

المصدر: البديل

التاريخ: ٧ مارس ٢٠٠٩

## قراصنة الصومال .. شياطين السواحل « ١ »

فرضت أزمة "القرصنة" نفسها علي دول المنطقة خلال الأشهر الأخيرة بعد عدد من حوادث الاختطاف المؤسفة التي شهدتها سواحل البحر الأحمر، فضلا عن عمليات الاعتداء المنظم علي ناقلات البترول والسفن المارة في المحيط الأقليمي لسواحل الصومال، وما تبعها من مفاوضات جشعة بين المختطفين والحكومات واصحاب المصالح. والتي كان آخرها السفينة المصرية "بلوستار" التي تم الإفراج عنها منذ أيام.

وتجيء مصر كواحدة من أكثر الدول تضررا من نشاطات القرصنة، نظرا لتأثيرها المباشر علي الملاحة في قناة السويس وما له من تداعيات مستقبلية.

ويأتي تفاقم ظاهرة القرصنة كنتيجة مباشرة ومنطقية لتردي الأوضاع السياسية والاقتصادية والاجتماعية في الصومال، مما يندرج باستمرار الأزمة في المستقبل، خاصة مع تزايد احتمالات وجود قوة دولية تلعب في الملف وتقف من وراء القرصنة، يرجح البعض أن تكون تلك القوة هي أمريكا، سعيا للتواجد في المنطقة ذات الموقع الاستراتيجي لعملية الملاحة البحرية بين دول الشمال والجنوب وحول القارة الأفريقية.

ويرجح البعض الآخر أن تكون إسرائيل هي اللاعب الخفي الذي يدير مشاهد الخراب المنظم أملا في بث الروح في حلمها القديم بإنشاء قناة البحرين، ولكل من الفريقين أسانيد فيما ذهب إليه.

تفتح "البديل" ملف القرصنة والقراصنة مع المسئولين والمحللين السياسيين والبحريين لبحث حلول الأزمة ووضع السيناريوهات المستقبلية التي عملت عدة جهات رسمية وأكاديمية علي بحثها في الآونة الأخيرة فيما يخص مستقبل القرصنة وتداعياتها المستقبلية >

ملف يحققه: يوسف شعبان

القرصنة.. الخطر يعود بعد ٣٠٠ عام

بداية القرصنة

يعود تاريخ أعمال القرصنة إلي عصر الإمبراطورية الرومانية وما قبلها، لكن الظاهرة اختفت من العالم مع نهاية القرن السابع عشر، ثم عادت في العصر الحديث قبالة السواحل الصومالية علي استحياء خلال عقد التسعينيات من القرن الماضي مع سقوط نظام "زياد بري" عام ١٩٩٠

وتفكك دولة الصومال. ثم سرعان ما ظهرت القرصنة في خليج "ملقا" في شرق آسيا، لكن تم احتواء الظاهرة بالجهود الإقليمية بين دول المنطقة. ثم عادت الظاهرة مرة أخرى للسواحل الصومالية، وكان من أبرز عمليات السطو التي وقعت في تلك الفترة، ما حدث مع إحدى السفن المصرية عام ١٩٩٧، حين تم مهاجمتها من قبل القراصنة الصوماليين تحت زعم الصيد الجائر في المياه الإقليمية الصومالية، وتم قصف السفينة المصرية بالمدفعية مما أدى إلى مقتل ١٧ صيادا من أبناء بورسعيد. ثم شهدت أعمال السطو التي كانت تتم في الغالب من الصيادين الصوماليين حالة من الهدوء لاحتواء الضجة التي أثارت حول نشاطهم الإجرامي، لكنهم عادوا لنشاطهم مرة أخرى عام ٢٠٠١ حين تمكن صيادون محليون في سواحل "بونت لاند" شمال شرقي الصومال، من خطف أول سفينة صيد أجنبية، ثم أفرجوا عنها مقابل ٥٠٠ ألف دولار. وعقب تلك العملية أنشأ منفذوها فندقين ضخمين وسط مدينة "جروي"، عاصمة بونت لاند، وتركوا مهنة الصيد والقرصنة. لكن تلك الواقعة نشطت خيال غيرهم من الصيادين للقيام بأعمال مماثلة أملا للثراء السريع أو لتوفير متطلبات الحياة اليومية في بلد تعج بالحروب وتغيب عنها السيطرة الأمنية. أعقب تلك الواقعة عدد من عمليات السطو خلال عام ٢٠٠٢ والأعوام التالية علي السفن التي تمر قبال السواحل الصومالية، ودخل إلي هذا العمل عدد كبير من الصوماليين الذين يعملون بالصيد و"المسرحين" من الجيش الصومالي، نظرا لما يحققه هذا العمل من دخل بدأ يظهر علي مدينتي "جروي" و"غالكيو" بولاية "بونت لاند". وقد باتا من أكثر مدن الصومال رواجاً اقتصادياً وتجارياً، مما زاد من توجه المواطنين لاحتراف القرصنة.

تفجر الأزمة

تفجرت أزمة القرصنة أمام السواحل الصومالية تحديداً، في أعقاب اختطاف السفينة الأوكرانية في ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٨ واختطاف ناقلة البترول السعودية "سيربيوس ستار" في ١٥ نوفمبر، وهو الحدث الأكبر الذي لفت النظر إلي أعمال القرصنة البحرية في تلك المنطقة. حيث تم السطو علي السفينة السعودية علي مسافة ٨٦٠ كيلومتراً إلي الجنوب الشرقي من ميناء "مومباسا" في كينيا وهي في طريقها من الخليج العربي إلي رأس الرجاء الصالح ثم إلي غرب أفريقيا وتحمل حمولة تقدر قيمتها بـ ١٠٠ مليون دولار واقتادوها إلي منطقة قرب مرفأ "هرار ديري" الواقع علي بعد ٣٠٠ كم شمال "مقديشو" وطلب القراصنة ٢٥ مليون دولار، أي ما يمثل ١٠% من قيمة السفينة والحمولة وكان ذلك أكبر صيد للقراصنة علي الإطلاق.

تزايد أعمال القرصنة لفت لها الأنظار الدولية، فعقد مجلس الأمن الدولي أول اجتماع له لمناقشة تلك الظاهرة في يونيو ٢٠٠٨ وأصدر أول قرار له برقم (١٨١٤) لمواجهة تلك الظاهرة. ثم أعقبه ٣ قرارات هي (١٨١٦) و(١٨٤٦) و(١٨٥١) لتحديد وسائل ظاهرة القرصنة في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ومن بينها إمكانية اللجوء إلى القوة العسكرية، بعدما أجاز أحد تلك

القرارات دخول سفن حربية إلى المياه الإقليمية للصومال بموافقة حكومتها وداخل الصومال أيضاً، وذلك علي خلفية خطف سفن تجارية وسفن نقل، منها السفينة الأوكرانية (فاينا) التي كانت تحمل ٢٤ دبابة وسلاحاً ثقيلًا وتم الإفراج عنها مقابل فدية مالية قدرها ٣,٢ مليون دولار أمريكي، وكذلك الناقله الماليزية "بونجا ميلاتي ٥" والتي تم الإفراج عنها بعد دفع مليوني دولار فدية، وسفينة الشحن اليابانية "ستيلا ماريس" والتي أفرج عنها أيضا بعد دفع مليوني دولار، والسفينة المصرية التي اختطفت مطلع سبتمبر ٢٠٠٨ وأفرج عنها بعد مفاوضات استمرت لأسابيع مع مسئولى المخابرات المصرية، واختطاف سفينة تستأجرها إيران في ١٨ نوفمبر وعليها ٣٦ ألف طن من القمح وأفرج عنها في ١٠ يناير الماضي، وسفينة مصرية أخرى في ديسمبر ٢٠٠٨.

## عائدات القرصنة

تقدر المبالغ "الفدية" التي حصل عليها القراصنة خلال عام ٢٠٠٨ فقط بـ ٧ ملايين دولار. كما وصل عدد السفن التي اختطفوها خلال الأربع سنوات الماضية إلى ١٥٠ سفينة، منها حوالي ١٠٠ سفينة فقط خلال عام ٢٠٠٨، وتمكنوا من خطف ما بين ٣٥ - ٤٠ سفينة بشكل نهائي، كما أنهم يحتجزون حالياً حوالي ١٥ سفينة بأطقمها المقدر بحوالي ٣٠٠ محتجز. مما ففز بحوادث القرصنة في تلك المنطقة لتصبح أكثر من ضعفي حوادث القرصنة في العالم خلال الثلاث سنوات الماضية.

## من وراء القراصنة؟

تزداد احتمالات وجود قوة دولية وراء أعمال القرصنة لعدة أسباب يأتي في مقدمتها، أن عمليات القرصنة تتم في منطقة يوجد فيها مالا يقل عن ١٥ سفينة حربية، امتدادا من خليج عدن وبالقرب من الصومال، من بينها ٤ قطع حربية تابعة لحلف شمال الأطلسي "الناتو" وهي سفن تابعة للأسطول الخامس الأمريكي. وقطع حربية أمريكية - فرنسية مشتركة من قواعدها في جيبوتي،

بل إن الولايات المتحدة الأمريكية أقامت مؤخرا قيادة عسكرية إقليمية مستجدة خاصة بأفريقيا "أفريكوم"، هذا بخلاف وجود مدني أمريكي في كينيا الساحلية وعلى امتداد القرن الأفريقي. فلو كانت أمريكا تريد القضاء على تلك الظاهرة - كما يري المحللون- لفعلت ما بين يوم وليلة، لكنها وقفت وراء تلك الظاهرة لإيجاد ذريعة لها حتي يكون لها وجود في المنطقة المتاخمة لخليج عدن والقريبة من باب المندب قبالة السواحل الصومالية، حتي يمكنها التحكم في الملاحة البحرية - وقت الأزمات - التي تدخل وتخرج من البحر الأحمر وقناة السويس.

يدعم هذا الاتجاه أن المراقبين رصدوا تزود القراصنة بزوارق سريعة مزودة بقوة نيران إضافية، بما فيها مدافع ١٤,٥ مم مضادة للطائرات ورشاشات وقاذفات صواريخ تمثل تهديدا خطيرا حتي لأكبر السفن التجارية، بل إنهم باتوا يستخدمون زوارق مزودة بهواتف متصلة بالأقمار الصناعية وقاذفات مضادة للدروع وبنادق هجومية. كما رجحت مصادر عديدة أن يكون لدى القراصنة شبكة جواسيس في موانئ مجاورة مثل جيبوتي وعدن لرصد ضحاياهم.

تأثير القرصنة على مصر

كان أكبر دليل على تأثر الملاحة البحرية المصرية وقناة السويس تحديدا، ما أعلنته الهيئة في مطلع العام الحالي عن اعتزامها عدم رفع رسوم المرور من القناة، وهو الإجراء الذي تقوم به الهيئة مع بداية كل عام، وذلك للحد من تأثير أعمال القرصنة على القناة. كما كان من آثار أعمال القرصنة أن أحجمت بعض الدول عن مرور سفنها عبر القناة تجنبا للمرور من منطقة تواجد القراصنة قبالة السواحل الصومالية، وهو الأمر الذي أدي إلي تراجع واردات قناة السويس من ٥٠٤,٥ مليون دولار في أغسطس ٢٠٠٨ إلي ٤٦٧,٥ مليون دولار في أكتوبر من نفس العام، أي أنه تراجع بمقدار ٣٧ مليون دولار خلال شهر واحد

إسرائيل تقف وراء القراصنة من أجل تدويل البحر الأحمر  
دراسة المحلل الاستراتيجي اللواء جمال مظلوم:

يحوم العديد من الشبهات حول وجود أيادي إسرائيلية وراء أعمال القرصنة التي تتم بالقرب من السواحل الصومالية. ووفقا اللواء جمال مظلوم - الخبير الاستراتيجي - في دراسة له، فإن العديد من الشواهد يرجح أن يكون لإسرائيل دور في تلك الأزمة، يأتي في مقدمتها عدم ورود السفن الإسرائيلية على قائمة السفن التي تعرضت للقرصنة منذ تطورات الأزمة، خاصة أن أسطول

"زيم" الإسرائيلي يجوب المنطقة. ويعتقد أنها وجدت في هذه الأحداث فرصة جديدة لتفعيل مشروعها لتدويل البحر الأحمر رغم أنها لا تملك سوي عدة أميال في ميناء "إيلات" علي شاطئ البحر الأحمر.

يزيد من احتمالات الدور الإسرائيلي في تلك الأزمة، تغيب "إريتريا" عن الاجتماع الذي عقده الدول العربية المطللة علي البحر الأحمر في القاهرة في ٢٠ نوفمبر ٢٠٠٨ لمناقشة الأزمة، ويرجح أن يكون ذلك التغيب، نتيجة التواجد الإسرائيلي في إريتريا وإثيوبيا وما يتردد حول التواجد الإسرائيلي في كل من الصومال وبوندلاند وغيرها من دول المنطقة. أشارت الدراسة أيضا إلي أن الأهداف الإسرائيلية من ذلك تتمثل في عسكرة المياه الدولية في البحر الأحمر، سعيا لبعث الحياه في مشروع قناة البحرين التي تصل البحر الأحمر والبحر الميت كخطوة أولى نحو إنشاء الجزء الثاني من القناة التي ستسير غربا إلي البحر المتوسط عند منطقة "حيفا"، مما يؤدي إلي إفقاد قناة السويس أهميتها الإستراتيجية وتوجيه طعنة لمصر.

أوضحت الدراسة أيضا أن إسرائيل تحرص منذ سبعينات القرن الماضي علي امتلاك سفن حربية وغواصات يبلغ مداها ٥ آلاف كيلومتر يمكنها الوصول من ميناء "إيلات" إلي باب المندب والعودة دون التزود بالوقود لتتلافى السيطرة علي مياه البحر الأحمر وبالتالي تخرج غواصاتها من حسابات القراصنة. وأكدت الدراسة أن الأكثر أهمية من كل هذا، أن مقترح تدويل البحر الأحمر

يجب أن ينظر إليه علي اعتباره جزءاً من مخطط إقامة الشرق الأوسط الكبير الذي طرحه "شيمون بيريز" رئيس الدولة العبرية وتبنته واشنطن بعد توقيع اتفاق "أوسلو" ومعاهدة السلام الأردنية الإسرائيلية سنة ١٩٩٤.

لفت جمال مظلوم لدراسة أعدها بنحاس مثير - باحث في الدراسات الاستراتيجية بجامعة تل أبيب - ذكر فيها أن إسرائيل لا يمكنها تحت أي ظرف من الظروف السماح بأن يتحول البحر الأحمر إلي بحيرة عربية وأنها لا بد من أن تتخذ كل الإجراءات الكفيلة بمواجهة أي تدهور قد يعوق الملاحة الإسرائيلية في هذا البحر. وأشار إلي أنه لا يمكن فصل عمليات التدويل عن المخطط الأمريكي لاختراق القارة الأفريقية وإعلان قيام قيادة عسكرية أمريكية خاصة لأفريقيا "أفريكوم". وهكذا يمكن اعتبار تدويل البحر الأحمر امتداداً طبيعياً لمشروعات عسكرة الوجود الأمريكي في أفريقيا وهدفه غير المعلن هو تأمين تدفق النفط من قارة تمثل بالفعل مصدراً رئيسياً لواردات الطاقة الأمريكية في عالم مضطرب. وذلك لأنه سرعان ما ستصبح دول في خليج غينيا منتجة للنفط،

مثل نيجيريا وأنجولا، مصدرا لربع واردات الولايات المتحدة من النفط وهو هدف تتطلع إليه واشنطن تحت شعار الخلاص من عبء استيراد النفط من دول الشرق الأوسط >

هل تصب أعمال القرصنة في مصلحة قناة «البحرين» الإسرائيلية؟  
يسوق الخبراء عدة أسباب لدعم هذه الفرضية:

يرى العديد من الخبراء والمحللين الاستراتيجيين أن أزمة القرصنة قبالة السواحل الصومالية تأتي بتخطيط ودعم إسرائيلي لإحياء حلمها القديم بإنشاء قناة البحرين، التي تصل البحر الأحمر بالبحر الميت ثم بالبحر المتوسط كي تكون بديلا لقناة السويس. خاصة أن إنشاء تلك القناة سوف، بالشكل المقرر له، يكسبها العديد من المزايا النسبية التي تجذب السفن للمرور منها، منها أن تلك

القناة سوف تمتد لمسافة طويلة بين اليابسة دون الاتصال المباشر بالبحار والمحيطات، مما يقلل من حدة التيارات المائية، فييسر من عملية إبحار السفن. هذا في الوقت، الذي تتسم فيه التيارات المائية في طريق رأس الرجاء الصالح بالقوة والعنف بما لا يسمح بإبحار السفن صغيرة الحجم، بل إنه من المتوقع أن تقل قوة التيارات المائية في قناة البحرين عن قوة التيارات في قناة السويس، مما يعطيها ميزة نسبية في منافسة قناة السويس.

كما أن المسافة المقرر أن تقطعها أي سفينة تبحر عبر قناة البحرية تصل إلى ٢٠٠ كيلو متر بزيادة قدرها ٢٠ كيلو مترا فقط عن قناة السويس، التي يمتد طول الخط الملاحي بها إلى ٦٤٣٤ ميلا بحريا في الوقت الذي يصل طول الخط الملاحي لرأس الرجاء الصالح إلى ١١١٦٩ ميلا بحريا. وهذا يعني أن المسافة التي تقطعها أي سفينة عبر قناة البحرين لا تزيد كثيرا على المسافة التي تقطعها عبر قناة السويس. كما أن الوقت اللازم لرحلة أي سفينة عبر قناة البحرين، مقدر له أن يكون ٨٥ يوما، في الوقت الذي تستغرق فيه نفس السفينة ٧٥ يوما عبر قناة السويس و٩٥ يوما عبر رأس الرجاء الصالح. وهذا أيضا فارق نوعي قد يصب في صالح قناة البحرين.

مع كل هذا، فمن المرجح أن تنخفض تكلفة إبحار السفينة عبر قناة البحرين عن التكلفة عبر قناة السويس التي تصل إلى ٣ ملايين و ٧٥٠ ألف دولار وعبر رأس الرجاء الصالح إلى ٤ ملايين و

٧٥٠ ألف دولار . ومن المتوقع أن يكون لانخفاض سعر التكلفة أثره الواضح في تحول السفن للإبحار عبر قناة البحرين.

أما العنصر الوحيد الذي يحفظ لطريق رأس الرجاء الصالح استقلاليته في الملاحة البحرية، هو عدم قدرة أي من القناتين "السويس والبحرين" علي استيعاب السفن كبيرة الحجم والناقلات الضخمة. مما يحصر المنافسة في الملاحة البحرية بين قناة السويس والبحرين علي السفن صغيرة الحجم والناقلات محدودة الحمولة. بل يتوقع البعض أن تجتذب قناة البحرين قرابة ثلثي التجارة العالمية التي تمر عبر قناة السويس والمقدرة بـ ٧,٥ من حجم التجارة العالمية.

من جانبه يقول اللواء جمال مظلوم المحلل الاستراتيجي، إن استمرار أزمة القرصنة قبالة السواحل الصومالية قد تستغله إسرائيل في إثارة الدول المجاورة لها من أجل إحياء حلمها القديم بشق قناة البحرين، التي ستكون منافسا قويا لقناة السويس. وأوضح أن إنشاء تلك القناة سوف يستقطب نسبة كبيرة من الملاحة البحرية، التي تمر عبر قناة السويس، لافتا إلي أن رأس المال اليهودي وسيطرة رجال الأعمال اليهود علي التجارة في أوروبا قد يدفع تلك السفن للتحول عن قناة السويس إلي قناة البحرين.

وأكد أن ما تردد حول وجود أخدود في طريق القناة قد يمنع شقها، مردود عليه بتكنولوجيا العصر التي تستطيع تحطيم أي عراقيل صخرية، كما أن هناك أكثر من طريق لشق تلك القناة، ويمكن تلاشي الكتل الصخرية الموجودة. وقال جمال مظلوم : إن تراجع الحياة في البحر الميت يشجع علي شق تلك القناة التي سوف تعيد البحر الميت للحياة مرة أخرى بعد أن انخفض منسوب المياه به وزادت نسبة الملوحة به وبات في حاجة لمياه جديدة