفر السواحل الإبقاء على وجودهم المكثّف للحدّ من التأثير السلبي البالغ لمثل تلك الأعمال.

ولقد أشار تقرير المعهد الملكي للشؤون الدولية (Royal Institute of International Affairs) في لندن<sup>(١٧)</sup>، مركز تشاتام هاوس (Chatham House)، في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ عن القرصنة في الصومال إلى أنه إذا أصبحت كلفة التأمين باهظة، وإذا أصبح التهديد كبيراً جداً، فإن شركات الملاحة يمكن أن تتجنب خليج عدن، وتسلك الطريق الأطول عبر أوروبا وأمريكا الشمالية ورأس الرجاء الصالح. وقال المعهد إن ذلك سيؤدي إلى زيادة تكاليف التشغيل والشحن الإجمالية في وقت يمثل فيه سعر النفط مبعث قلق رئيسياً، مؤكداً أنه يجب التفكير بجدية في العمل على منع أي شيء من شأنه أن يسهم في ارتفاع الأسعار بشكل أكبر. ويقول خبراء الملاحة إن هذا الطريق البديل سيضيف أربعة آلاف كيلومتر إلى الرحلة أو ما بين ١٢ - ١٥ يوماً بكلفة إضافية تتراوح ما بين ٢٠ - ٣٠ ألف دولار أمريكي يومياً. كما إن القرصنة أثرت بشكل مباشر في تكلفة التأمين البحري. فحسب التقرير الشهري الصادر عن مجلة الأعمال الدولية (Business Monitor International) في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨<sup>(١٨)</sup>، فإن إجمالي حقوق تأمين السفن المبحرة عبر خليج عدن تضاعفت ١٠ مرات، وصنّف خليج عدن كمنطقة حرب.

وتتمثل خطورة القرصنة على المنطقة وممراتها في التالي:

- إمكانية تحول طرق التجارة الدولية والنقل البحري عنها، مما يضعف من مداخل دول المنطقة اقتصادياً.
- إمكانية تحول البحر الأحمر إلى بؤرة للصراعات والحروب والتدخلات الإقليمية والدولية النشطة وجماعات الإرهاب الدولي ومافيا المخدرات.
- إمكانية تدويل البحر الأحمر وممراته، مما يفقد الأقطار العربية السيادة عليه والحصول على الثروات التي يحتويها.

## رابعاً: القرصنة والإرهاب: أي علاقة ولأي هدف؟

هناك من يثير مخاوف من أن يصبح القراصنة عملاء للإرهاب الدولي، ومن أن الأموال التي تدفع فدية لهم تستخدم لتأجيج الحرب الأهلية ولتمويل نشاطات تنظيم القاعدة. وقد أكد محللون وخبراء دوليون بحريون أن هناك صلات متبادلة ومتكاملة بين القرصنة والإرهاب. لذلك هناك من يعتقد بأن تزداد خطورة التهديدات البحرية حدة في المستقبل بفعل إمكانية بروز علاقات تحالف وتعاون بين القرصنة والإرهاب<sup>(١٩)</sup>، إذ تعتبر الجماعات المتطرفة معنية بصورة مباشرة بالبحث عن ساحات جديدة لعملياتها الاستعراضية بعد التضييق الشديد عليها في

(١٧) طلعت مسلم، «ضرورة مكافحة القرصنة البحرية عربياً»، أخبار اليوم، نقلاً عن: <http://www. alshomoa.net/todaynews/index.php?action=showDetails&id=5261> .

(١٨) Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime, p. 25.

(١٩) Chalk, The Maritime Dimension of International Security: Terrorism, Piracy, and Challenges for the United States, pp. 31-33.



البر. ويعتقد الخبراء أنه يمكن للقراصنة أن يتحوا لها مثل هذه الساحات في البحر، حيث يشير روبرت كابيلن (Robert D. Kaplan) مثلاً إلى أن الخطر الأكبر اليوم يكمن في إمكانية أن يساعد القراصنة على تهيئة الأرضية للإرهابيين، بحيث يتمكن الإرهابيون من استخدام أساليب وتقنيات القرصنة لنقل معركتهم إلى البحر<sup>(٢٠)</sup>، لينشأ بذلك نوع جديد من الحروب غير المتماثلة في البحر بين قوات بحرية نظامية وإرهابيين. ويؤكد بعض الخبراء أن القرصنة والإرهاب متداخلان بشكل كبير جداً، ويرتبطان معاً، خصوصاً في الجانب التمويلي. وهناك تكهنات بأن القراصنة يعملون لصالح المنظمات الإرهابية. وقد أظهرت تقارير استخباراتية أن القرصنة في الصومال تتعامل مع جماعات إرهابية، حيث وفرت التدريب البحري للقاعدة. وتستخدم جماعات القرصنة في تهريب الأسلحة، وذلك كما ورد في تقرير مركز تشاتام هاوس (Chatham House) المشار إليه سابقاً. ويعارض البعض هذا الرأي بحيث يؤكدون أن القرصنة ليست إرهاباً بحسب التعريف الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢، وبالضبط في المادة ١٠١ التي أشرنا إليها سابقاً. ويؤكدون أنه لغاية اليوم لا توجد أي أدلة تثبت وجود علاقات تنظيمية بين أعمال القرصنة والشبكات الإرهابية، بل أكثر من ذلك يشيرون إلى أن الشريعة الإسلامية تدين كل أشكال القرصنة. وعانى القراصنة خلال الفترة التي حكمت فيها المحاكم الإسلامية في الصومال متاعب كثيرة وصلت إلى حدّ إعدام بعضهم.

والحقيقة أن مشهد التهديدات البحرية يزداد تعقيداً بسبب التكهّنات بإمكانية قيام ارتباطات تكتيكية بين القراصنة وتنظيم القاعدة أو أحد فروعها. فالجماعات المتطرفة تبحث اليوم عن وسائل جديدة للتغلب على القيود العملية التي كانت تحول دون قيامها بعملياتها في البحر، ويبدو أنها وجدتها، وذلك من خلال التعاون مع القراصنة، وحتى عصابات الجريمة المنظمة في البحر والنقابات. وطرح الخبراء هنا عدة سيناريوهات، نذكر منها على سبيل المثال<sup>(٢١)</sup>: إمكانية استخدام القراصنة للاستيلاء على ناقلة للغاز الطبيعي المميع، لاستخدامها أو لتحويلها إلى قنبلة عائمة يمكن أن تستهدف أحد الممرات المائية المهمة للملاحة البحرية، وتلحق بذلك ضرراً كبيراً بالتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، وتضمن بهذه العملية الاستعراضية تغطية إعلامية تضاهي تلك التي حصلت عليها بعد أحداث ١١ أيلول/سبتمبر. ومن الممكن كذلك أن تتسبب في كارثة إيكولوجية كبيرة تخلق اهتماماً دولياً بها. كما يمكن أن تستهدف سفناً حربية أو تجارية، كما حدث مثلاً مع تفجير المدمرة الأمريكية «كول» (USS Cole)، وحادثة الناقل الفرنسية «ليمبورغ» (Le Petrolier limburg).

غير أن هذا التقارب المزعوم أو المفترض بين القرصنة والإرهاب يبقى محل تساؤلات واستفهامات كثيرة. فإلى حدّ اليوم لا يوجد أي دليل ملموس ومقنع يدعم هذه المزاعم والافتراضات، بل أكثر من ذلك يشير بعض الباحثين<sup>(٢٢)</sup> إلى أن أي تحالف مفترض بين

Kaplan, «Anarchy on Land Means Piracy at Sea».

(٢٠)

Chalk, Ibid., p. 31.

(٢١)

Adam Young and Mark Valencia, «Piracy and Terrorism Threats Overlap», *Washington Times*, 7/7/2003.

(٢٢)

الإرهاب والقرصنة يبقى مستبعداً اليوم، وذلك بالنظر إلى أن أهداف كل طرف مختلفة تماماً عن بعضها البعض. فاعمال ونشاطات القراصنة مرتبطة مباشرة بازدهار حركة النقل البحري وبصناعة الشحن، وفي المقابل يبحث الإرهابيون عن إلحاق أكبر أذى ممكن ومتاح بالملاحة البحرية، وبالتالي بالاقتصاد العالمي. فالقرصنة إذن مهتمون أكثر بتحقيق أرباح ومصالح مادية، بينما يهتم الإرهابيون أكثر بتحقيق أهداف سياسية.

وتبرز خمسة عوامل رئيسية تشرح التحول المفترض للنشاطات الإرهابية إلى التركيز على البيئة البحرية<sup>(٢٣)</sup> نلخصها في الآتي:

١ - نقاط الضعف الموجودة في البيئة البحرية التي شجعت على ارتفاع معدل هجمات القراصنة هي نفسها التي تشجع الإرهابيين على التحول نحو الإرهاب البحري، ونذكر من نقاط الضعف: عجز المراقبة على السواحل،

والتراخي في إجراءات الأمن على مستوى الموانئ، خصوصاً أن الكثير من الدول الساحلية تتجه إلى تخصيص الكثير من مواردها لبناء منظومة أمنية تهتم أكثر بتأمين ترابها الوطني على حساب أمن السواحل. وتمتلك الهجمات في البحر خاصية جذب مهمة جداً تقوم على أساس أن كفاءات تحديد الأهداف وتنفيذ العمليات في البحر ما تزال

**تدفع أسباب كثيرة إلى  
التخوف من خالف بين  
القرصنة والإرهاب الدولي، رغم  
أن الأولى تبغي الربح، في حين  
إن للثاني أهدافاً سياسية.**

غامضة، بمعنى آخر أن نقاط الضعف تتيح للإرهابيين إمكانية التحرك لتنفيذ الهجمات بطرق ووسائل غير متاحة على الأرض ودون إثارة الشبهات.

٢ - أتاح تزايد المؤسسات التجارية المتخصصة في الرياضات البحرية ومعداتاتها للإرهابيين إمكانية الحصول على هذه المعدات والتدريب عليها، وبالتالي استخدام هذه المهارات المكتسبة لتنفيذ الهجمات الإرهابية في البحر.

٣ - تتيح الهجمات البحرية للإرهابيين وسائل إضافية لضرب الاقتصاد العالمي من خلال التأثير في الملاحة البحرية في الممرات المائية المهمة كالمضائق والقنوات البحرية.

٤ - يتيح الإرهاب البحري وسائل ناجعة وفعالة لإيقاع عقاب جماعي قسري على جماهير العدو، حيث تشكّل في هذا الإطار السفن السياحية والعبارات (Ferries) أهدافاً محتملة لأنها تتسع لعدد كبير من الأفراد، وفي بعض الأحيان المشاهير والأثرياء (الرحلات السياحية البحرية).

٥ - يمنح ازدهار عملية نقل وشحن السلع عن طريق الحاويات المعقّدة للإرهابيين قنوات ووسائل لوجستية تسهّل نقل وتهريب الأسلحة، وحتى الأشخاص، بطرق سرية.

## خامساً: القرصنة في أجندة القوى الدولية

بلغ اهتمام الدوائر الدولية بالقرصنة ذروته في مجموعة من قرارات مجلس الأمن. وهو ما يعكس الاهتمام المتزايد بالرهانات والمخاطر التي تطرحها ظاهرة القرصنة.

وتنفيذاً لهذه القرارات، خصوصاً القرار الرقم ١٨٤٦، قامت دول الاتحاد الأوروبي بالشروع في عملية جوية وبحرية أمام الساحل الصومالي لمراقبة السواحل البحرية الصومالية التي يشنّ منها القراصنة هجومهم على السفن التجارية، وهذا تنفيذاً لقرار مجلس الاتحاد الأوروبي الصادر في ٨ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٨ القاضي بإطلاق عملية عسكرية للمساهمة في مكافحة القرصنة قرب السواحل الصومالية. وذكر قائد هذه العملية التي سميت بـ: عملية يونافور الصومالية «أتالانتا» (EU NAVFOR Somalie-operation) (٢٤)، الأدميرال البريطاني فيليب جونز في مؤتمر صحافي أن لتلك العمليات ثلاثة أهداف رئيسية (٢٥): الأول هو مرافقة سفن برنامج الأغذية العالمي التي تنقل مساعدات إنسانية إلى الصومال، وخاصة إلى ميناء مقديشيو. وقال إن الهدف الثاني هو توفير قدر من الحماية لجميع السفن التي تبحر قبالة السواحل الصومالية، بينما الهدف الثالث يتمثل في السعي إلى توفير مستوى من المراقبة ضد أعمال القرصنة قرب تلك السواحل وردعها. وأضاف أن «القرصنة في تلك المنطقة ينتهجون أساليب متغيرة، حيث يتبعون تكتيكات مختلفة، ونحن عازمون على ردعهم، لذلك يجب أن نكون سريعين الحركة واليقظة لهم».

والملاحظ اليوم أنه يوجد في المحيط الهندي والبحر الأحمر العديد من القطع البحرية الحربية. ونشير هنا مثلاً إلى «قوة التدخل المشتركة - ١٥٠» (Joint Task Force-150) المشكلة من قطع حربية أمريكية، وفرنسية، وألمانية، وإيطالية، وبريطانية، وحتى باكستانية، وهي تضم حوالى ١٥ سفينة حربية، تقوم منذ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٢ بمراقبة الملاحة البحرية في المحيط الهندي في إطار مكافحة الإرهاب، وأضيف إليها لاحقاً مكافحة القرصنة. لكن، وحتى تتفرغ هذه القوة لمكافحة الإرهاب، تم استحداث قوة جديدة في كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩ تحت قيادة أمريكية عرفت باسم «قوة التدخل المتحدة - ١٥١» (Combined Task Force-151) (٢٦) موجّهة أساساً إلى محاربة القرصنة.

وقد أشار الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره حول مكافحة القرصنة إلى طبيعة هذه القوة بقوله: «على عكس باقي القوى التي تشكل القوى البحرية المشتركة، فإن «قوة التدخل المتحدة» (CTF-151) لها مهمة محددة بدقة، وليس لها حدود جغرافية، وهي مشكلة كهيئة

Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées (٢٤) sur la piraterie maritime, p. 52.

(٢٥) وكالة الأنباء الكويتية، نقلاً عن: <http://www.kuna.net.kw/NewsAgenciesPublicSite/ArticleDetails.aspx?id=1959117&Language=ar>.

Tangy Struye de Swielande, «La Piraterie maritime: Un Nouveau rapport de force dans (٢٦) l'Océan indien?», Chaire InBev Baillet-Latour programme, «Union européenne-Chine», février 2009, p. 8, <http://www.uclouvain.be/cps/ucl/doc/pols/documents/Note-analyse-1-INBEV.pdf>.

دولية متخصصة تشارك فيها قوى عسكرية تتقاسم المعلومات وتنسّق الدوريات»<sup>(٢٧)</sup>. وقد بادر حلف الأطلسي بإرسال سفن حربية إلى المحيط الهندي تحت مسمى «مجموعة القوات البحرية للطوارئ» (Standing Naval Maritime Group) في إطار عملية «الدعم المتحالف» (Allied Provider) التي تم إقرارها في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ في قمة الحلف في بودابست. وفي الإطار نفسه، أرسلت الهند في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠٠٨ سفينة حربية إلى المنطقة لحماية سفنها التجارية، وفي كانون الأول/ديسمبر من العام نفسه أرسل الاتحاد الأوروبي قوة بحرية سماها عملية «أتلانطا» (Atalante)، وكنا قد أشرنا إليها سابقاً. وقامت كذلك كل من روسيا والصين، وحتى إيران، بإرسال قطع حربية إلى المنطقة. ويخفي هذا الوجود الكثيف للقطع الحربية في المنطقة رهاناً يتجاوز بكثير الهدف المعلن - مكافحة القرصنة - فهو رهان الهيمنة على خطوط الملاحة البحرية. فعن طريق هذا الانتشار نلاحظ صراعاً خفياً بين القوى الكبرى للهيمنة على طرق الملاحة البحرية الممتدة من مضيق باب المندب، وصولاً إلى مضيق مالاقا (Malacca)، التي تعتبر شريان التجارة العالمية. ففي ظل نظام دولي متحول نحو التعددية القطبية، تسعى القوى الكبرى والقوى الصاعدة والقوى الإقليمية إلى التمتع في المحيط الهندي.

يُضاف إلى كل هذا أن دخول شركات خاصة للأمن على خط مكافحة القرصنة أدى إلى إثارة مخاوف من تعقيدها ووضع عراقيل قانونية في مدى شرعيتها، حيث قامت شركة «بلاكوتر» (Blackwater) بإرسال سفينتها «ماك آرثر» (McArthur)<sup>(٢٨)</sup> إلى خليج عدن لتوفير الحماية والمساعدة لسفن الصيد.

وعموماً، يمكن القول إن القرصنة اليوم تطرح أربعة رهانات أساسية، هي<sup>(٢٩)</sup>:

١ - **الرهان التجاري**: فالمعروف أن خليج عدن يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس، وهو واحد من أهم طرق الملاحة البحرية في العالم. ويقول خبراء الملاحة إن الطريق البديل لهذا الخط يقوم على الالتفاف على رأس الرجاء الصالح، وهو طريق سيضيف أربعة آلاف كلم إلى الرحلة أو ما بين ١٢ - ١٥ يوماً، بكلفة إضافية تتراوح ما بين ٢٠ - ٣٠ ألف دولار أمريكي يومياً.

٢ - **الرهان البيئي**: فبعد اختطاف ناقلة النفط السعودية أثرت مخاوف من تحول ناقلات النفط إلى أهداف مفضلة للقراصنة، فالآثار البيئية لعملية قرصنة ضد ناقلة نفط ستكون بالتأكيد كارثية، وتترتب عليها أضرار إيكولوجية كبيرة.

٣ - **الرهان الاستراتيجي**: إن عمليات القرصنة المتزايدة في خليج عدن وجنوب البحر الأحمر لا تشكل فقط تهديداً للأمن والاستقرار والاقتصاد والمصالح الاستراتيجية لكافة الدول المطلة عليه أو المتحكمة في منفذه الجنوبي عبر خليج عدن وباب المندب - اليمن والصومال - أو

Rapport S/2009/146 du Secrétaire général des Nations Unies, soumis au Conseil de sécurité (٢٧) en application de la résolution 1846 (2008) 16 mars 2009, para. 30.

Jerry Seper, «Blackwater Joins Fight against Sea Piracy», *Washington Times*, 4/12/2008. (٢٨)

(٢٩) المصدر نفسه، ص ٧.

على مصر المحكمة في المدخل الشمالي عبر قناة السويس، بل هي في الحقيقة تطرح تهديداً يشمل أمن دول الخليج بشكل مباشر، وهي الاستفادة الرئيسي من الممر المائي لتسهيل مرور نفطها وتجاريتها إلى الشمال، وبالعكس، كما إن التهديد يشمل أمن العالم أجمع وتجارته واستقراره على اعتبار أن النفط هو شريان الاقتصاد الدولي.

**٤ - الرهان الإنساني:** يمكن اعتبار الأزمة الإنسانية في الصومال وتفاقم الأوضاع الاقتصادية أحد أهم أبعاد تزايد عمليات القرصنة البحرية، حيث لا يتجاوز الناتج القومي الإجمالي للصومال حوالي ٢,٥٠٩ مليار دولار بمعدل نمو سنوي ضئيل يقدر بحوالي ٢,٦ بالمئة، بينما لا يتعدى متوسط دخل الفرد سنوياً حوالي ٦٠٠ دولار سنوياً، أي أقل من دولارين يومياً، بما يجعل من قوة العمل الصومالية البالغ عدد أفرادها حوالي ٣,٧ مليون مواطن عرضة للاستقطاب من جانب قادة القرصنة، خاصة إذا ما علمنا أن متوسط دخل القرصنة يتراوح بين ١٠ و ١٢ دولاراً يومياً للفرد الواحد. يُضاف إلى هذا أنه بدلاً من أن تكون سواحل الصومال وسيلة مضمونة لإيصال المساعدات الدولية والإغاثية إلى بلد دمرته الحرب الأهلية التي اندلعت عقب سقوط نظام الرئيس محمد سياد بري عام ١٩٩١، وانتشرت فيه المجاعة بشكل رهيب، فإن المساعدات الغذائية الضرورية تكاد تتوقف تحت تأثير الضربات المتوالية للقرصنة، الأمر الذي فاقم من حدة الأزمة الإنسانية الخطيرة في هذا البلد المنكوب. وبطبيعة الحال، فإن الأمور لن تتحسن ما لم يحصل تغيير نحو الأفضل في الصومال نفسها، وهذا الأمر لن يتأتى إلا من خلال تسوية سياسية شاملة تُنهي الحرب الأهلية المستمرة في هذا البلد. ومن المتوقع أن تركز الأمم المتحدة بصورة أكثر فاعلية في الأيام المقبلة على تحقيق المصالحة الصومالية لمواجهة القرصنة التي تستفيد من غياب حكومة مركزية قوية هناك.

## خاتمة

نلاحظ من خلال ما سبق أنه إذا كانت القرصنة البحرية تشكل مشكلة حقيقية، فإنها تحولت مع مرور الوقت إلى مبرر للقوى الكبرى للتموقع إزاء خطوط الملاحة البحرية المهمة جداً للتجارة، فكما لاحظ و. رالاي (W. Raleigh)<sup>(٣٠)</sup> في نهاية القرن السادس عشر: إن من يتحكم في البحر سيتحكم في تجارة العالم، ومن يتحكم في تجارة العالم يتحكم في ثرواته، ومن يتحكم في ثروات العالم يتحكم في العالم ذاته.

وإذا كان تهديد الأمن والسلم الدوليين قد نبع في الماضي من تصرفات الدول، فإن الإرهاب والقرصنة أصبحا اليوم الشكّلين المعاصرين لتهديد السلم والأمن الدوليين بعد سقوط جدار برلين وانتهاء الاتحاد السوفياتي، حيث ظهرت فواعل دولية جديدة ليست لها صفات الدولة، وهي فواعل غير حكومية عنيفة (Violent Non-state Actors) تتحدى كل ما يتعلق بالمصالح الاستراتيجية والقيم العليا للقوى الكبرى والإقليمية، بأساليب تنتمي إلى

Struye de Swielande, «La Piraterie maritime: Un Nouveau rapport de force dans l'Océan (٣٠) indien?», p. 13.

الماضي وبتقنيات معاصرة، «فالقرصنة اليوم تشكّل نموذجاً لبروز فواعل من غير الدول في فضاءات اللاأمن الدولية»<sup>(٣١)</sup>. وهذه الفواعل غير الحكومية العنيفة تتبنّى طرق وأساليب في العمل تختلف تماماً عن منطق الدولة، وهو ما يستدعي تطوير أساليب جديدة تختلف عما هو متعارف عليه حتى تكون فعالة للتعامل مع هذه التهديدات الجديدة.

وجاء الردّ الأول على هجمات القراصنة عسكرياً بهدف احتواء الخطر وحماية المصالح

المهدّدة، غير أن الجميع متفق على أن القرصنة ما هي إلا الجزء الطافي من جبل الجليد، وأنها مشكلة أعقد من أن تحلّ عسكرياً، وبدأيات الحل يجب أن تكون سياسية بالدرجة الأولى وعلى الأرض، وبالضبط في الدول المشاطئة للبحر التي تغيب فيها أي سلطة وينتشر فيها الفقر والبؤس الذي يدفع الكثير من الفئات المحرومة إلى ركوب أمواج القرصنة بحثاً عن الاسترزاق. وهذا بالضبط ما أكده الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره حول

**إن حل مشكلة القرصنة مرتبط أساساً بالاستقرار الداخلي في الصومال... وهذا يتطلب جهداً دولياً، ينعكس في زيادة المساعدات من أجل إعادة بناء الصومال، دولة ذات سيادة.**

مكافحة القرصنة المشار إليه سابقاً، حيث قال: «لن تحلّ مسألة أعمال القرصنة والسرقة المسلحة قرب السواحل الصومالية على المدى البعيد إلا بمقاربة متكاملة تسمح بوضع حدّ للصراع الدائر في الصومال والتركيز على غياب الرشادة وإمكانات الحياة لكل الذين يعيشون في الصومال»<sup>(٣٢)</sup>.

وقد أثارت الحرب على القرصنة وإمكانية ارتباطها بالإرهاب هواجس ومخاوف بعض القوى الإقليمية، حيث أثار بعض المحللين احتمالات تدويل أمن منطقة البحر الأحمر.

ومن أجل ردّ شامل ودائم، يبدو أن العمل على معالجة الفقر وتوفير إمكانيات الحياة الكريمة بالاعتماد خصوصاً على تطوير مهنة صيد الأسماك، التي تبقى مرهونة بإعادة بناء دولة القانون وسلطة عامة قادرة على فرض النظام، هو الحل الأضمن.

وقد كشفت الندوة الدولية حول القرصنة قرب سواحل الصومال<sup>(٣٣)</sup> المنعقدة في نيروبي في ١١ أيلول/سبتمبر ٢٠٠٨ عن إرادة الفواعل الجهوية للتعاون بعضهم مع بعض ومع المنظمات الدولية من أجل مكافحة القرصنة والبحث عن حلول لأسباب المشكلة. وهو ما يشكّل نقطة بداية نحو تنسيق حقيقي لمكافحة هذه الظاهرة. وأشار البيان الختامي للندوة إلى دعم وتوسيع مؤسسات الحكومة الفدرالية الانتقالية، والحرص على التحسن السريع للأمن على الأرض كشرط ضروري لمحاربة القرصنة في الصومال.

Boutherin, «La Piraterie maritime bien loin de l'image romanesque».

(٣١)

Rapport S/2009/146 du Secrétaire général des Nations Unies, soumis au Conseil de sécurité en application de la résolution 1846 (2008).

(٣٢)

Rapport d'information déposé par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime, p. 79.

(٣٣)

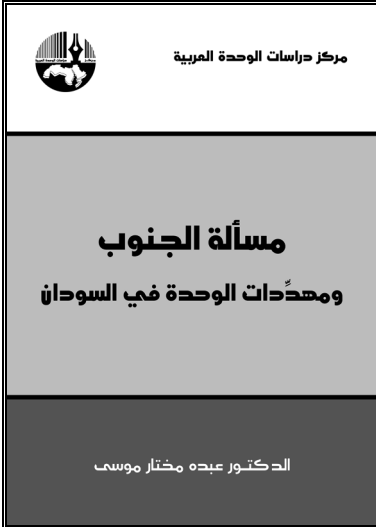
ونشير كذلك إلى الاجتماع الذي نظّمته المنظمة الدولية للملاحة البحرية في جيبوتي في ٢٩ كانون الثاني/يناير ٢٠٠٩، الذي تم خلاله تبني دليل للتعامل مع أعمال القرصنة في المحيط الهندي وخليج عدن من طرف ١٧ دولة من دول المنطقة، وهو أول اتفاق بين دول عربية وأفريقية من أجل مكافحة القرصنة في هذه المنطقة.

وعليه، وفي تقديري الخاص، فإن حلّ مشكلة القرصنة مرتبط أساساً بالاستقرار الداخلي في الصومال الذي يمرّ بالضرورة بإعادة بناء الدولة والحكم، وتأسيس بنى وهياكل إدارية تضمن الخدمة العمومية وتبسط سيادة الدولة على كل إقليمها بما فيه المياه الإقليمية. وهذا يتطلب جهداً دولياً كبيراً ينعكس في زيادة المساعدات من أجل إعادة بناء الصومال وتمكينه من بسط سيادته على كل إقليمه □

## صدر حديثاً

### مسألة الجنوب ومهدّدات الوحدة في السودان

د. عبده مختار موسى



يرى المؤلّف أن مشكلة جنوب السودان قد تفاقمت، ضمن عوامل متعددة، بسبب عجز النخبة السودانية عن تحقيق الانسجام بين مكوّنات المجتمع السوداني، وأنه لأسباب تاريخية وعوامل موضوعية ظهرت أزمة ثقة بين الطرفين، على مستوى النخبة السياسية.

ويلاحظ المؤلّف أن جوهر الصراع بين الشمال والجنوب، في السودان، هو صراع هويات. ولذلك يقدم إطاراً نظرياً لمفهوم الهوية والظاهرة الإثنية والمضامين السياسية للإثنية، وتأثيرات ذلك في العلاقات الجنوبية الشمالية.

وهو يعالج في كتابه هذا مهدّدات الوحدة السودانية، من خلال رصد استقرائي لأحداث ومقولات تعبّر عن الصورة الذهنية التي يحملها الجنوبي عن الشمال والشمال. ويقدم أمثلة كثيرة في هذا السياق تعزّز أطروحته التي تستند إلى غياب الاندماج الاجتماعي والتفاعل الثقافي بين الشماليين والجنوبيين.

أهمية هذا الكتاب أنه يأتي في وقت تمرّ فيه علاقة الجنوب والشمال في السودان بمنعطف خطير، وفق ما جاءت به اتفاقية نيفاشا للسلام الشامل التي أعطت حق تقرير المصير لشعب الجنوب بعد فترة انتقالية مدتها ست سنوات (٢٠٠٥ - ٢٠١١). هذا يعني أن الاتفاقية تشكل نقطة تحوّل في تاريخ السودان، مما يستدعي ضرورة البحث في مجمل المتغيرات ومآلاتها.

٣١٨ صفحة

التمن: ١١ دولاراً

أو ما يعادلها