الدولة الفاشلة كسبب من أسباب القرصنة المعاصرة (الصومال نموذجاً)

الدكتور/ محمد علي علي الحاج
كلية الشريعة والقانون - جامعة صنعاء
الجمهورية اليمنية

ملخص:

يتناول هذا البحث أحكام القرصنة وتعريفها والإجراءات التي وضعت للقضاء عليها، كما أنه يبين ماهية الدولة الفاشلة، وأسباب ظهورها، ومظاهرها، ودورها في تفشي القرصنة البحرية أمام سواحل الصومال، والوسائل الفاعلة لتعزيز الحكومة المركزية في الصومال للقضاء على القرصنة ومحاربتها بدءاً من التراب الصومالي وانتهاء بالبحار والمحيطات والمنظمات الدولية وبقية أقاليم الدول الأخرى.

المقدمة:

لا شك أن القرصنةَ تعد جريمة عالمية، تؤدي إلى الإضرار بجميع الأمم، ونظراً لخطورة تلك الجريمة، فقد تصدى لها المجتمع الدولي قديماً، عبر الجهود والإجراءات التي فرضتها كل دولة على حدة، أو من خلال الإجراءات الجماعية لكل الأمم، عبر إقرار الاختصاص أو الولاية العالمية لكل دولة، بحيث تلتزم كُلّ الدول بمكافحة القرصنة ومعاقبتها، وقد أعاد المجتمع الدولي تأكيد هذه المبادئِ في اتفاقية جنيف ١٩٥٨ لأعالي البحار، فالمادة (١٤) تطلب من الدول التَعَاوُن لأقصى حدٍّ ممكن في قمع القرصنة، بينما تعطي المادة (١٩) لكُلّ دولة الحق في أن تستولي على سفينة القراصنة وتعتقلهم وتحاكمهم، وهذه النصوص نفسها وضعت في المواد (١٠٠، ١٠٥) من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، وبموجب الاتفاقيتين، توضع العقوبات للقرصنةِ مِنْ قِبَل كل دولة على حدة.

وبما أن ٩٥٪ مِنْ تجارة العالمَ تنقل عبر البحار، فإن الأرباح التي سَتُكْسَبُ عن طريق اعتراض تلك التجارة والسرقة منها في المياهِ الإقليميةِ والدولية ستكون عظيمة، ولذا تضاعفت حوادث القرصنة في بحر العربِ والساحل الشرقي لأفريقيا[١]، وفي

(١) في السنوات العشْر بين عامي ١٩٩٥ و٢٠٠٥، ارتفع عدد الهجماتِ في البحار بنسبة تزيد عن ٤٧٪ عن السنوات السابقة، وفي عام ٢٠٠٦ لوحده، قُتل خمسة عشرَ فرداً من طواقم السفن؛ كما اختطف ٧٥ فرداً؛ وأخذ ١٨٨ كرهائن، كما ارتفعت أرقام النهب في البحر عام ٢٠٠٧ بشكل كبير، إشارة إلى الزيادة العامّة في عددِ الهجماتِ بالمقارنة مع ٢٠٠٦. للمزيد =

جنوب شرق آسيا، بشكل خاص(١).

فالقرصنة أطلت برأسها ـ مرة أخرى ـ في السنوات الأخيرة، نتيجة للعديد من الأسباب، من أهمها تفكك الدولة في الصومال عام ١٩٩١، ورغم العديد من المحاولات لإعادة الحكومة المركزية مرة أخرى، فإن تلك الدولة يمكن أن يطلق عليها "الدولة الفاشلة Failed State"، التي تعد من الأسباب الجوهرية لنشوء القرصنة في البحر العربي والمحيط الهندي.

ومن هنا تبرز أهمية هذا البحث، في كونه يستعرض أحكام القرصنة وتعريفها والإجراءات التي وضعت للقضاء عليها، كما أنه يبين ماهية الدولة الفاشلة ومظاهرها، ودورها في تفشي القرصنة البحرية، والوسائل الفاعلة لتعزيز الحكومة المركزية في الصومال للقضاء على القرصنة ومحاربتها بدء من التراب الصومالي وانتهاء بالبحار والمحيطات والمنظمات الدولية وبقية أقاليم الدول الأخرى.

وعلى ضوء ما سبق، فإن أسباب اختيار الموضوع، تتضح من خلال متابعة

= حول حوادث القرصنة وإحصائياتها، انظر:
Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, A Workshop Report, One Earth Future, Washington, DC, 16 - 17 October 2009, pp. 1-2.; Daniel Heller-Roazen, The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations, Zone Books, New York, 2009, p. 27.; Emiliano Alessandri, Report of the Conference ‘‘Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", Organized by the Istituto Affari Internazionali (IAI) and the International Institute of Humanitarian Law, In Collaboration with and with the Support of Italian Ministry of Foreign Affairs, NATO and European Commission, Rome, 16 June 2009. P. 3.

(١) Daniel Heller-Roazen, The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations, op. p. 26.; DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S. COAST GUARD STATEMENT OF RADM WILLIAM BAUMGARTNER ON INTERNATIONAL EFFORTS TO COMBAT MARITIME PIRACY BEFORE THE SUBCOMMITTEE ON INTERNATIONAL ORGANIZATIONS, HUMAN RIGHTS, AND OVERSIGHT COMMITTEE ON FOREIGN AFFAIRS U. S. HOUSE OF REPRESENTATIVES, APRIL 30, 2009. P. 3.; John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTHEAST ASIAN WATERS, ASIAN SURVEY, VOL. XLVIII, NO. 3, MAY/JUNE 2008, p. 478.; George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, Tulane Law Review, 81 Tul. L. Rev. 1433, June, 2007, p. 1438.

ظاهرة القرصنة وتطوراتها في السنوات الأخيرة، وآثارها على الاقتصاد العالمي أو الإقليمي أو الوطني، وأنه على الرغم من ضخامة الجهود والإجراءات المتخذة لقمعها، سواء من قبل بعض الدول فرادى أو من قبل بعض الترتيبات والتجمعات الإقليمية، أو ما قررته العديد من المنظمات الدولية – على رأسها الأمم المتحدة ـ، فقد فشلت تلك الجهود – تقريباً – في القضاء عليها.

ومن هنا نشأ التساؤل عن دور الدولة الصومالية "كدولة فاشلة" في نشوء القرصنة وتزايدها على السواحل الصومالية وبحر العرب والمحيط الهندي، ودورها في محاربة تلك الظاهرة، وواجب المجتمع الدولي إزاءها.

وسيتم التطرق إلى ما سبق من خلال ما يلي:

المطلب الأول: ماهية القرصنة المعاصرة

الفرع الأول: القرصنة طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار

الفرع الثاني: القرصنة المعاصرة وإستراتيجيتها

المطلب الثاني: الدولة الفاشلة كسبب من أسباب القرصنة

الفرع الأول: ماهية الدولة الفاشلة

الفرع الثاني: فشل الدولة كسبب من أسباب القرصنة

الفرع الثالث: مَن هم القراصنة الصوماليون؟ وكَيفَ يَشتغلونَ؟

المطلب الثالث: جهود مكافحة القرصنة المعاصرة

الفرع الأول: الجهود الإقليمية لمحاربة القرصنة

الفرع الثاني: ضرورة النظر في أسباب القرصنة ومحاولة معالجتها من جذورها

الفرع الثالث: محاكمة القراصنة إقليمياً ودولياً

المطلب الأول
ماهية القرصنة المعاصرة

تعد القرصنة جريمة عالمية (ذات طابع دولي)(١)، وتعبير "القرصنة" "piracy" يشير عادة إلى "مجموعة من الأَفْعالِ العنفية غير القانونية في البحار"، مثلها مثل تجارة العبيد، ومهاجمة أو خطف السفن والطائرات، وبعض أعمال الإرهاب(٢)، فالقرصنة تُعتَبرُ عدو الجنس البشري hostis humani generis، لأن القراصنة يَرتكبُون أَفْعالَ القتلِ والسرقة والنهب، أَو أي عمل إجرامي آخر في البحر، بقسوة ضدّ الإنسانيةِ جمعاء(٣).

غير أن القرصنة المعاصرة اختلفت عن القرصنة المعروفة قديما، وفي اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، في العديد من السمات والخصائص. وسيتم بيان ذلك من خلال ما يلي:

---

(١) لماذا كَانتْ القرصنة جريمة دولية؟ الجوابَ يتمثل في أنه لا توجد دولة يُمْكِنُ أَنْ تُسيطرَ على ما يحدث في أعالي البحار، ولا توجد أمة . لوحدها . يمكن أن تقوم بالمراقبة الفعّالة لأعمال القراصنة في أعالي البحار، فلا يمكن أن تكون الدولة مسئولة عن أَعمال القرصنةِ التي ارتكبت مِن قِبل مواطنيها، وبسبب سيطرة الدول الضعيفة أو شبه المنعدمة على أعالي البحار، فإنها لا تَستطيع رَدْع مواطنيها – عملياً – من ممارسة القرصنةِ – على الأقل لَيسَ لوحدها – فضلاً عن أن علم سفينة القراصنة من غير المحتمل أنْ يَكُونَ مؤشراً موثوقاً على جنسية القراصنةَ في أية حالة، ولذا يشجّعُ القانونَ الدوليَ جميع الدول على محاربة القرصنةِ بإعْطاء كُلّ الدول الحقَّ في منع ومحاكمة ومعاقبة القراصنة، بغض النظر عن جنسيتِهم وعَلَمِ سفينتِهم. للمزيد من التفاصيل، انظر:
Eric A. Posner and Alan O. Sykes, An Economic Analysis of State and Individual Responsibility Under International Law, American Law and Economics Review V9, N1, 2007, p. 124.

(٢) Harold Hongju Koh, Transnational Public Law Litigation, The Yale Law Journal, Vol. 100, No. 8, Symposium: International Law (Jun., 1991), pp. 2385. Footnote. 193.; Zou Keyuan, Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation, Singapore Journal of International & Comparative Law, (1999) 3, p. 527.

(٣) Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, Journal of International Affairs, Vol, 59, No. 1. Fall/ Winter 2005, P. 117.; Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, Insights on Law & Society, 6.3, American Bar Association, Spring 2006, p. 2.

الفرع الأول
القرصنة طبقاً لاتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار

كررت اتفاقية الأُمم المتّحدةَ لقانونِ البحارِ ١٩٨٢ نفس البنودَ المتعلقة بالقرصنة في اتفاقية جنيفِ ١٩٥٨[١]، فكلتا الاتفاقيتين احتوت على أحكام عنها، فالمادة (١٥) من اتفاقية جنيف والمادة (١٠١) من اتفاقية ١٩٨٢ نصت على أن أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

أ – أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

١ – في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

٢ – ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب – أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج – أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها.

ومن خلال النصوص الواردة في الاتفاقية، نلاحظ أنها أكدت على أن القرصنة يجب أن تكون للأهداف الخاصة[٢]، وأن يكون الفعل من الأعمال الإجرامية المنطوية على استعمال العنف، وأن تتم في أعالي البحار، من سفينة ضد سفينة أخرى –

---

(١) Malvina Halberstam, Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, The American Journal of International Law, Vol. 82, No. 2 (Apr., 1988), p. 284.)

(٢) فضّلتْ لجنة القانونِ الدولي – التي قامت بإعداد مسودة اتفاقية قانون البحار – تعريف القرصنةِ بمعنى ضيّق لا يَتجاوزُ مفهومَ السرقة، وفي نفس الوقت يَستثنى الجرائمَ المستندة على دوافع سياسية، للمزيد من التفاصيل، انظر:
Wojciech Stankiewicz, International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century, The American Behavioral Scientist, Vol. 48, No. 6, February 2005, p. 689.

"متطلب سفينتين two ship requirement" –، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، ويجب أن تكون خارج نطاق ولاية أية دولة، وأن ينوي مرتكبوها قصد فعل القرصنة (م١٠٣)، فإذا تحقق ذلك، فللدولة اعتقال سفينة القراصنة[١] ومحاكمتهم[٢]، وأن يكون الاعتقال عن طريق السفن الحربية أو غيرها من السفن والطائرات الحكومية لتلك الدولة (م ١٠٥، ١٠٧ من اتفاقية قانون البحار (١٩٨٢)[٣].

فتعريف الاتفاقية للقرصنة اشتمل على خمسة عناصرِ، هي: (١) وجوب أَنْ تَكُونَ الأفعال التي تشكل قرصنة جرائمَ عنف مثل السرقةِ أو القتلِ أو الهجومِ أَو الاغتصاب؛ (٢) وأن ترتكب في أعالي البحار، أي ما بعد إقليم الدولة، وبحرها الإقليمي أَو خارج الولاية القضائية الإقليمية الأخرى لأية دولة؛ (٣) مِن قِبل سفينة خاصّة، أَو

(١) نصت المادة (١٠٣) من الاتفاقية على أن تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١)، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من تلك الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا ذلك العمل.

(٢) تجيز المادة (١٠٥) للدولة التي قامت باعتقال القراصنة (الدولة المعتقلة) اتخاذ الإجراءات اللازمة لمحاكمتهم، ومع ذلك، فإن الحقّ في المحاكمة لا يكون – بشكل خاص – للدولة المعتقلة، لأن الاتفاقية تعطي الولاية القضائيةَ العالميةَ لكُلّ الدول، وبناءً على ذلك، فإن دولة عَلَمِ السفينةَ أَو الدولة التي يحمل القرصان جنسيتها، يُمْكِنُ أَنْ تحاكمَه. وبينما يبدو أن هذا الإطَارِ القانوني يقدم أساسا وقاعدة كافية لمُحَاكَمَة القراصنةِ، فإن تطبيقَه العملي يعتمد على أن الحكومات الوطنية لَديها تشريع محلي كاف وإرادة سياسية لتقديم القراصنةِ – حقيقةً – إلى العدالة، علما بأن الكثير منها لا يتوفر لها ذلك، فهناك، عدد مِنْ القوات البحريةِ – في القرن الأفريقي – أُجبرتْ على إطْلاق سراح القراصنةِ المعتقلين، لأنه لم يكن واضحا أنّهم يُمْكِنُ أَنْ يُحاكموا وفقا لاختصاص دولة عَلَمِ السفينة المعتقلة، بينما إعادتهم إلى الصومال - بلد المنشأ الرئيسي لأغلب هؤلاء الأفرادِ - لَيسَ خيارا بسبب الافتقار إلى أيّ نظام عدالة إجرامي محلي فعّال. للمزيد من التفاصيل، انظر:
Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, RAND Corporation, 2009, p. 1.

(٣) Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, Tulane Maritime Law Journal, 33 Tul. Mar. L. J. 1, Winter, 2008, pp. 12-13.; Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME:" How To ENFORCE THE LAW OF SEA PIRACY IN THE 21sT CENTURY THROUGH REGIONAL INTERNATIONAL AGREEMENTS, Case Western Reserve Journal of International Law; Winter 1999; 31, 1, pp. 149-150.

سفينة عامّة خلال تمرّد أَو لَمْ تَعُدْ تحت التحكم والمراقبة الفعّالةِ للدولة التي تمتلكها؛ (٤) للأهداف الخاصّةِ[١]؛ و(٥) مِنْ سفينةٍ أَو طائرةٍ ضد سفينة أخرى، فعلى الأقل يجب أن يكون هناك سفينتان مشمولتان بعملية القرصنة[٢].

---

(١) تاريخياً، كان الملوك والأمراء والسلاطين، وأقطاب السياسة، ينظرون للقرصنة بأنها مصدر قيّمَ للثروةِ والسلطة السياسيةِ، وأنها مفيدة لزيَادَة أملاكِهم الخاصةِ ولتَقويض قوّةِ منافسيهم، لكن بالزيادة الواسعِة للتجارةِ البحريةِ الأوروبيةِ في القرن السادس عشرِ، قَفزتْ حوادث القرصنةِ بشكل مثير، ومُعظمها كَانَ رسمياً أَو كان يدعم بشكل غير رسمي من الحكومات الأوربيةِ، وفي وقتِ الحرب، كانت "القرصنة لمصلحة الدولة أو بالوكالة عنها privateering" – في الواقع – نسخة مُقرّة رسمياً مِنْ القرصنةِ، وجّهتْ نحو أعداء الدولة وأي شخص يشتغل في التجارة مَع أعدائها، فهذا النوع من القراصنة – (أيضاً يسمّى قرصان corsairsÀ مِنْ لفظ cursa اللاتيني، بمعنى raid" هجوم أو غارة") أو (المرتزق القرصان) – وهم الأفراد الذين مُنِحَوا رسالة أو تفويضا من الملك، يخولهم مهاجمة السفن التجارية للعدو، أما في وقتِ السلام، فإن نفس الممارسين للقرصنة بالوكالة عن الدولة مُنِحوا تصاريح بالعمل الانتقامي من الحكوماتِ المعادية، تخولهم استرجاع أيّة خسائر بسبب القرصنةِ عن طريق الاستيلاء والسَرِقَة مِنْ السُفنِ الأخرى التي تَحْملُ نفس الجنسيةِ، وعندما فَقدتْ السفن المسلحةَ المحترفةَ تصريحاتها الرسميةَ كنتيجة لمعاهدة سلام بين الدولة الداعمة لهم والعدو، حاول القراصنة البحث عمن يوظفهم مِن الملوك الآخرين أَو أصبحوا قراصنة غيرَ شرعيين، وحتى في الحالةِ الأخيرةِ، كَانَ من المحتملَ في أغلب الأحيان إيجاد الضامنين والحماة بين المسئولين الكبارِ في حاشيةِ الملك، أو قد يكون الملك نفسه بصورة غير رسمية. ومن هنا يتبين لنا الفرق بين القرصان والمرتزق، فالقرصان يلجأ إلى العنف المسلح من تلقاء نفسه لتحقيق غايات مادية، أما المرتزق فهو الجندي المحترف الذي يخدم سلطة أجنبية a professional soldier serving a foreign power؛ أي أن المرتزق يقوم بتأجير خدماته للقتال في أراض خاضعة لسيادة الدول أو بحارها الإقليمية أو في أعالي البحار لغايات مادية، للمزيد من التفاصيل، انظر:
Lauren Leigh Rollins, B.A., CONFLATED CLASSES: EARLY MODERN PIRACY, NATIONAL IDENTITY, AND THE 'CRISIS OF THE ARISTOCRACY, A Thesis submitted to the Faculty of the Graduate School of Arts and Sciences of Georgetown University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in English, April 29, 2010, pp. 14-30.; Ethan A. Nadelmann, Global Prohibition Regimes: The Evolution of Norms in International Society, International Organization, Vol. 44, No. 4 (Autumn, 1990), pp. 486-487.; Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, op. cit. p. 2.; Hyder Gulam, 'The rise and rise of Private Military Companies', p. 6.
http://www.peaceopstraining.org/theses/gulam.pdf

(٢) L.EE. Goldie, "Terrorism, Piracy and the Nyon Agreement," in Yoram Dinstein, ed., International Law at a Time of Perplexity: Essays in Honour of Shabtai Rosenne (Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1988), P. 227. مشار إليه في Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 119 footnote 15.

ويتبين لنا مما سبق أن اتفاقية ١٩٨٢ تنص على تطبيق أحكام القرصنة على الجرائم التي تقع في أعالي البحار فقط، على الرغم من أنَّ أكثر الهجمات (كالمفهوم عادة) تحدثُ في المياه الإقليمية، فالهجماتِ التي تحدث في البحرِ الإقليميِ تدخل في نطاق اختصاص الدولة الساحليةِ[١]، رغم أن الأشخاص الذين يَرتكبونَ "القرصنةَ" في أعالي البحار أَو خارج الولاية القضائيةِ لأيّة دولة، وأولئك الذين يَرتكبون "القرصنةَ" ضمن المياه الإقليمية للدولة يكونون في أغلب الأحيان نفس الأشخاص[٢]؛ كما أنها تفترض تدخّلَ سفينتين، ماعدا الهجمات القرصانية التي ارتكبت مِن قِبل أفراد الطاقم المتمرّدين[٣].

غير أن المنظمة البحرية الدولية أيدت تَقسيم أَعمال القرصنةِ بموجب الأصنافِ الجغرافيةِ والقانونيةِ للمناطقِ البحريةِ: فالقرصنة في أعالي البحار معروفة "كقرصنة" بموجب اتفاقية ١٩٨٢، بينما تعرف القرصنة في الموانئِ أَو المياهِ الوطنيةِ (مياه داخلية وبحار إقليمية) "بالسرقة بقوّة السلاح ضدّ السُفنِ" armed robbery against ships[٤]، وعلى أية حال، يلاحظ أن عيب هذا التقسيم واضح: فالقرصنة لَيستْ مكافئةَ للسرقة بقوّة السلاح، وهي قَدْ تَتضمّنُ أَفْعالَ عَنف أخرى مثل القتلِ والهجوم والاغتصاب، فالمشكلة أن التعاريف المختلفة تُؤثّرُ على عددِ الحوادثِ التي تَتعلّقُ بهجماتِ القرصنة[٥].

---

(١) George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, op. cit. pp. 1442-1443.; Angelos Syrigos, Developments on Interdiction of Vessels on the High Seas, in: ANASTASIA STRATI, MARIA GAVOUNELI, and NIKOLAOS SKOURTOS, Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2006, p. 175.; Bj?rn M?ller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, DANISH INSTITUTE FOR INTERNATIONAL STUDIES (DIIS), 2009, p. 18.

(٢) Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, op. cit. p. 5.

(٣) Bj?rn M?ller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, op. cit. p. 18.; George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, op. cit. p. 1443.

(٤) ورد هذا التقسيم - أيضاً - في المادة (١) من مدونة سلوك جيبوتي لعام ٢٠٠٩.

(٥) Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 120.

ولذا يُشيرُ بعض الفقهاء – بحق – إلى أن تعريف اتفاقية ١٩٨٢ للقرصنةِ قَدْ يُؤدّي إلى استنتاج أن مثل هذه الأَفْعالِ تَدْلُّ على أن ليس هناك مشكلة هامّة بالقرصنةِ اليوم(١).

وبناء على ما سبق، فإن تعريف القرصنة الوارد في اتفاقية ١٩٨٢ والأحكام ذات الصلة منْ الضَّرُوري أَنْ تعدل وتطور في المستقبل القريبِ، فالإطار الحالي للاتفاقية غير قادر على استيعاب القرصنةِ الحديثةِ أو المعاصرة(٢).

الفرع الثاني
القرصنة المعاصرة وإستراتيجيتها

يمكن القول إن شكل القرصنة المعاصرة Contemporary piracy، قد اختلف عن شكلها في الماضي، فقد جذبت القرصنة المُعاصرة إليها الأنظار، وحازت على الكثير من الانتباه المُتزايدَ، رغم أن البيانات المتوفرة – حالياً – عن القرصنةِ بعيدة عن الإقناع وتساوي بين القرصنة والسرقة بقوّة السلاح مِنْ السُفنِ، وهذا الأمر يَتجاهلُ الاختلافات القانونيةَ بين الصنفين(٣).

ولذلك قام المكتب البحري الدولي the International Maritime Bureau

---

(١) Jason Abbot and Neil Renwick, "Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia," Global Change, Peace & Security (formerly Pacifica Review) 11, no. I (1999): I I. مشار إليه في Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 120.

(٢) Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. P. 131.

(٣) فأغلب البيانات تؤكد أن أكثر الهجماتِ حَدثتْ ضد السُفن الراسية، وأكثرها أَخذَ شكلَ الصعود غير القانوني على ظهر السفينة، وفي أكثر الحالاتِ استعملت السكاكين، ويتلو ذلك مباشرةً الأسلحة النارية، ورغم ذلك – لحسن الحظ – فإن الخسائر في الأرواحِ كانت بسيطة جداً، ففي ٢٠٠٧، على سبيل المثال، فَقَدَ ٥ من طواقم السفن حياتهم بسبب عنف القراصنة، وأصيب حوالي ٣٥ شخصاً، وأكثر الهجماتِ كانت في نطاق ضيقَ، فحوالي النِصْف منها تم بأقلِ مِنْ ١٠ قراصنةِ أَو لصوص، الذين نادرا ما لجئوا إلى العنف الفعلي، والكثير من الهجمات كانت غير مخطّطة، حيث تركزت الهجمات على السفن التي يمكن تسميتها بـ "أهداف الفرصة" "targets of opportunity" مثل السُفنِ الصغيرةِ التي صادف أنها كَانَت تمرُّ، إذ كان المهاجمون – بشكل رئيسي – يَتوقّعونَ إيجاد بعض المال على متن السفينةَ أَو الأشياء الثمينةَ المنقولة الأخرى التي تباع بسهولة. للمزيد، انظر:
Bj?rn M?ller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, op. cit. p. 6.

(IMB) – الذي أُسّسَ في ١٩٨١ – بتَعريف القرصنةِ[١] على أنها: "فعل صعود أَو مُحَاوَلَة استقلال أيّة سفينة بنيّة واضحة لارتكاب السرقةِ أَو أيّة جريمة أخرى، وبالنيّةِ أَو القابليةِ الظاهرةِ لاستعمال القوةِ في تعزيزِ ذلك الفعلِ"[٢].

وهذا التعريف يغطّي كُلّ "الهجمات الفعلية أَو المُحَاوَلة، سواء أكانت السفينة في المرسى أَم في البحر"، بالمغايرة مع تعريفِ اتفاقية ١٩٨٢ لقانونِ البحارِ، الذي يُركّزُ على السُفنِ في أعالي البحار وخارج الاختصاص القضائي لأيّة دولة[٣].

كما أن التعريف يشير إلى أن الطريق الوحيد للفعلِ الّذي يعد قرصنة يتمثل في حدوث الصعود أَو محاولُة الصعود على السفينة، حيث يستعمل تعبيرَ "القرصنة والسرقة ضدّ السُفنِ" "piracy and robbery against ships" لوَصْف كُلّ الأَفْعال ضدّ السفن التجاريةِ حيثما كانت، سواء أكان الفعل يتلاءمُ مع التعريف القانونيِ للقرصنةِ الوارد في اتفاقية ١٩٨٢، أم لا، في حين أن تعريف اتفاقية ١٩٨٢ يُصوّرُ القرصنة بأنها يُمْكِنُ أَنْ تَتضمّنَ مركبا بحرياً أَو طائرة، طالما يحدث الحجز أَو النهب خارج الولاية القضائيةِ لأيّة دولة[٤].

وقد صرح تقرير المكتبِ الدوليِ البحريِ حول القرصنة، بأن نمط هجماتِ القراصنة قد تَغيّرَ، فبينما أن القراصنة في الماضي كانوا يهاجمون السفن لسَرِقَة

---

(١) هناك صعوبة في تصنّيف أَفْعالَ القرصنة بشكل واضح، وهذه الصعوبةِ ناتجة عن عدم القدرة على وضع تعريف واحد وواضح للقرصنة، وهذا يعد انعكاسا للطبيعةِ الواسعةِ للقرصنةِ المعاصرة، فأفعال القرصنةِ اليوم تتم عبر سلسلة مِنْ السرقات الصغرى في المياه الإقليمية إلى الجماعات الإجراميةِ المتطوّرةِ التي تهدف إلى حجز السفينة نفسها. للمزيد، انظر:
George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, op. cit. pp. 1434-1435.

(٢) Report for the Period 1 January-30 June 2005 (London, International Maritime Bureau: 19 July 2005), 3.; Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE, Journal of International Affairs, Vol. 59, No. 1, Fall/Winter 2005, P. 101. Footnote. 15.; Int'l Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: 2006 Annual Report, INT'L CHAMBER OF COMM. (2007), http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/dataid%3D18566/98.pdf

(٣) Jason Power, THE BEST OF BARRY: BARRY STUDENT ARTICLE: MARITIME TERRORISM: A NEW CHALLENGE FOR NATIONAL AND INTERNATIONAL SECURITY, Barry Law Review, 10 Barry L. Rev. 111, Spring, 2008, p. 113.

(٤) Ibid.

المالِ أَو الموادِ الثمينةِ مِنْ الشحنِات، فإن قراصنة اليوم يُحاولونَ اختطاف كامل السُفُنِ أَو الحمولةِ، وطبقاً لتقرير مركز القرصنةِ، فإن هناك ثلاثة أنواعِ للقرصنةِ، تشمل: (أ) الأشخاص على ظهر السُفنِ في الميناءِ أَو في المرسى الذين يَسْرقُون أيّ شيء له قيمة؛ (ب) العصابات المُنظَّمة والمسلّحَة تسليحاً جيداً التي تَستقلُّ السُفنَ، في المرسى أَو أثناء الملاحة لكي تسْرقَ المالَ مِنْ الطاقمِ أَو الموادِ الثمينةِ من الشحنة أَو أجهزة السفينةِ؛ و(ج) مُخْتَطِفو السُفنِ والحمولةِ[١].

علماً بأن القرصنة التي تتمثل في اختطاف السُفنِ وشحناتها تتزايد باستمرار[٢]، وهذا النوعِ مِن الهجومِ أيضاً هو الأكثر خطورةً على الأطقمِ، كما أنه سائد جداً في منطقةِ بحر جنوب الصين وفي سواحل الصومال والمحيط الهندي[٣].

وهذا الشكل الجديد للقرصنةِ، الذي يَتضمّنُ اختطاف السُفنِ بكاملها hijacking of entire ships، يبين أن حوادث القرصنة التي حَدثتْ في شرق آسيا والمحيط الهندي، تَشتمل على مجرمين مُنظَّمينَ (جريمة منظمة) لارتكاب مثل هذه السرقات واسعة النطاقِ، لأن إعادة البيع اللاحقة للشحنِة وحماية السفينة حتى يتم دفع الفدية، يَتطلّبُ مصادرَ وتخطيطاً متطوّراً، وهذه الإمكانيات لا تتوافر للقراصنة الفرديين، وهذا يُمثّلُ أحد المخاوفِ التي تُعقّدُ الحملاتَ ضِدَّ القرصنة المعاصرة[٤].

---

(١) John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTH-EAST ASIAN WATERS, op. cit. p. 476.; International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre, Attacks on Ships. Background Information, http://www.marisec.org/piracy/background.htm#IMO

(٢) إنّ اختطاف السُفُنِ بأكملها يشكلُ القرصنة الأكثر تطرفاً، حيث يؤخذ أفراد الطاقم كرهائن، أَو يتم قتلهم، ويستولى على السفينة وشحنتها، وبعد التخلص من الشحنة بالبيع أو التفريغ، فإن القراصنة إمّا يَتْركونَ السفينةَ أَو يعدّلُون شكلها وهويتُها لكي تَباع أَو تستعملَ في الأنشطة الإجرامية الأخرى، فعلى سبيل المثال، في قضية الناقلة الماليزية "بتشيم" Petchem، التي كانت تحمل شحنَة عبارة عن خليط من الوقودِ الخفيفِ ووقود الطيرانَ، وحدث في ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٠ أن سيطرت عصابة من القراصنةِ المُسلَّحينِ على السفينةِ في شرق ماليزيا، وقام القراصنة بكتابة اسم مزيف على مؤخَّرةِ السفينةَ، وغيّرَوا لونَ مدخنتها، وبعد ذلك أبحرَوا إلى منطقة أخرى، حيث ضَخّوا زيتَ الوقود الخفيفَ في سفينة ثانية. للمزيد، انظر: John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTH-EAST ASIAN WATERS, op. cit. p. 476.; Angelos Syrigos, Developments on Interdiction of Vessels on the High Seas, op. cit. p. 174, footnote 112.

(٣) Angelos Syrigos, op. cit. pp. 174-175.

(٤) Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, op. cit. p. 118.

المطلب الثاني
الدولة الفاشلة كسبب من أسباب القرصنة

لا شك أن الثرواتِ المحتملة من وراء القرصنة تعد من الحوافز الرئيسية لممارستها، وهذه الحوافز تَكُونَ أعلى وأكبر وتتفوق على خطرِ القبض على القراصنة ومعاقبتهم.

فمن الناحية التاريخية – على الأقل جزئياً – يمكن القول إن القرصنة كَانتْ أسلوب حياة بديل alternative lifestyle للعديد من الأشخاص الذين يمارسونها، مع تمتعهم بالحرية الفردية بشكل كبير، بالمقارنة مع أولئك الأشخاص الذين يعملون كبحّارة منتظمين على سفينة تجارية أَو في أسطول الدولة البحري، وهذا يَجِبُ أَنْ يُوَازنَ بشكلِ متكافئ مع عصابات القرصنة التي تَمْنعُ السلب الداخلي، وتقلّلُ النزاعاتَ بين الطاقم، بينما ما تزال تزيّدُ وتعظم مقدار الأرباح(١).

وغالبا ما تتحول القرصنة إلى أسلوب حياة بديل، عند غياب الدولة أو فشلها، الذي يظهر من خلال عجزها عن السيطرة على مواطنيها وإقليمها، وعدم استطاعتها توفير وسائل العمل والحياة الكريمة لأفراد شعبها، وغيرها من الأعراض. ولذا سيتم بيان دور الدولة الفاشلة كسبب من أسباب القرصنة، كما يلي:

الفرع الأول
ماهية الدولة الفاشلة

أولاً – مفهوم الدولة الفاشلة:(٢)

إنّ خليجَ عدن والمنطقة البحرية خارج الساحلِ الصومالي تعد أحد أهم المناطق

---

(١) Leeson, P. T. (2007) An-arrgh-chy: The Law and Economics of Pirate Organization, Journal of Political Economy, 2007, Vol. 115, No. 6, p. 1051. مشار إليه في Karl S?renson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, FOI Somalia Papers: Report 3, November 2008, p. 30.

(٢) استخدم مصطلح "الدولة الفاشلة the failed nation-state "لأول مرة لوصف الدولة الألمانية المدمرة بعد الحرب العالمية الثانية، ويقصد به أن الدولة القومية تكون عاجزة تماماً عن الحفاظ على نفسها باعتبارها عضواً في المجتمع الدولي، فالحروب الأهلية، وانهيار الحكومة، والفاقة الاقتصادية، وعدم الاستقرار السياسي، والحروب العشوائية وغيرها، كلها تؤدي إلى الانهيار المتسارع للدولة، ومثل تلك الدول تنزلق إلى العنف والفوضى، وتعرض مواطنيها للخطر، وتهدد جيرانها من خلال تدفق اللاجئين. للمزيد من التفاصيل عن فشل الدولة، وخطره على المجتمع الدولي، ودور المجتمع الدولي والأمم المتحدة في معالجته، انظر =

التجارية البحرية في العالمِ وأكثرها مرورا، ففي كُلّ عام تمر ما بين حوالي ١٦٠٠٠ إلى ٢١٠٠٠ سفينة من البحر الأحمر وخليج عدن محملة بالشحنات الثمينة في أغلب الأحيان، إمّا متجّهة للمحيط الهندي أَو متجّهة لقناة السويس، لكن في عام ٢٠٠٣ بدأت تبرز إلى الوجود ظاهرة جديدة قبالة ساحل الصومال، فقد هوجمت سُفُن صيد الأسماك وبعض السُفن مِن قِبل القراصنةِ، وتزايد هذا النشاطِ ببطء، إلى أن بدأ القراصنة باستهداف السُفُنِ التجاريةِ، حتى وصلت الهجمات إلى مستويات عالية[١] لم يسبق لها مثيل[٢].

وبالتالي فإن القرصنة قبالة السواحل الصومالية تعد مشكلة خطيرة[٣]، تؤدي إلى

= المقالة التي نشرها جيرالد هيلمان وستيفن راتنر GERALD B. HELMAN, STEVEN R. RATNER بعنوان "إنقاذ الدول الفاشلة Saving Failed States" في مجلة السياسة الخارجية عام ١٩٢٢، وأعيد نشرها في موقع المجلة بالإنترنت بتاريخ ٢١/ ٦/ ٢٠١٠ على الموقع التالي:
http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/saving_failed_states.
Edward Newman, Failed States and International Order: Constructing a Post-Westphalian World, Contemporary Security Policy, Vol.30, No.3 (December 2009), pp.422-443.

(١) هناك نظرية تفسر ارتفاع أعمال القرصنة في الأيام الأخيرة، ترى بأن التاريخ يعيد نفسه history is repeating itself، فالتجارة البحرية تَعْبرُ من خلال أماكن جغرافية عالمية تسودها الفاقة واليأسِ، وهكذا، فالسلعِ الثمينة، التي يُمْكِنُ أَنْ تقدم سعرا عاليا في السوق السوداء، تعد مصدرا مأمولا للمالِ والربحِ السريعِ ولذا يتم اللجوء إلى القرصنة للاستيلاء عليها. للمزيد، انظر:
George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, op. cit. p. 1440.

(٢) سجلت أكثرِ مِنْ ٨٠ هجمة على السُفنِ المارة بتلك المنطقة، للمزيد من التفاصيل عن بيانات هجمات القرصنة، انظر:
-Tables in the ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2007 (London: ICC, 2008), pp. 5-6.; Appendix 2 of the IMO's annual Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery from Ships from 1998 to 2007.; Karl Srenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. p. 8.

(٣) القرصنة قبالة السواحل الصومالية تظل شوكة ناتئة في حلق الشحن البحري الدولي، كما أنها تعد طعنة في اقتصاديات الدول المجاورة للصومال a dent in its neighbors' economies، فقد كلفت كينيا تقريباً ١٣٩ مليون دولار من الدخلِ المفقودِ، كما أن الشعوب المجاورة التي تَعتمدُ على الموانئِ الكينيةِ، التي تَتضمّنُ بوروندي، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وإثيوبيا، ورواندا، والسودان، وأوغندا، قَدْ تضطر لاستعمال الموانئِ البديلةِ بسبب القرصنةِ، مما سيؤدي =

العديد من الأضرار[١]، وتتمثل أسبابها الرئيسية في ضعف أو الافتقار إلى حكومة مركزية قوية في الصومال منذ عام ١٩٩١، بالإضافة إلى التناحر المستمر بين الجماعات والأحزاب الصومالية[٢]، والأزمة الإنسانية المريعة بين السكان، ولذا فإن مياه السواحل الصومالية أَصْبَحتْ "جنة القراصنة" The waters off Somalia have become a pirates' paradise'، بسبب أن الصومال تعد المثالَ النموذجي للدولة الفاشلة، ففي غيابِ مؤسساتِ تطبيقِ القانون الرسمية، أصبحت القرصنة عملاً سهلاً[٣].

= إلى زِيَادَة أجورِ السفن وأقساط التأمين التي ستَرتفعُ كنتيجة للتهديدِ الذي لا ينتهي مِنْ القراصنة، فقد ذكرت شركات الشحن المَعْنية، أن العبء الاقتصادي الرئيسي المفَروضَ مِن قِبل القرصنة يغطى مِنْ أقساطِ التأمين، كما أن اليمن خسرت أكثر من ٣٥٠ مليون دولار في قطاع صيد الأسماك فقط، فضلا عن ارتفاع كلفة التأمين على السفن التي تدخل الموانئ اليمنية، وغيرها من الخسائر المتوقعة من تقديم الخدمات المختلفة للسفن، للمزيد من التفاصيل، انظر:

Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, op. cit. p. 7.; Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, RAND Corporation, 2009, p. 3.

(١) بعيداً عن الخطرِ الطبيعيِ على البحّارةِ وخسارةِ الملكيات، هناك الكلف المتصاعدة للقرصنةِ على الشاحنين، والناقلينَ البحريين، فالقرصنة مسئولة عن حوالي ما قيمته ١٦ مليار دولار من الأضرارِ في الشحن البحري الدولي كُلّ سَنَة، فشركات التأمين رفعت أسعارها على الناقلين الذيَ يَعْبرونَ المياهَ الأكثرَ خطورةً، لاسترجاع خسائرِها الناتجة عن القرصنةِ، كما أن بَعْض الناقلين يَشْعرونَ بالاضطرار لاستخدام طواقمِ إضافيةٍ أَو حرّاسِا مُسلَّحين، وكلتاهما تَرْفعُ كلفة الشحن البحري. للمزيد، انظر:

Int'l Mar. Bureau, Int'l Chamber of Commerce, 2007 Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report 2007.; John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTHEAST ASIAN WATERS, op. cit. p. 479.; Dana R Dillon, Piracy alert, The International Economy; Sep/Oct 2000; 14, 5. P. 52.

(٢) يلاحظ أن العنف بين الحكومة الفيدرالية المؤقتة التي تساندها بعثة الاتحاد الأفريقي بالصومال إلى جانب جهات أخرى من ناحية، والجماعات المتمردة بالعاصمة الصومالية مقديشيو من ناحية أخرى، يعوق محاكمة المشتبه في تورطهم بالقرصنة وسجنهم. للمزيد، انظر:

http://arabic.people.com.cn/31662/6966050.html.

(٣) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, International Security Service, ISIS Europe - October 2009, p. 1.

والدولة الفاشلة[١] هي بالاسم دولة ذات سيادة، ولكنها لم تعد قادرة على الحفاظ على نفسها كوحدة سياسية واقتصادية قابلة للحياة، فهي دولة أصبحت عاجزة عن ممارسة الحكم، كما قد تنقصها الشرعية في عيون المجتمع الدولي، وفي السنوات الأخيرة، أشير بهذه الطريقة إلى عدد من الدول، مثل الصومال وكمبوديا، وهاييتي، ورواندا، وسيراليون[٢].

ولفهم الطابع الدقيق لدولة مفككة، يجدر بنا مقابلتها بنقيضها، أي الدولة المتماسكة أو القابلة للحياة التي تتمكن من السيطرة على حدودها الإقليمية، وأن تؤمن مستوى لائقاً من الخدمات – كالخدمات الصحية والتربوية – لشعبها، وهي دولة تمتلك أيضاً بنية تحتية قوية واقتصاداً عاملاً ومنافساً، وهي قادرة على الحفاظ على القانون والنظام، ولا شك أن أية دولة من هذا النوع ستكون متماسكة اجتماعياً ومتمتعة بنظام سياسي داخلي مستقر[٣].

وعند مقارنة ما سبق بالدولة الفاشلة سنجد أنها لا تملك أياً من المزايا المذكورة آنفاً، فهي عاجزة عن تأمين الاحتياجات الأساسية أو الخدمات الضرورية لمواطنيها، ولا تمتلك أية بنية تحتية عاملة ولا نظاماً إدارياً ولا أنظمة قانونية ذات مصداقية، وفي بعض الحالات، تقع السلطة بين أيدي مجرمين وأمراء حرب وعصابات مسلحة، كما قد تقع بعض هذه البلدان في براثن الحروب الأهلية لسنوات عديدة، بل إن أكثر مظاهر تفكك الدولة إيلاماً هو ما تسببه من عذابات كبيرة للمدنيين في أغلب الحالات[٤].

---

(١) هناك ثلاثة أنواع للدول المهددة بالفشل: فالنوع الأول يتمثل في دول فاشلة مثل البوسنة وكمبوديا وليبيريا والصومال، وهي الدول التي دُمرت هياكلها وبنيتها الحكومية بسبب الظروف التي مرت بها governmental structures have been overwhelmed by circumstances، والنوع الثاني يتمثل في دول مثل أثيوبيا، وجورجيا، وزائير، حيث الانهيار أو الفشل ليس وشيكا ولكن قد يحدث في غضون عدة سنوات، أما النوع الثالث، فيتمثل في بعض الدول المستقلة حديثا، مثل الدول الناشئة عن تفكك يوغوسلافيا والاتحاد السوفياتي في عقد التسعينيات من القرن الماضي، وتيمور الشرقية، وجنوب السودان، التي من الصعب تقييم قابليتها للبقاء. للمزيد، انظر:
http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/saving_failed_states?page=0,1

(٢) مارتن غريفيثش تيري أوكالاهان: المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مركز الخليج للأبحاث، دبي، ٢٠٠٨، ص ٢٢١.

(٣) المرجع نفسه، ص ٢٢١-٢٢٢.
http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/saving_failed_states?page=0,1

(٤) مارتن غريفيثش تيري أوكالاهان: المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مرجع سابق، ص ٢٢٢.

ومع ذلك سيكون من الخطأ الاعتقاد أن تفكك دولة ما يعد شأناً داخلياً بالكامل، بل على العكس، يحمل هذا الأمر معه انعكاسات إقليمية وأحياناً دولية، فحين تستوطن الفوضى في بلد ما، يتدفق اللاجئون عبر الحدود هرباً من العنف، وغالباً ما تنتشر النزاعات لتطال البلبلة والفوضى الدول المجاورة.

وقد تصبح الدول الفاشلة ملاذاً للعصابات الإجرامية وتجار المخدرات ومهربي السلاح، وغالباً ما يكون من الضروري إنفاق جهد إنساني كبير وأموالاً طائلة لمساعدة السكان المدنيين، ونستنتج مما سبق أن تفكك الدولة يعد مشكلة بالنسبة إلى العديد من البلدان في النظام العالمي، فهي ليست مجرد مشكلة داخلية تخص البلد نفسه(١).

ومِنْ المنظورين السياسي والقانوني، يمكن أن يقال أن "الدولة الفاشلة" تحوز مجموعة من الخصائصِ الوظيفيةِ والسياسيةِ والجغرافيةِ المعيّنةِ، فمن الناحية الجغرافية، ترتبط الدول الفَاشلَة بالمشاكلِ الداخليةِ ذاتية النشوءِ بشكل جوهري، بصرف النظر عن التأثيرات الحدودية العرضية، أما من الناحية السياسية، فالدول الفاشلة تُواجهُ انهياراً داخلياً للقانون والنظامِ، ومن الناحية الوظيفية تَفتقر الدول الفاشلة إلى أجهزة قادرة على تَمْثيلها في المستوى الدولي والقدرةِ في التأثيرِ خارجياً(٢).

وتعرّفَ الدولة الفاشلة قانونياً بأنها: "الدولة التي تتمتع – نظرياً – بالأهلية والشخصية القانونية لممارسة كُلّ أساليب وأنظمة الحكم العملية، لكنها تفتقد إلى القابليةَ لممارستها وتطبيقها فعليا"، فهي لا تَمتلكَ أي سيطرةٍ على استخدام القوة بالمؤسساتِ المُتناسّقةِ، ولا تمتلك سلطة حكومية وظيفية، وليس هناك أمن لسكّانِها، ولا سيطرة على حدودِها.

وترتيباً على ما سبق، نستنتج أن الدول الفاشلة تُهدّدُ ذاتهاَ وتهدد أيضاً منظومة العلاقاتِ الدوليةِ، فهي تتسبب عملياً في العديد من الكوارث الإنسانية، كما أن النزاعات

(١) Daniel Thurer, The "Failed State" and International Law, 81 INT'L REV. RED CROSS, (1999), pp. 731-34. مشار إليه في MARIO SILVA, Somalia: State Failure, Piracym and the Challenge to International Law. VIRGINIA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW, vOL. 50:3, 2010, PP. 555-556.

(٢) Edward Newman, Failed States and International Order: Constructing a Post-Westphalian World, op. cit. p.422. Daniel Thurer, The "Failed State" and International Law, 81 INT'L REV. RED CROSS, (1999), pp. 731-34. مشار إليه في MARIO SILVA, Somalia: State Failure, Piracym and the Challenge to International Law. VIRGINIA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW, vOL. 50:3, 2010, PP. 555-556.

الوطنية التي تُصيبُ الدول الفاشلةَ تُؤثّرُ على الدول المجاورةِ أيضاً، والإقليم المحيط، والعالم ككل، فتدهور الدولة يخلق تحديات كبيرة للمجموعة الدوليةِ، لأنه يَخْلقُ أزمة إنسانية من ناحية الفاقةِ والمرض والعنف واللاجئين، كما أن الدولة الفاشلةَ تُصبحُ تربة خصبة للجماعات الإرهابيةِ والعصابات الإجرامية(١).

ثانياً – أسباب فشل الدولة:

لا شك أن عدداً من الأسباب تقف وراء تفكك الدولة وفشلها، ويجد بعض الباحثين جذوراً لهذه المشكلة في آلية إنهاء الاستعمار، حيث إن الفرضية الأساسية التي كانت تمثل ركيزة لإنهاء الاستعمار تتمثل في أن أوضاع الشعب ستزدهر حينما يكون قادراً على حكم نفسه بنفسه، ولكن خلال الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي، لم تحظ فكرة «الشعب» ومكوناته بانتباه كبير، ووضعت القليل من الاستراتيجيات من جانب السلطات الاستعمارية العائدة إلى ديارها لتمكين الدول المستقلة حديثاً من التحول إلى كيانات ناضجة ومستقرة، وقاد الفشل في التعامل مع هذه المشكلة إلى عدد من الحروب الأهلية التي كان مبررها حق تقرير المصير، وقد أخفت الحرب الباردة هذه المشكلة عن الأنظار إلى درجة ما، وتدفقت المساعدات من القوى العظمى إلى قادة تلك الدول وساعدت على توطيد حكمهم، وفي الحقيقة، استفاد بعض قادة هذه الدول استفادة كبيرة من الحرب الباردة، بيد أن نهاية هذه الأخيرة وخسارة المساعدات الأجنبية معها كشفت الهشاشة الحقيقية لهذه الدول(٢).

كما يضاف عامل مساعد آخر إلى نهاية الحرب الباردة، وهو مشكلة (نشر الديمقراطية) الدمقرطة Democratisation(٣)، والتأكيد على أن أشكال الحكم

---

(١) مارتن غريفيثش تيري أوكالاهان: المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مرجع سابق، ص ٢٢٢-٢٢٣.

(٢) Edward Newman, Failed States and International Order: Constructing a Post-Westphalian World, op. cit. pp.424-425.;
http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/saving_failed_states

(٣) يلتقي هذا المفهوم مع انتشار الديمقراطية حول العالم انطلاقاً من قلبها في أوروبا الغربية وأمريكا الشمالية، فمع انتهاء الحرب الباردة، سيطر التفاؤل فيما يتعلق باحتمال حلول الديمقراطية في بلدان العالم الثالث، ومع بداية القرن الحادي والعشرين، تبدد معظم هذا التفاؤل، فقد عرفت دول عدة في العالم الثالث المراحل الأولى من عملية التحول إلى الديمقراطية، غير أن عدداً كبيراً منها بقي في طور تلك المراحل التأسيسية، وعلى الرغم من أن الدمقرطة لم تتوقف توقفاً شاملاً، فإنه من غير المتوقع أن يحدث تقدم حقيقي فيها، ومن الواضح أيضاً أن جزءاً كبيراً من التقدم الديمقراطي سطحي؛ فهو تغطية خفيفة للتراكيب والمؤسسات السياسية =

الديمقراطية يجب أن تعترف وتطبق حق المواطنين بالمساهمة في آلية صنع القرار، بيد أن الدول ذات حكم الفرد الواحد تمارس قبضة حديدية على السلطة، وهكذا يتم الحصول على الاستقرار بواسطة التسلط والرعب، بيد أن الانتقال من حكم الفرد الواحد (الأوتوقراطية) إلى الديمقراطية غالباً ما يترك الدولة من دون رؤية واضحة للطرف الذي يجب أن يمسك بالسلطة، وهكذا، فإن الدخول بحالة «فراغ في السلطة» يقدم الفرص للجماعات الساخطة كي تحاول الاستيلاء على الحكم، كما تجدر الإشارة أيضاً إلى عاملين آخرين، الأول هو سوء الإدارة والفساد؛ والثاني هو النظام الرأسمالي العالمي، طالما أن المديونية الكبيرة التي تمثل سمة العديد من هذه الدول الضعيفة تهدد – بشدة – قدرتها على النمو(١).

وإذ تنتمي الدول الفاشلة إلى طبقة خاصة بها، فمن المهم الاعتراف بأن العديد منها (وكلها تقريباً تقع تحت الصحراء الأفريقية الكبرى) على وشك الانهيار بشكل خطير، وهي لم تنتقل بعد إلى حالة من الفوضى، ولكنها تبدو في طريقها إليها.

ويتبادر إلى الذهن سؤال مفاده، ما الذي يمكن فعله بخصوص هذه الدول؟

تناقش الدراسات السياسية مدى واسعاً من الخيارات، ابتداء بالاحتواء والعزل وتقديم المساعدات الأجنبية وانتداب بعض السلطات الحكومية إلى الأمم المتحدة وحتى إعادة إدخال أنظمة الوصاية الخاضعة للأمم المتحدة إليها(٢).

= والاجتماعية التي شهدت تغيراً ضئيلاً منذ عهد الدكتاتورية، فقد يتم إجراء انتخابات دورية تظهر فيها المنافسة السياسية والمشاركة الشعبية وفقاً للديمقراطية الانتخابية، فيما يتبقى جزء كبير من الشعب خارج العملية الانتخابية، وغالباً ما تكون الأجهزة العسكرية وبعض الأجهزة المهمة الأخرى في الدولة معزولة عن الإشراف الديمقراطي، وقد يكون الإعلام خاضعاً للرقابة، كما قد تكون المحاكمُ فاسدةً وغير فاعلة، وباختصار، تتم الانتخابات لكن لا تتم مراعاة الديمقراطية بكافة جوانبها ومتطلباتها. للمزيد من التفاصيل، انظر:

مارتن غريفيثش تيري أوكالاهان: المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مرجع سابق، ص ٢١٠-٢١٢.

(١) المرجع نفسه، ص ٢٢٣.

(٢) مارتن غريفيثش تيري أوكالاهان، المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مرجع سابق، ص ٢٢٣.

http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/06/21/saving_failed_states

الفرع الثاني
فشل الدولة كسبب من أسباب القرصنة

لا شك أن هناك ارتباطاً إيجابياً بين حوادث القرصنةِ ومستوى عدمِ الكفاءة وعدم استقرار حكومة الصومال المركزية، فالدولة الفاشلة لا يُمْكِنُ أَنْ تُسيطرَ على الأنشطة المختلفة التي تقع على سواحلها، والمفهوم ذاته وارد أيضاً في المياه الإقليمية لها(١)، فلَيْسَ لَديها سيطرة حقيقية على إقليمها(٢).

ولا شك أن الافتقار إلى حكومةِ صوماليةِ مركزيةِ قوية(٣) قَدْ يكُونُ كافياً للبحث عن المسؤولية في مكان آخر، فليس غريباً على دولة ضعيفة(٤) أنها سَتَكُونُ غير قادرة على عمل أيّ شيء حيال القرصنةِ، فضلاً عن أن القرصنة ستصبح – للدولة

---

(١) عدم سيطرة الدولة الفاشلة على مياهها الإقليمية يَخْلقُ مشكلة كبيرة، فطبقاً للقانونِ الدولي يصنف فعل السرقةِ أَو الاختطاف في البحر بأنه "فعلُ قرصنة" عندما يَحْدثُ في أعالي البحار فقط، لكن عندما يَحْدثُ في المياه الإقليمية لدولة ذات سيادة، فإن نفس الفعل يَقع ضمن فئة "السرقة أو السطو المسلّحَ armed robbery، ولا يُمْكن أنْ يُقْمَعَ بالقوات البحريةِ الأجنبيةِ، حيث تَمتلكُ الدولة الساحلية الحقّ وتتحمل المسؤولية في مُوَاجَهَة تلك الأفعال. للمزيد، انظر:
Emiliano Alessandri, Report of the Conference ‘‘Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 4.

(٢) MARIO SILVA, Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law, op. cit. p. 556.; Emiliano Alessandri, Report of the Conference ‘‘Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 4.

(٣) على الرغم من هذا، قد يكون للحكومة الصومالية – أحيانا – علاقة بموضوع القرصنة، من خلال إجراء واضح واحد يتمثل في أن الحكومة الفدرالية يمكن أن تسمح للسفن البحريةِ الأجنبيةِ "بالمطاردة الحارة hot pursuit" لمتابعة القراصنةَ المشتبه بهم ضمن المياه الإقليمية الصوماليةِ. للمزيد من التفاصيل، انظر:
قرار مجلس الأمن الدولي رقم (١٨٥١) بتاريخ ١٦ ديسمبر ٢٠٠٨.
Bjørn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, op. cit. p. 14.; Karl Srenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. pp. 31-32.

(٤) تحدث القرصنة نموذجياً حيث توجد الفجوات والفراغات في السيطرةِ السياسيةِ على مناطق معينة من إقليم دولة ما، لأنه في مثل هذه المناطقِ تكون قدرة الدولة على التَعَامُل مع المشكلةَ أضعفُ بكثير من غيرها. للمزيد، انظر:
John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTH-EAST ASIAN WATERS, op. cit. p. 478.; George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, op. cit. p. 1438.

الضعيفةِ – وسيلة مهمة وسهلة للحصول على عائداتِ مالية an important means of acquiring revenues، وهذا الأمر قد يؤدي إلى الاعتماد – رسمياً – مِنْ الدولة على القرصنةِ للحصول على تلك العائدات، وبالتالي ليس من الضروري وجوب ممارسة أية رقابة مباشرة من الحكومةِ على القراصنةَ لكي يحْصلَوا على الحمايةِ السياسيةِ التي يَحتاجونَ، أي أن الحكومة تحصل على العائدات في حين يحصل القراصنة على الحماية السياسية(١).

كما أن الخصائصَ الجغرافية للصومال تعد من العوامل التي أدت إلى نشوء القرصنة، فالصومال تمتلك شريطاً ساحلياً بطول ٣٠٢٥ كيلومتراً، مما يجعله أحد الأشرطة الساحلية الأطولِ في أفريقيا، وهذا الشريط يوازي أو يقابل أحد المَمْرات المائية الأشدُّ ازدحاماً في العالمِ (خليج عدن والمحيط الهندي)، مما يجعل ذلك الشريط ذا أهمية إستراتيجية عالية، حيث يَرْبطُ بحر العرب بالبحر الأحمر، ومنه إلى قناة السويس وأوروبا، ولذلك أدرك صيّادو الأسماك وجنود الجيش الشعبي الصومالي المنفعة الضخمة مِنْ اختطاف واحتجاز السُفن كرهائن، ولهذا أصبحت القرصنة – إلى حدٍ كبير – المصدر المربح للدخلِ، في غياب البدائل التي تسهل الحصول على المال بطريقة مشروعة وسهلة(٢).

كما أن الصومال – حالياً – تعاني من أزمة إنسانية هي الأسوأ خلال العشرين سنة الماضية(٣)، بالإضافة إلى أنها تعاني – أيضاً – مِنْ تضخم كبير ومشاكل بيئيّة حادة مثل الجفاف الشديد وغيرها، وأسوأ من ذلك الحرب الأهلية التي حصدت أرواح الآلاف وشردت الملايين، وبالتالي فإن القرصنة تعد علامة واضحة على الفاقة الشديدة وانعدام الأمن وعدم استقرار السلطة المركزية، إن لم يكن انعدامها(٤).

كما أنه بعد انهيار حكومة سياد بري في ١٩٩١، بَدأَت سفنُ الصيد الأجنبية

---

(١) Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. p. 32.

(٢) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. pp. 1-2.

(٣) هناك أكثر من ٢ مليون شخص صومالي يعتمدون في غذائهم على المساعدات الخارجية المقدمة مِن برنامج الغذاءِ العالمي. انظر:
- Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 8.

(٤) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. pp. 1-2.

بغَزْو المياه الإقليمية الصومالية غير المحمية، واستغلت أماكن صيدِ الأسماك الضخمةِ، التي أصبحتْ أرضاً مشاعة وممارسة مربحة، وبالإضافة إلى أنشطة صيدِ الأسماك غير المشروعةِ، فإن بَعْض السُفنِ تَخلّصتْ من النفايات السامّةِ toxic waste في تلك المياه، ونتيجة لهذه التَطَوّراتِ وما تلاها من أضرار، فقد وجد صيّادو السمك الصوماليون(١) أنفسهم قريبين من النهاية الخاسرة، بعد أن طوردوا بعيداً عن مصادرِ صيدِ سمكهم، وبالتالي بدءوا بالرَدّ للدِفَاع عن أراضيهم، الذي بَدأَ كأفعال بسيطة للدفاع عن النّفسِ، ثم أصبح قريباً من العمل المُنظَّم organized business، وما بعد ذلك، مثالا لاقتصاد الحرب an example of a war economy(٢).

كما يبدو أن القراصنة الصوماليين يتَمَتُّعون ببَعْض الدعمِ مِنْ المجتمعات الساحليةِ التي قَدْ تتلقى جزءا من العائداتِ، علاوة على ذلك، من المحتمل أن القراصنة لَهُم صلات مَع بعض الفئاتِ الصومالية المُتحارِبة على السلطة في البلاد، سواء بشكل مباشر أَو غير مباشر(٣)، والمُتَأَكّد إن بعض مجموعاتِ القراصنة تَتمتّعُ بالحماية مِنْ

(١) يلاحظ أن القراصنة الصوماليين كَانوا – بدايةً – صيّادي الأسماك الذين هاجموا السُفُنَ الأجنبيةَ التي اشتركت في أنشطة غير شرعيةٍ، مثل (صيد السمك غير المرخص، وإغراق المواد السامّةِ والنفايات)، أَو تَدْخلُ - ببساطة - المياه الإقليمية للصومال بدون رخصة، كما أن صوماليين آخرين أعادوا تشكيل أنفسهم كصيّادي سمك - وأحياناً قراصنة - كطريق لكَسْب العيش other Somalis have 'recycled' themselves as fishermen - and sometimes pirates - as a way to make a living، فقراصنة اليوم يَبْدونَ مجموعة متباينة تَتضمّنُ صيّادي الأسماك الانتهازيين، والمجرمين العاديين، والمافيا، وفي بَعْض الحالاتِ، أعضاء قوّاتِ الأمن البحريةِ المسئولة عن حِماية الشحن والملاحة البحرية، وعليه فإن كُلّ الجهات العاملة في المنطقةِ - من ضمنهم حكومة الصومال - يَعترفُون بأن القرصنة أَصْبَحتْ جزءا من الجريمةِ المُنظَّمةِ، كما أن القراصنة مجرمون محنّكونَ ولَيسَوا لصوص البحارِ، أو متمرّدين يُحاربونَ ضدّ التدخلِ الأجنبي في مياه الصومال الإقليمية، وهذا لا يَعْني، على أية حال، أن الظاهرة قد تَفتقر إلى بُعد سياسي. للمزيد من التفاصيل، انظر:
- Dana R Dillon, Piracy alert, op. cit. P. 52.; Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, op. cit. p. 3.; Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. pp. 1-2.; Emiliano Alessandri, Report of the Conference ''Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 8.; http://www.unicef.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/4315

(٢) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. p. 2.; MARIO SILVA, Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law, op. cit. p. 560.)

(٣) على أية حال، لا توجد إشارةَ تدل على أن القراصنةَ الصوماليينَ يدفعون لأية جهة، أو أنهم =

لوردات الحربِ الوطنيينِ، إنْ لمْ يكونوا مباشرة تحت قيادتهم(١).

الفرع الثالث
مَنْ هم القراصنة الصوماليون؟ وكَيفَ يَشتغلونَ؟

يلاحظ أن أغلب قراصنة الصومال صيادو سمك محليّون سابقون، انضم إليهم قادة المليشيا الشعبيةِ، وأعضاء العصاباتِ الوطنيةِ، كما يمكن افتراض انضمام الأعضاء السابقين لقوات خفرِ السواحل الصوماليةِ، علماً بأن مقر أكثرهم يقع في إقليم بونتلاند المستقل ذاتياً the autonomous province of Puntland، في شمال شرق الصومال، وهم لا يتبعون أو يطبقون أية أجندة سياسية، كما أن المخاوف من الارتباط الوثيق بين القرصنةِ والإرهابِ تبدو عديمة الأساسَ، فبدلاً مِن ذلك، يريد القراصنة الحصول على المالِ بسهولة ويُنفّذونَ الهجماتَ للأهداف الخاصّة، حيث يَقترب القراصنةُ مِنْ السُفنِ التجاريةِ على القوارب السريعة الصغيرة، ويُطلقونَ النار بالأسلحةِ الآليةِ والقنابلِ التي تعمل بالدفع الصاروخيِ، وهكذا يُحاولون ركوب واختطاف السفن، فإذا كان الهجوم ناجحاً، فإن السفينة المختطفة تُؤْخَذُ إلى شواطئِ الصومال، حيث يَتفاوض القراصنة على الفدية a ransom، التي توافق الحكوماتِ وشركات الشحن على دَفْعها في أكثر الحالاتِ(٢).

= مدفوعون بأجندة سياسية من أيّ نوع، بل إن الردع المحتمل ضدّ سُفُنِ صيدِ الأسماك الأجنبيةِ التي تنتهك المياه الإقليمية الصومالية لم تعد مؤشراً على ذلك، لأن تلك السُفُن لَمْ تَعُدْ الهدفَ الأساسيَ للقراصنةِ الصوماليين، للمزيد من التفاصيل، انظر:
- Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. p. 32.

(١) Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 8.

(٢) تقدر الفديات التي دفعت في عام ٢٠٠٨ - فقط - ما بين ٢٠ إلى ٤٠ مليون دولار أمريكي، وفي عام ٢٠٠٩ بلغت ١٢٠ مليون دولار من جميع السفن التي تم اختطافها، باستثناء سفينة أمريكية واحدة "مايرسك ألاباما" 'Maersk Alabama' تم تحريرها دون فدية، ففي أبريل ٢٠٠٩، تغلب طاقم تلك السفينة على القراصنةَ، فيما أُنقذ ربان السفينة لاحقاً من قبل القوة البحرية الأمريكيةِ، وهذه الفديات تدفع من قبل شركات التأمين التي تَصرُّ على أن دفعها يجب أنْ يُسْمَحَ به مِن قِبل الحكومات بدون قيودٍ، فالخسائر في الأرواح والأضرار التي يمكن أن تحدث في الملكيات بسبب المنع القانوني لدَفْع الفديةِ، يقدر بأكثر مِنْ قيمة الفدية. للمزيد من التفاصيل، انظر:
- Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence = of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 10.; MARIO

ونظراً لعدم وجود السلطةِ المركزية الرسميةِ أو فشلها، فقد بُذلت العديد من المحاولات لمُسَاعَدَة الصومال في تَعزيز أمنِها الوطني، كان منها تأسيس قوات خفر السواحل وتدريبها، بيد أن العدد غير المعلن لخفرِ السواحل يَبْدو أنْه ساهمَ في نشوء القرصنةِ من ناحية التدريب ومعرفةِ المهارات اللازمة للملاحةِ في البحر، علاوة على ذلك، فإن البعض مِنْ عملياتِ الاختطاف الأولى في المياهِ الصوماليةِ التي نُفّذتْ مِن قِبل مجموعة القراصنةِ التي أشارتْ إلى نفسها "بجنود بحرية صوماليين" Somali Marines، على الرغم من أن هذه المجموعة لم تشر إلى أية مجموعة مكلفة من قبل الحكومة، وبناء عليه، يَبْدو كما لو أن أَفْعالِ القرصنة كَانتْ مَدفوعة بالشَكاوي بين سكانِ الساحل الصومالي من سُفُنِ صيدِ الأسماك الإسبانيةِ والدانماركية التي جاءَت ومارست الاصطياد غيرِ المشروع بالقرب من الشواطئ الصومالية وفي مياهها الإقليمية(١).

وفضلا عما سبق، يمكن القول إن القرصنة الصومالية تمارس كوسيلة لكَسْب العيش في بلاد مَحْرُومة مِنْ فرصِ العمل provide a way to earn a living in a country deprived of employment opportunities، فالقرصنة تعد سبباً لكسب الرزق البديل، فهي تقدم وتَعْرض خيارات واسعة للناسِ في الصومال، ومثل هذه الخيارات التي تتضمن إمكانية ربح المداخيل التي لا تضاهى بالخياراتِ البديلةِ على اليابسة، تعد السبب الرئيسي لوجودِ القرصنة الصومالية(٢).

= SILVA, Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law, op. cit. p. 568.; Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. p. 2.)

(١) Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. p. 28.

(٢) Ibid. p. 30.

المطلب الثالث
جهود مكافحة القرصنة المعاصرة

على الرغم من التناقض مع تعريف القرصنة (الوارد في المادة ١٠١ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار)، فإن اختطاف السُفنِ الراسية في الميناء، أَو في البحر – بشكل واضح – يُشكّل فعل قرصنة، وعليه، فإنّ حالةَ القرصنةِ الصوماليةِ تعد انتهاكاً لاتفاقية ١٩٨٢، كما يُشارُ إلى الاتفاقية ذاتها أيضاً في قرارات مجلس الأمنِ (١٨١٦، ١٨٣٨)، ولأن القرصنة تملك عدداً مِنْ الميزّاتِ التي قَدْ تُلاحظ إذا بذل انتباه أكثر في تعريف القرصنة الوارد بها(١).

ولا شك أن العديد من الجهود بذلت لمحاربة القرصنة وقمعها، سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي، غير أن تلك الجهود لم تفلح في القضاء على الظاهرة، ولذا سيتم دراسة تلك الجهود، وبيان أسباب فشلها، للخروج بإستراتيجية شاملة للقضاء على القرصنة من خلال ما يلي:

الفرع الأول
الحلول الإقليمية لمحاربة القرصنة

رغم أن قدرة الدول على قَمْع القرصنةِ مقيدة بما ورد في القانونِ الدولي، الذي يُشجع على العملِ الرسمي الفرديِ ضدّ القرصنةِ، ولا يتضمن بنوداً لتَشجيع الأفعال المنسّقة ضِدّها، فكل ما يتطلبه هو التنسيق والتعاون، بحيث يَطلب من الدول التعاون – لأقصى حدٍّ ممكن – في قمعِ القرصنةِ في أعالي البحار (م ١٠٠ من اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار)، ولكن ليس هناك سلطةَ مسمّاة أَو تم تأسيسها للتحقق مما إذا كانت الدول تُقوم بهذا الالتزام(٢).

ومع ذلك فإن سلسلة من اتفاقيات مكافحة القرصنةِ متعددة الأطرافِ، أَو "مواثيق القرصنة" ستخفّفُ هذه المشكلةِ بتشجيع مجموعاتِ مِنْ الدول على وضع وتطبيق آلياتِ ضِد القرصنة الإقليمية(٣).

---

(١) Ibid. p. 25.

(٢) Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME: How To ENFORCE THE LAW OF SEA PIRACY IN THE 21sT CENTURY THROUGH REGIONAL INTERNATIONAL AGREEMENTS, op. cit. p. 156.

(٣) Ibid. p. 157.

وتتضح أهمية الاتفاقيات الإقليمية لقمع القرصنة، في أن هجماتِ القراصنة تَحْدثُ عموماً ضمن حدود إقليمية معينة[١]، فالمواجهة المنطقيّة لتهديدات القرصنة تكمن في تأسيس اتفاقيات وترتيبات دولية إقليمية regional international agreements[٢] لمحاربة تلك الظاهرة.

والتطور الأكثر إيجابية في النشاطِ ضِد القرصنة، يتمثل في العزيمة المتزايدة من ناحية الدول في جَعْل محاربة القرصنةِ أولوية بالنسبة لها، وتَقْوِية جُهودِ تطبيقِ قوانينها البحريةِ[٣].

وبالتالي، لقمع القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي، فإن التعاون الإقليمي ضروري، إذا أريد الحفاظ على الأمن والملاحة البحرية، ويجب أن تركز جُهود المنع

---

(١) للكثير من السَنَوات، صُنّفتْ القرصنة في مستوى ضعيف نسبياً ضمن أولوياتِ الحكومات الإقليميةِ، دون تهديداتِ الأمنِ الأكثر عمومية مثل التنافس بين الدول interstate rivalries، والإرهاب، وأعمال التمرّد guerrilla insurgencies، وإنتاج المخدراتِ، والجريمة المنظمة، وفي أكثر الحالاتِ، افتقرت القرصنة إلى وضعها ضمن الأولويات في التهديدات الأمنية البحريةِ، مثل صيدِ السمك غير الشرعي، والتهرّيب، وغيرها، للمزيد من التفاصيل، انظر:
John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTH-EAST ASIAN WATERS, op. cit. p. 478.

(٢) فالاتفاقيات العالمية مثل اتفاقية ١٩٨٢ لقانون البحار، واتفاقية سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨، يُمْكِنُ أَنْ تكُونا مصحوبتين أيضاً (بدلاً مِنْ الاستبدال) بالاتفاقيات الإقليميةِ الفرعيةِ الإضافيةِ التي تَفْرضُ الالتزامات والمسؤوليات الأعظم على الدول الموقّعةِ، فاتفاقية التعاونِ الإقليميةِ المدعومة من قبلِ اليابان لمُحاربة القرصنة والسرقة بقوّة السلاح ضدّ السُفنِ، التي تطبق – مَع بَعْض النجاحِ في آسيا – يُمْكِنُ أَنْ تكون مسودة مفيدة فعلاً في هذا الجانب، فقد ساعدتْ الاتفاقية على صياغة مذكّرة التفاهم المضادة للقرصنة في المحيط الهندي الغربي، وخليج عدن، والبحر الأحمر التي اختتمت في جيبوتي في ٢٩ يناير ٢٠٠٩ (مدونة سلوك جيبوتي)، وليس هناك سبب يبين لِماذا لم يتم إقرار وتطبيق اتفاقيات مشابهة بنفس الطريقة في أجزاء أخرى مِنْ العالم. للمزيد من التفاصيل، انظر:
Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 2.

(٣) هناك ثلاثة تحديات قد تعترض فعالية واستمرار التعاون الإقليمي لمحاربة القرصنة، تتمثل في الآتي:
١- ضمان استمرار ذلك التعاون بنفس القوة والفعالية والزخم؛
٢- توسيع الشبكات التعاونية لتشمل جميع الدول والمنظمات المعنية في الإقليم والقطاع العام والخاص؛
٣- تعزيز ونقل الحرب إلى تهديدات الأمن البحري الأخرى. للمزيد، انظر:
John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTH-EAST ASIAN WATERS, op. cit. pp. 478 & 486-490.

والمراقبة والتحري على مِئاتِ الأميالِ المربّعةِ للبحار والمحيطات، وتبقى هذه الجهود في كل ساعاتِ اليومِ، كما يجب أن تسمح الدول الساحلية المطلة على المناطق البحرية الخطرة والأطراف في تلك الاتفاقيات، بالمطاردة ودخولِ السُفُنِ والطائرات التي تسعى لتطبيقِ قوانين جيرانِها البحرية إلى بحارهم الإقليمية والأرخبيلية، بعد الحصول على ترخيص بذلك من الدولة المعنية، وللصعود وحجزِ السُفُنِ المشكوك فيهاِ مِنْ دولة العَلَم أَو الدولة الساحليةِ، اعتماداً على الموقع(١)، ولذا فإن التعاون الرسمي الإقليمي مطلوب لتَأسيس هذه الآليات(٢).

كما أن تعزيز التعاونِ الإقليمي البحري يحتاج – بشكل خاص – إلى تُولّدَ إرادة سياسيةَ أقوى بين القادة السياسيين للاستثمار في بناء الأجهزةِ البحريةِ الكافيةِ ودعم القوات البحريةَ، علاوة على ذلك، هناك حاجة إلى اتفاقية عامّة لتبادل المعلومات، والتنسيق بين القوانين الوطنية، وتأسيس جهاز مترابط للتشريعِ وتنفيذ التمارين المشتركة، كما أن من الضروري إنشاء قوة بحرية إقليمية تَتجه نحو تبني إجراءاتِ منظمة حلف شمال الأطلسي لقمع القرصنة، واتخاذ الخطوات الأولى لتَطوير المكوّن البحري لتلك القوة(٣)، فمن الأهمية بمكان، تَنسيق ردود الدول الساحليةِ المجاورة عن طريق خَلْق إطار قانوني مشترك لقمع القرصنة(٤)، وتعزيز القدرات المشتركة والقيَام

(١) وهذا يتطلب من الدول – ضمن أمور أخرى – قوة بحرية فعّالة مدربة، ومُرَاقَبَة السُفُنِ والمراكب المشكوك فيها، للمحافظة على النظام العام في البحر. للمزيد، انظر:
Patricia Jimenez Kwast, Maritime Law Enforcement and the Use of Force: Reflections on the Categorization of Forcible Action at Sea in the Light of the Guyana/Suriname Award, Journal of Conflict & Security Law, Vol. 13 No. 1, 2008. p.54.

(٢) Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE, op. cit. p. 103.

(٣) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. p. 4.

(٤) ينبغي – في هذا الصدد – الإشارة إلى مدونة سلوك جيبوتي لعام ٢٠٠٩ الخاصة بقمع القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي، التي تم إقرارها في الاجتماع الذي عقدته المنظمة البحرية الدولية في جيبوتي من ٢٦ إلى ٢٩ يناير ٢٠٠٩، بحضور عدد من الدول الإقليمية، والمنظمات الدولية، وقد تضمنت المدونة مجموعة من الأحكام والترتيبات المعنية بمحاربة القرصنة وضمان الأمن البحري، من أهمها: التأكيد على أهمية التعاون الدولي في مكافحة الأخطار التي تهدد الأمن البحري (مثل القرصنة والإرهاب البحري)، والدور الحاسم في رصد تلك الأخطار ودرئها والتصدي لها، وتعزيز تبادل المعلومات بين الدول فيما يتعلق باكتشاف تلك الأخطار ودرئها، ومحاكمة المجرمين، ودعوة الدول إلى اتخاذ الخطوات المناسبة بموجب =

بالدوريّات البحرية المشتركة، وتَبنّي التنسيقِ بين خفر السواحل في الدول المعنية، والهدف من ذلك هو خَلْق شبكة إقليمية متكاملة لخفرِ السواحل في خليجِ عدن(١).

الفرع الثاني
النظر في أسباب القرصنة ومحاولة معالجتها من جذورها

يجب التعامل مع العوامل والأسباب الحقيقة للقرصنة الموجودة على الأرض الصومالية، من خلال التعاون للقضاء عليها(٢)، فإذا كان أساس القرصنة الصومالية يتمثل في الفاقة بالتمازج مع الدولة الضعيفة والمجتمع الهشّ، فمن الواضح أنّه من الصعب جدا استئصال القرصنة ما لم يتم استئصال جذورها وأسبابها نفسها.

فالتواجد العسكري البحري قَدْ يَخْلقُ تغيّراً في الوسائل وتخفيضاً مؤقتاً في أعمال القرصنةِ، لكن في النهاية، سيظل التغيّير قليلاً جداً، لأن القرصنةَ تعد مشروعاً

= قوانينها الوطنية لتسهيل القبض على من يدعى ارتكابهم لأعمال القرصنة ومحاكمتهم، وحث جميع الدول على القيام بالتعاون لمحاربة القرصنة عن طريق اتخاذ تدابير تشمل تقديم المساعدة في بناء القدرات، من خلال تدريب الملاحين وموظفي الموانئ وموظفي إنفاذ القوانين على منع حوادث القرصنة، والإبلاغ عنها والتحقيق فيها وتقديم مرتكبيها إلى العدالة، وفقا للقانون الدولي، وعن طريق اعتماد تشريعات وطنية وتوفير السفن والمعدات اللازمة لأغراض الإنقاذ، ومراعاة الحيطة إزاء الغش في تسجيل السفن، والمساعدة المتبادلة بين المشاركين في إجراءات مكافحة القرصنة.

(١) Emiliano Alessandri, Report of the Conference ‘‘Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 9.

(٢) وضع البعض إستراتيجية متكاملة لمَنْع هجماتِ القراصنة، تَتضمّنُ:

أ- تَأسيس مجموعة اتصال كبيرةٍ مِنْ الشعوب التي لَديها إرادة سياسيةُ، وقدرات واسعة، ومصادر لمُحاربة القرصنةِ في القرن الأفريقي؛

ب – تقوية وتشجيع استعمال دوريات الأمنِ البحريةِ في خليجِ عدن؛

ج – تحديث وسائل أمن السفن والنظر في وضع الخطط لتقوية الشحن التجاريِ ضدّ هجماتِ القراصنة؛

د- وضع خطط دعاية وإعلام واتصالات إستراتيجيةً لتَأكيد التأثيراتِ التدميريةِ للقرصنةِ على الأمنِ البحريِ والإنساني والتجاري، وتَشجيع حكم القانون. للمزيد، انظر:

DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S. COAST GUARD STATEMENT OF RADM WILLIAM BAUMGARTNER ON INTERNATIONAL EFFORTS TO COMBAT MARITIME PIRACY BEFORE THE SUBCOMMITTEE ON INTERNATIONAL ORGANIZATIONS, op. cit. pp. 4-6.

متولداً عن طريق الربح، فما لم يتم إنشاء مشاريع اقتصادية أخرى تُصبحُ أكثر ربحاً، فإن هجمات القرصنة سَتُواصلُ الوجود(١).

وعليه ينبغي التأكيد على أن محاربة القرصنة الصومالية لَنْ تَكُونَ ناجحة باستخدام الوسائلَ العسكرية البحريةَ فقط، والسببَ لذلك – من بين أمور أخرى – يتمثل في شيئين رئيسيين، هما:

أ – التركيب أو البناء المتأصّل لأيّة قرصنة منظّمة the inherent structure of any systematic piracy – بما فيها القرصنة الصومالية – الذي يَجْعلُ الأمر صعباً لإيقاف ممارسة القرصنة عن طريق مجرّد التَركيز على إعاقة واعتراض سُفُنِ القراصنة، فالقرصنة كَانتْ دائماً في حاجةٍ – على الأقل – إلى ميناء آمن واحد، يُمْكِنُ أَنْ يَتم اللجوءَ إليه، فضلاً عن إفراغ المسلوبات والمتاجرة بها unload and trade the loot، ومن الناحية التاريخية، وفي الوقت المعاصر، سيتم القضاء على القرصنة بشكل دائم – فقط – متى تم الاقتراب مِنْ زواياها وجوانبها المتعددة، فتركيبتها أو بناؤها الإجرامي يجب أنْ يقضى عليه، وداعموها يجب أن يقدّموا للعدالة، وممارستها ينبغي أن يتم السيطرة عليها، وباختصار، يجب أن يتم القضاء على حوافز وبواعث القرصنة، فطالما بقيت القرصنة عملاً مربحاً فستظل موجودة دائماً، ولذا، ينبغي النَظْر للقرصنةِ كنوع من الجريمة المُنظَّمة to view piracy as a sort of organized criminality، بدلاً مِنْ معاملتها من قبل البعض كإرهاب(٢).

ب – إن تفكك دولة الصومال، يَجْعل الأمر صعباً لاستهداف أسس القرصنة وجذورها بنجاح، أَو البواعث عليها، فالحالةَ السياسيةَ في الصومال مُريعة، ومن الصعب حَلّ شفرة الارتباطات بين المناطقِ والجماعات المختلفةِ للصومال ونظامِ العشيرةِ المعقّدthe complex clan system، ولذا فإن أفضل طريقة لمحاربة القرصنةِ، ينبغي أن يستخدم فيها مجموعة من الوسائلِ المتعددة، فهي سَتتطلّبُ اتخاذ نوع من العمل على اليابسة، وهذا لا يَعْني انتشار القوَّاتِ العسكرية بالضرورة، لَكنَّه سَيَتطلّبُ

(١) Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. p. 35.

(٢) Karl Sörenson, op. cit. p. 8.; DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S. COAST GUARD STATEMENT OF RADM WILLIAM BAUMGARTNER ON INTERNATIONAL EFFORTS TO COMBAT MARITIME PIRACY BEFORE THE SUBCOMMITTEE ON INTERNATIONAL ORGANIZATIONS, op. cit. P. 3.

أن تقوم المجموعة الدوليةَ بتسليط نوع من الضغوط السياسية على الحكومة الاتحادية الانتقالية the Transitional Federal Government (TFG)، وبأنّ تَرتبط مَع الصومال في المدى البعيد(١).

كما يجب الإشارة إلى أن القرصنة لَنْ يتم القضاء عليها – بشكل شامل – عن طريق إجراءات الردع العسكري، فلابدّ أن تكون هناك حوافز فعّالة على الأرضِ لإعاقتها(٢).

فعلى الرغم مِنْ البياناتِ الرسميةِ التي تُشدّدُ على ضرورة مُحَارَبَة القرصنةِ من جذورها، فإن كلاً من الاتحاد الأوربي وحلف الأطلسي منشغلان بمعالجة والتركّيز على الإجراءاتِ قصيرة الأمدِ لمحاربتها، ولذا تواصل الازدهار، على الرغم مِنْ المستوى العالي للمشاركة الدولية، فقد زادَ نشاط القراصنة بشدة في النصف الأوّل من ٢٠٠٩، ولكن نتيجة للعديد مِنْ الإجراءاتِ المضادة، مثل الإجراءات الاحتياطية المُطورة على السُفنِ وانتشار الدورياتِ improved precautionary measures on ships and the presence of patrols، فإن خُمس الهجمات كَانتْ ناجحة – فقط – في ٢٠٠٩، وهذه الردودِ والإجراءات تعد حلولاً مؤقتةً، فالقرصنة الصومالية تَبْقى مشكلة خطيرة، والقراصنة يبْدون مستميتين بدرجة كبيرة في سعيهم لاختطاف السُفنِ، وعليه إذا كان المجتمع الدولي جاداً في إجراءات مُعَالَجَة أساس القرصنةِ، فإنه يَحتاج إلى مضاعفة جُهودَه على الأرض الصومالية، فكُلّ العملياتِ التي نفذت في القرن الأفريقي أخفقَت في إشراك العنصرين الرئيسيين المتمثلين في: أ) الصومال والصوماليون أنفسهم (فجُهود مجموعة الاستخبارات الغربية على الأرض الصومالية غير موجودة عملياً، وليس هناك آليات لفَهْم كَيف ينظر المواطنون الصوماليون إلى المشكلة)؛ ب) ملاك ومشغلو السفن الصغيرةِ – التي تَشكل غالبية السفن المارة في خليجِ عدن – والسفن التي تمر في الخطوط البحرية، وبنفس الأهمية، يلاحظ أن الإجراءات التي تتم في البحر لمحاربة القرصنة لَنْ تكُونَ قادرة على مُوَاجَهَة المشكلةِ بشكل شامل، بسبب اتساع المنطقة الّتي تُغطّي (أكثر من ١،٢ مليون ميلِ مربّعِ)، ولأنها فقط تعالج القرصنة في نقطتها الأخيرةِ – على البحرِ – بدلاً مِنْ جذورِها – على الأرضِ(٣).

(١) Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. pp. 8-9.

(٢) Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 4.

(٣) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. p. 3.; Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 7.

ومن الضروري أن تكون الإجراءات – في أغلب الأحيان – مطبقة في المجال الثنائي أَو الإقليمي أيضاً، فحِرمان القراصنةِ من الأهدافِ المربحةِ – على الأقل من حيث المبدأ – يعد إجراء وقائياً فعّالاً، وإحدى طرقِ العَمَل – هذه – قَدْ يكون ابتكار طرق شحن بديلةٍ تَبتعدُ عن المَمْرات المائية الضيّقةِ والمُزْدَحَمة(١).

علاوة على ذلك، يبدو أن المنطقة التي تحدث فيها أنشطة القراصنة تتَوسّعَ، فالهجمات تتم على بعد ٧٠٠ ميل – أحياناً – مِنْ السواحل الصومالية، وللقيَام بأعمال المراقبة والدوريَّة في كامل المنطقةِ – عملياً – يحتَاجُ الأمر لأساطيل كبيرة، فحتى القوات البحرية الكبرى، يُمْكِنُ – فقط – أَنْ تتحمّل إرْسال بضع سُفُن حربية للمنطقة لفترة معينة، بسبب الميزانيات والكلف الهائلة لذلك(٢).

وعلى أية حال، يمكن أن تتعاون المؤسسات الأمنية مع المؤسسات غير الأمنية والدول لمحاربة القرصنة، فالمؤسسات الأمنية يمكن أن تقدم الإمكانيات العسكرية واللوجستيكية المطلوبة كجُهد ثابت وبعيد المدى للتحالفات العسكرية، علاوة على ذلك، يمكن أن تعتمدَ على الاستخبارات النوعية عالية المستوى، ويأتي دور الحكومات متمماً لتلك الإجراءات، من خلال الدعم الاقتصادي والسياسي وغيره، فالدول والمنظمات الدولية يُمْكِنُ أَنْ تعتمد على عِدّة وسائل أخرى للمُسَاهَمَة في استقرار الصومال، كالمساعدات الخارجيةِ، والاتفاقيات التجارية، والاستثمار في التعليمِ، إلخ، بما يؤدي إلى مُعَالَجَة أساس المشكلةِ على الأرضِ(٣).

كما يتوجب مشاركة الدول الأخرى ذات العلاقةِ، فقد لاحظَ البعض بأنّ تجربة المناطقِ الأخرى قَدْ تَكُون غنيّة بالمعلومات المفيدة للتحديات الحاليةِ في القرن الأفريقي، فعلى سبيل المثال، انخفضت القرصنة في مضايقِ مالاكا Malacca في السَنَوات الأخيرة، لأن التعاون بين القوى الإقليميةِ (ماليزيا، سنغافورة، وإندونيسيا بشكل خاص) يَبْدو أنه كان فعّالاً، وهذا التعاون يُمْكِنُ أَنْ يتضاعفَ في المناطق الإقليميةِ الأخرى، وكذلك الدول التي تتبع السفن جنسيتها مثل بنما وغيرها(٤).

---

(١) يناهض المنطقِ الاقتصادي – في أكثر الحالاتِ – بقوة هذا الأمر، نظراً للخطرِ المنخفضِ للخسائر المتوقعة من هجمات القراصنة، وهذه القضية يُمْكِنُ أَنْ تعالج عموما مِن قِبل شركات الشحن والتأمين. للمزيد من التفاصيل، انظر:
- Björn Möller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, op. cit. p. 20.

(٢) Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 9.

(٣) Ibid. pp. 11-12.

(٤) Ibid. p. 19.

ولذا، فإن الحل طويل المدى يتطلب إعادة بناء البنية الأساسية للحكومة الصوماليةِ المُنْهَارِة، وفي الفترةِ الفاصلةِ، ينبغي بناء القدرات القانونِية الوطنية للحكوماتِ الأخرى في المنطقةِ الراغبةِ في مُحَاكَمَة القراصنةِ، فمثل هذا النظرة تُساعدُ على تعزيز الأنظمة القانونية الوطنية الإقليمية للوصول بها إلى المستويات الدولية، وهذا الأمر يستلزمُ تحسين أوضاع تدريب الشرطةِ وخفر السواحل، وإصلاح الأنظمةِ القانونيةِ والجزائيةِ، فكُلّ أشكال القرصنةِ، وبالتحديد القرصنة واسعة النطاق والمُنظَّمة خصوصاً، معتمدة على شبكة على اليابسة لدعمها، ولذا فإن هذه الإجراءاتِ يَجِبُ أَنْ تَكُونَ شاملة، لكي تَكُونَ حقاً فعّالة، للقضاء على القرصنةِ في العالم بأكمله(١).

كما أن إعادة ودعم الحكومة المستقرّة والمسئولة في الصومال، وخْلق حياة أفضل للشعبِ الصومالي – خصوصاً الشباب – ستؤدي في النهاية إلى هزيمة القرصنة، فالحَلّ النهائي يَجِبُ أَنْ يَكُونَ هو الحل الذي يَتعاملُ مع النظام السياسيِ على اليابسة، وبمعنى آخر، "حَلّ بناء الأمة" a nation building solution(٢).

فضلاً عن أن إيجاد حَلّ للقرصنةِ البحريةِ يتطلّبُ الاعتراف بتنوع الممثلين والمصالحِ المشاركة، فعلى سبيل المثال، هناك واجب وحصة في جهود قمع القرصنة على كل من ممثلي القطاعِ العامِّ والخاصّ، رغم أن حوافزهم لَيستْ متطابقة، فممثلي القطاعِ الخاصّ لديهم مصلحة محدودة لإرادة تقليل أَو مَنْع الكلف العالية من ناحية الخسائر في الأرواحِ وخسائر الملكيةِ، أما الحكومات فيَجِبُ أيضاً أَنْ تَفكر في تهديداتَ النظام الاجتماعي الناجمة عن القرصنةِ، وهذا الأمر يَجِبُ أن يعد حافزاً (وربما أولوية) للدول لأَخْذ مركز الصدارة في ابتكار الحَلّول للقضاء على القرصنةِ، كما أن اختلاف نظرة الناسِ للقرصنةِ في الدول المتطورةِ والناميةِ، يَجِبُ أَنْ تُؤْخَذَ في الاعتبار عند النظر في خياراتِ قَمْع القرصنة(٣).

ولأن القرصنة فُهمت على أنها توسّع الاختيارات المتوفرِة لجميع شرائح المجتمع الصومالي، لِذلك، لمُعالجة القرصنةِ – بجدية – يجب أن تكون الاختيارات

---

(١) Björn Möller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, op. cit. p. 20.

(٢) Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 8.; Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, op. cit. p. 10.

(٣) Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, op. cit. p. 11.

المتوفرَة موسّعَة بشكل أكبر لتَشمل الأعمال التجارية التي تقدم دخلاً كبيراً، ولأنه لا يوجد عمل قانوني يُمْكِنُ أَنْ يَتنافسَ مع القرصنةِ فيما يتعلق بالمداخيلِ المباشرةِ، فإن الحوافز التي تدفع إلى ممارسة القرصنةِ يجب أنْ تُعدّلَ بحيث يتم جني تلك الأرباح أو على الأقل بعضاً منها من أعمال قانونية مشروعة تعود بالفائدة على التجمعات السكانية في الساحل الصومالي(١).

فمن الضروري للمجموعة الدوليةُ أن تَتحرّك لتَصحيح هذه العيوبِ، فالحوافز يجب أنْ تُعطى للمجتمعاتِ الساحليةِ الوطنيةِ لإيقاف إسناد ودعم مجموعات القراصنة، التي تمد هذه المجتمعات بسبل حياتهم الاقتصادي الوحيدِ، (فحوالي٢٠٪ مِنْ الفديات التي تدفع للقرصنة يعاد استثمارها لتعزيز البنية التحتية وإيجاد فرص العمل في البلدات والقرى الساحلية (20% percent of ransoms are typically reinvested to boost infrastructure and employment in coastal towns and hamlets)، فمبادرات التنمية الاجتماعية والاقتصادية التي تستهدف دَعْم الصناعات الصغيرة والأعمال التجارية التعاونية التي لا تعتمد على القرصنةِ، يبْدو أنها ستَكُونُ الوسائلُ الأكثر فعالية لإنْجاز هذا الهدفِ(٢).

وبالتالي، يمكن البدء في إنشاء أسطول صومالي قوي وتقوّية قطاعَ الأمنَ، وهذا الأمر يَجِبُ أَنْ يكُونَ مدعوماً من قبل المجموعة الدولية، بتقديم الأجهزةِ والتدريب والتمويل، وعلى أية حال، يمكن أن تكون هذه الجُهود مثمرة في النهاية – فقط – إذا تم معالجة والتعامل مع كل من المخاوف الأمنية والإنسانية في نفس الوقت، وهذه واحدة من أولى القضايا التي يَجِبُ أَنْ تعالج على الأرضِ، فكل من إزالة القرصنةِ والمساهمةِ في السلامِ والأمنِ والتنمية في الصومال مسألة تتعلق بالإرادة السياسيةِ، وبشكل أقل بالمصادر والوسائل(٣).

(١) Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, op. cit. p. 35.

(٢) Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, op. cit. p. 7.

(٣) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. p. 4.

الفرع الثالث
محاكمة القراصنة إقليمياً ودولياً

على الرغم من أن العملياتِ العسكرية البحرية ضد القرصنةِ لم يسبق لها مثيلٍ، حيث أحبطتْ عِدّة محاولات للقرصنة في أعالي البحار، غير أن قدرة تلك الإجراءات محدودة بسبب ضعف الإرادة السياسيةِ والقدرةِ على مُحَاكَمَة القراصنةِ.

ولذلك، وقّع الاتحاد الأوروبي – بالإضافة إلى الولايات المتّحدة، وبريطانيا، والدانمرك – اتفاقيات مَع كينيا، تسْمحُ بنقلِ القراصنةِ الصوماليينِ للمحاكمة على أراضيها(١)، وقد أكدت تلك الاتفاقيات على أنّ الحجز والمحاكمة لا يمكن أن يتضمنا استعمال التعذيبِ، ويَجِبُ أَنْ تكونَ المحاكمة عادلة، كما يَجِبُ أَنْ تلتزمَ بمعايير حقوق الإنسانِ الدوليةِ، ويبقى الشك بالنسبة إلى القانون الذي يَجِبُ أَنْ يُطبّقَ في كُلّ حالة؟، كما تثار قضية أخرى حول التعويضِ أَو المساعدةِ المالية بالنفقاتِ التي يتم تكبدها عند محاكمة القراصنة، ولذا التزم الاتحاد الأوربي بدعم حكومةِ كينيا في جُهودِها القضائيةِ بمبلغ (٢,٤ مليون يورو)، كما أن التعويض يُمْكِنُ أَنْ يَأْخذَ أيضاً شكلَ "بناء القدرات أو تنمية الخبرات لدى المختصين في ذلك البلد"(٢).

كما أن جزر سيشل – الواقعة على المحيط الهندي – قامت بدعم من الأمم المتحدة بإنشاء مركز لمحاكمة القراصنة(٣)، ويعتبر مركز سيشيل الإقليمي هو الثاني من نوعه، بعد المركز الذي تأسس في كينيا، وسيحاكم الأشخاص المتورطين في عمليات القرصنة، ويتم إلقاء القبض عليهم من قبل القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي والقوات العاملة في الصومال(٤).

---

(١) Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, op. cit. p. 3.

(٢) Emiliano Alessandri, Report of the Conference ‘‘Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 6.

(٣) يعمل المركز مع برنامج مكافحة القرصنة المشكل من قبل الاتحاد الأوروبي ومكتب الأمم المتحدة لمنع الجريمة ومكافحة المخدرات على التأكد من وجود القوانين اللازمة لمثل تلك المحاكمات، ويهدف المركز إلى مساعدة الشرطة وحرس السواحل ومكتب النائب العام والمحاكم والسجون في التعامل مع التحديات التي تمثلها القرصنة، وقد بدأ في مارس ٢٠١٠ محاكمة ١١ من المتورطين في القرصنة بعد قيام حرس السواحل في سيشيل بالقبض عليهم بمساعدة القوات البحرية، وقام كل من الاتحاد الأوروبي ومكتب الأمم المتحدة بتوفير مترجمين صوماليين ليتمكن المتهمون من الدفاع عن أنفسهم. للمزيد، انظر:
http://www.un.org/arabic/news/fullstorynews.asp?newsID = 12930.

(٤) http://www.un.org/arabic/news/fullstorynews.asp?newsID = 12930.

وحتى تتمكن المحاكم الدولية أو الوطنية أو الإقليمية من معالجة مشكلة القرصنة – بطرق وبدرجاتِ نجاحٍ مختلفة – فإن أَيّة إستراتيجية أَو مجموعة إستراتيجياتِ للمحاكمَ المشمولة يَجِبُ أَنْ تحْسبَ حساب التالي(١):

١ – أيّ حَلّ يَجِبُ أَنْ يَعْكسَ الحقيقةَ التي تقرر أنّ القرصنة مشكلة عالمية، ولَيسَت وطنية، فهجمات القراصنة تَحْدثُ في المناطقِ المتباعدة جداً، كبحر جنوب الصين وساحل ناميبيا، علاوة على ذلك، قد تتعاون الدول لإحْباط هجماتِ القراصنة بتبادل المعلوماتِ والمساهمة بالمصادر وغيرها، لتَخفيض فعالية عمليات القرصنةِ.

٢ – هناك اثنان مِنْ الفاعلين الذين يقومون بأفعال القرصنة، هم: الجناة المباشرون ورؤساء العصابات (رؤساء مجموعات القراصنة)، ومطاردة الكُلّ قَدْ تتطلّبُ إستراتيجية قانونية أَو عسكرية مختلفة، وأيّة قواعد قضائية أَو محكمة لمُحَاكَمَة القراصنةِ يَجِبُ أَنْ تأْخذَ في الحسبان أهميةَ دور السمك الكبير المسئول.

٣ – لا يوجد حَلّ لمشكلة القرصنةِ يُمْكِنُ أَنْ يهملَ حقوق الإنسان، ولذا يجب ضمان أنّ تكون محاكماتَ القراصنةِ المُتَّهمينِ عادلة بشكل إجرائي؛ كما يجب وَضْع إطار لأسرِ وحجزِ القراصنةِ يكون متّسقاً مع قانونِ حقوقِ الإنسان(٢)؛ ويُوازنُ بين الحاجةَ للمُحَاكَمَة وخطرِ ادعاء اللجوءِ بعد انتهاء مدة السجن، وهذا يَجِبُ

(١) Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, op. cit. pp. 17-18.

(٢) حجز القراصنةِ عندما يقبض عليهم يثير عِدّة قضايا أيضاً، منها ما الذي يجب عمله في الفاصل الزمني بين الحجزِ والتسليم إلى السلطاتِ، فهناك شكاوى حول وقت الحجزَ، الذي في أغلب الأحيان قد يكون عِدّة أيام، وهذا يعد طويلاً جداً وبدون سند قانوني، ومن الطريف أن الحكومة الإيطالية حاولت حل هذا الإشكال عَبرَ مرسوم أصدرته في ديسمبر ٢٠٠٨، أكدت فيه أن توقيفِ القراصنةِ يعد شرعياً عن طريق إجراء مُتَلفَز via a televised procedure مِن قِبل قاض في روما، وهذا المرسوم تحول إلى القانون رقم (١٢) الصادر ٢٠٠٩/٢/٢٤، والمادة المتعلقة بالقرصنة عدلت بمرسوم جديد في ٢٠٠٩/٦/١٥، لكي تنفذ الاتفاقية التي تم التوصل لها مؤخراً بواسطة الاتحاد الأوروبي مع كينيا حول محاكمة القراصنة المحتجزين. للمزيد، انظر:
- Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", op. cit. p. 6. Footnote 10.; http://www.camera.it/parlam/leggi/decreti/09061d.htm

أَنْ يكونَ أولوية لأيةِّ إستراتيجية قضائية، سواء تلك الإستراتيجيةِ التي توضع أو تُطبّقُ في المستوى الإقليمي أو الوطني أَو الدولي.

٤ – لا شك أن الحَلّ طويل المدى للقرصنةِ، يتطلب بناء القدرات على المستوى الوطني، فالقرصنة امتداد للعنف على اليابسة، والعنف نفسه متجذّر بسبب المؤسساتِ الحكومية الرسميةِ الضعيفةِ، والفاقة، والفوضى الوطنية، والفساد، وعليه، فإن الجزء المهم مِنْ تَطوير الإستراتيجية الخاصة بمُحَاكَمَة القراصنةِ، يَجِبُ أَنْ يَأْخذَ في الحسبان الالتزام بدَعْم المؤسساتِ الوطنيةِ (من ضمن ذلك المحاكمِ)، والتَرويج لثقافة حكم القانونِ، والقيمة المضافة إلى الاقتصاديات الوطنيةِ.

٥ – قضايا التكلفةِ، والقدرة، وقلة الإرادة السياسيةِ، اشتركت وتعاونت لإقناع العديد مِنْ الدول برَفْض قُبُول محاكمة القراصنةِ المَأْسُورينِ في محاكمها الوطنية، فزيَادَة عددِ القراصنةِ الذين حوكموا يعد الجزء الأساسي في الجُهودِ المتخذة ضد القرصنة، ولذا لا بد من التغلب على تلك الصعوبات، لضمان نجاح إستراتيجية محاكمة القراصنة.

كما يجب أن تتضمن إستراتيجية المحاكمة المستقبليةِ ما يلي[١]:

أ – تقديم الدعمَ للدول التي أظهرت الرغبة في مُحَاكَمَة القراصنة؛ فتَطوير القوانينِ النموذجيةِ ودعم الممارساتِ الناجحة للحكوماتَ الوطنيةَ الراغبة في مُحَاكَمَة القرصنةِ على أرضها يلعب دوراً كبيراً في ذلك، وهذا يتضمّنِ تشجيع السياقاتِ الوطنيةِ المُخْتَلِفةِ لمحاكمة القراصنةِ، من خلال تَبنّي الإجراءاتِ والمعاييرِ القياسيةِ للتحقيقِ وجمع الأدلة، والتكفل بالحاجة إلى التقييم لكي يُقرّرَ مدى بناء القدرة المطلوب للوصول بالإجراءاتِ والممارساتِ القانونيةِ الوطنيةِ إلى المستويات الدولية.

ب – معالجة مخاوف الدول التي أدت إلى إحجامها عن المُحَاكَمَة، بالعَمَل مَعها لإصْلاح القوانينِ الوطنيةِ لجَعْل المحاكمات أكثرَ سهولة وأقل خطورة؛

ج – النظر المستمر لدورِ المحكمة الإقليمية أَو الدولية، حيث يُمْكِنُ أَنْ تَلْعبَ دوراً في الجُهودِ ضد القرصنةِ، لأن المحاكماتَ الوطنيةَ ثبت أنها غير كافية لقَمْع القرصنة.

(١) Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, op. cit. pp. 18-20.

خلاصة:

تبرز أهمية هذا البحث، في كونه يستعرض أحكام القرصنة وتعريفها والإجراءات التي وضعت للقضاء عليها، كما أنه يبين ماهية الدولة الفاشلة، ومظاهرها، ودورها في تفشي القرصنة البحرية أمام سواحل الصومال، والوسائل الفاعلة لتعزيز الحكومة المركزية في الصومال للقضاء على القرصنة ومحاربتها بدءاً من التراب الصومالي وانتهاء بالبحار والمحيطات والمنظمات الدولية وبقية أقاليم الدول الأخرى. وقد خلص البحث إلى مجموعة من النتائج والتوصيات، على النحو التالي:

أولاً – النتائج:

١ – أن الدولة الفاشلة هي بالاسم دولة ذات سيادة، ولكنها لم تعد قادرة على الحفاظ على نفسها كوحدة سياسية واقتصادية قابلة للحياة، فهي دولة أصبحت عاجزة عن ممارسة الحكم، كما قد تنقصها الشرعية في عيون المجتمع الدولي.

٢ – مِنْ المنظورين السياسي والقانوني، يمكن أن يقال أن "الدولة الفاشلة" تحوز مجموعة من الخصائصِ الوظيفيةِ والسياسيةِ والجغرافيةِ المعيّنةِ، فمن الناحية الجغرافية، ترتبط الدول الفَاشلَة بالمشاكلِ الداخليةِ ذاتية النشوءِ بشكل جوهري، بصرف النظر عن التأثيراتِ الحدوديةِ العرضيةِ، أما من الناحية السياسية، فالدول الفاشلة تُواجهُ انهياراً داخلياً للقانون والنظام، ومن الناحية الوظيفية تَفتقر الدول الفاشلة إلى أجهزة قادرة على تَمْثيلها في المستوى الدولي، وتفتقرُ إلى القدرةِ على التأثيرِ خارجياً.

٣ – تعرّفَ الدولة الفاشلة قانونياً بأنها: "الدولة التي تتمتع – نظرياً – بالأهلية والشخصية القانونية لممارسة كُلّ أساليب وأنظمة الحكم العملية، لكنها – واقعياً – تفتقر إلى القدرات اللازمة لممارستها وتطبيقها".

٤ – أن الدول الفاشلة تُهدّدُ ذاتهاَ وتهدد أيضا منظومة العلاقاتِ الدوليةِ، فهي تتسبب عملياً في العديد من الكوارث الإنسانية، كما أن النزاعات الوطنية التي تُصيبُ الدول الفاشلةَ تُؤثّرُ على الدول المجاورةِ أيضاً، والإقليم المحيط، والعالم ككل، فتدهور الدولة يخلق تحديات كبيرة للمجموعة الدوليةِ، لأنه يَخْلقُ أزمة إنسانية من ناحية الفاقةِ، والمرض، والعنف، واللاجئين، كما أن الدولة الفاشلةَ تُصبحُ تربة خصبة للجماعات الإرهابيةِ والعصابات الإجرامية.

٥ – لا شك أن هناك ارتباطاً إيجابياً بين حوادث القرصنةِ ومستوى عدم الكفاءة وعدم استقرار حكومة الصومال المركزية، فتلك الحكومة باعتبارها حكومة

فاشلة لا يُمْكِنُ أَنْ تُسيطرَ على كل الأنشطة التي تقع في سواحلها، والمفهوم ذاته وارد أيضاً في المياه الإقليمية لها.

٦ – بعد انهيار الحكومةَ الصومالية في ١٩٩١، بَدأَت سفنُ الصيد الأجنبية تغزْو المياه الإقليمية الصومالية، لصيد الأسماك بطرق غير مشروعة، كما أن بَعْض السُفنِ تَخلّصتْ من النفايات السامّةِ في تلك المياه، ونتيجة لهذه التَطَوّراتِ وما تلاها من أضرار، فقد وجد صيّادو السمك الصوماليون أنفسهم قريبين من النهاية الخاسرة، ويَبْدو كما لو أن أَفْعالِ القرصنة كَانتْ مَدفوعة بالشَكاوي بين سكانِ الساحل الصومالي من تلك السُفُنِ التي جاءَت ومارست الاصطياد غير المشروع في المياه الإقليمية للصومال.

٧ – أن المخاوف من الارتباط الوثيق بين القرصنةِ والإرهابِ تبدو عديمة الأساسَ، فبدلاً مِن ذلك، يريد القراصنة الحصول على المالِ بسهولة ويُنفّذونَ الهجماتَ للأهداف الخاصّة، إذ يُحاولون ركوب واختطاف السفن، فإذا كان الهجوم ناجحَا، فإن السفينة المختطفة تُؤْخَذُ إلى شواطئِ الصومال، حيث يَتفاوض القراصنة على الفدية، التي توافق الحكوماتِ وشركات الشحن على دَفْعها في أكثر الحالاتِ.

٨ – أن القرصنة الصومالية تمارس كوسيلة لكَسْب العيش في بلاد مَحْرُومة مِنْ فرصِ العمل، فهي تقدم خيارات واسعة للعديد من الأشخاص في الصومال، وهذه الخيارات تتضمن إمكانية ربح المداخيل التي لا تضاهى بالخياراتِ البديلةِ على اليابسة، فإذا كان أساس القرصنة الصومالية يتمثل في الفاقة والفوضى الوطنية، والفساد، بالتمازج مع الدولة الضعيفة والمجتمع الهشّ، فمن الواضح أنّه من الصعب جدا استئصال القرصنة ما لم يتم استئصال جذورها وأسبابها نفسها.

٩ – أن التواجد العسكري البحري في بحر العرب وخليج عدن، قَدْ يَخْلقُ تغيّراً في الوسائل وتخفيضاً مؤقتاً في أَعمال القرصنةِ وهجماتها، لكن، في النهاية، سيظل التغيّير قليلاً جداً، لأن القرصنةَ تعد مشروعاً متولداً عن طريق الربح، فما لم يتم إنشاء مشاريع اقتصادية أخرى تُصبحُ أكثر ربحاً، فإن هجمات القرصنة سَتُواصلُ الوجود.

ثانياً – التوصيات:

١ – أن سلسلة من اتفاقيات مكافحة القرصنةِ متعددة الأطرافِ، ستخفّفُ من مشكلةِ القرصنة، من خلال تشجيع مجموعاتِ مِنْ الدول على وضع وتطبيق آلياتِ ضِدِّ

القرصنة الإقليمية، فهناك حاجة إلى اتفاقية عامّة لتبادل المعلوماتَ، والتنسيق بين القوانين الوطنية، وتأسيس جهاز مترابط للتشريعِ وتنفيذ التمارين المشتركة، وتَنسيق ردود الدول الساحليةِ المجاورة عن طريق خَلْق إطار قانوني مشترك لقمع القرصنة، وتعزيز القدرات المشتركة.

٢ – إن التطورَ الأكثر إيجابية في النشاطِ ضِد القرصنة، يتمثل في العزيمة المتزايدة من ناحية الدول في جَعْل مكافحة القرصنةِ أولوية بالنسبة لها، وتَقْوِية جُهودِ تطبيقِ قوانينها البحريةِ، وهذا الأمر – بشكل خاص – يحتاج إلى تُولّد إرادة سياسية أقوى بين القادة السياسيين للاستثمار في بناء الأجهزةِ والقوات البحريةِ الكافيةِ، كما أن من الضروري إنشاء قوة بحرية إقليمية تكلف بمهام قمع القرصنة، والقيَام بالدوريّات البحرية المشتركة، وتَبنّي التنسيقِ بين خفر السواحل في الدول المعنية.

٣ – يجب أن تركز جُهود منع القرصنة على مِئاتِ الأميالِ المربّعةِ من البحار والمحيطات، وأن تبقى هذه الجهود على مدار اليوم، كما يجب أن تسمح الدول الساحلية المطلة على المناطق البحرية الخطرة، بالمطاردة ودخولِ السُفُنِ والطائرات التي تسعى لتطبيقِ قوانين جيرانِها البحرية إلى بحارها الإقليمية والأرخبيلية، بعد الحصول على ترخيص بذلك من الدولة المعنية.

٤ – إن أفضل طريقة لمحاربة القرصنةِ الصومالية، ينبغي أن يستخدم فيها مجموعة من الوسائلِ المتعددة، التي تَتطلّبُ اتخاذ نوع من العمل على اليابسة، وهذا لا يَعْني انتشار القوَّاتِ العسكرية بالضرورة، لَكنَّه يَتطلّبُ أن يقوم المجتمع الدولي بتسليط نوع من الضغوط السياسية على الحكومة الاتحادية الانتقالية، وبأنّ يرتبط مَع الصومال في المدى البعيد، من خلال العديد من البرامج والمشاريع في شتى المجالات، لإعادة بناء البنية الأساسية للحكومة الصوماليةِ المُنْهَارِة.

٥ – ينبغي بناء القدرات القانونِية الوطنية للحكوماتِ الأخرى في المنطقةِ الراغبةِ في مُحَاكَمَة القراصنةِ، للمساعدة في تعزيز الأنظمة القانونية الوطنية الإقليمية للوصول بها إلى المستويات الدولية، وهذا الأمر يستلزمُ تحسين أوضاع تدريب الشرطةِ وخفر السواحل، وإصلاح الأنظمةِ القانونيةِ والجزائيةِ.

٦ – إن إيجاد حَلّ للقرصنة، يستلزم الاعتراف بتنوع الممثلين والمصالحِ المشاركة، فعلى سبيل المثال، هناك واجب وحصة في جهود قمع القرصنة على كل من ممثلي القطاعِ العامِّ والخاصّ، على الرغم من أن حوافزهم لَيستْ متطابقة، فممثلي القطاعِ الخاصّ لديهم مصلحة محدودة لإرادة تقليل أَو مَنْع الكلف

العالية من ناحية الخسائر في الأرواحِ وخسائر الملكيةِ، أما الحكومات فيَجِبُ أيضاً أَنْ تَفكر في تهديدات النظام الاجتماعي الناجمة عن القرصنةِ، وهذا الأمر يَجِبُ أن يعد حافزاً (وربما أولوية) للدول لأَخْذ مركز الصدارة في ابتكار الحَلّول للقضاء على القرصنةِ، كما أن اختلاف نظرة الناسِ للقرصنةِ في الدول المتطورةِ والناميةِ، يَجِبُ أَنْ تُؤْخَذَ في الاعتبار عند النظر في خياراتِ قَمْع القرصنة.

٧ – من الضروري للمجتمع الدولي أن يتحرّك لإيجاد بدائل ووضع حوافز، تُمنح للمجتمعاتِ الساحلية الوطنية لإيقاف إسناد ودعم مجموعات القراصنة، التي تمد هذه المجتمعات بسبل حياتهم الاقتصادي الوحيد، فمبادرات التنمية الاجتماعية والاقتصادية التي تستهدف دَعْم الصناعات الصغيرة والأعمال التجارية التعاونية التي لا تعتمد على القرصنةِ، يبْدو أنها ستَكُونُ الوسائلُ الأكثر فعالية لإنجاز هذا الهدفِ.

٨ – لا حَلَّ لمشكلة القرصنةِ يُمْكِنُ أَنْ يهملَ حقوق الإنسان، ولذا يجب ضمان أنّ تكون محاكماتَ القراصنةِ المُتَّهمينِ عادلة بشكل إجرائي؛ كما يجب وَضْع إطار لأسرِ وحجزِ القراصنةِ يكون متّسقا مع قانونِ حقوقِ الإنسان؛ ويُوازنُ الحاجةَ ضدّ خطرِ ادعاء اللجوءِ بعد انتهاء مدة السجن، وهذا يَجِبُ أَنْ يكونَ أولوية لأيةّ إستراتيجية قضائية، سواء على المستوى الإقليمي أو الوطني أَو الدولي.

المراجع

- مارتن غريفيثش تيري أوكالاهان: المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية، مركز الخليج للأبحاث، دبي، ٢٠٠٨.
- Angelos Syrigos, Developments on Interdiction of Vessels on the High Seas, in: ANASTASIA STRATI, MARIA GAVOUNELI, and NIKOLAOS SKOURTOS, Unresolved Issues and New Challenges to the Law of the Sea: Time Before and Time After, Martinus Nijhoff Publishers and VSP, 2006.
- Ashley Roach, ENHANCING MARITIME SECURITY IN THE STRAITS OF MALACCA AND SINGAPORE, Journal of International Affairs, Vol. 59, No. 1, Fall/Winter 2005.
- Bjørn Møller, PIRACY, MARITIME TERRORISM AND NAVAL STRATEGY, DANISH INSTITUTE FOR INTERNATIONAL STUDIES (DIIS), 2009.
- Dana R Dillon, Piracy alert, The International Economy; 14, 5; Sep/Oct 2000.
- Daniel Heller-Roazen, The Enemy of All: Piracy and the Law of Nations, Zone Books, New York, 2009.
- Daniel Thürer, The ‘‘Failed State’’ and International Law, 81 INT’L REV. RED CROSS, (1999).
- DEPARTMENT OF HOMELAND SECURITY U. S. COAST GUARD STATEMENT OF RADM WILLIAM BAUMGARTNER ON INTERNATIONAL EFFORTS TO COMBAT MARITIME PIRACY BEFORE THE SUBCOMMITTEE ON INTERNATIONAL ORGANIZATIONS, HUMAN RIGHTS, AND OVERSIGHT COMMITTEE ON FOREIGN AFFAIRS U. S. HOUSE OF REPRESENTATIVES, APRIL 30, 2009.
- Edward Newman, Failed States and International Order:

Constructing a Post-Westphalian World, Contemporary Security Policy, Vol.30, No.3 (December 2009).

- Elizabeth Andersen, Benjamin Brockman-Hawe & Patricia Goff, Suppressing Maritime Piracy: Exploring the Options in International Law, A Workshop Report, One Earth Future, Washington, DC, 16 - 17 October 2009.
- Emiliano Alessandri, Report of the Conference "Addressing the Resurgence of Sea Piracy: Legal, Political and Security Aspects", Organized by the Istituto Affari Internazionali (IAI) and the International Institute of Humanitarian Law, In Collaboration with and with the Support of Italian Ministry of Foreign Affairs, NATO and European Commission, Rome, 16 June 2009.
- Eric A. Posner and Alan O. Sykes, An Economic Analysis of State and Individual Responsibility Under International Law, American Law and Economics Review V9, N1, 2007.
- Ethan A. Nadelmann, Global Prohibition Regimes: The Evolution of Norms in International Society, International Organization, Vol. 44, No. 4 (Autumn, 1990).
- Eva Strickmann, EU and NATO Efforts to Counter Piracy off Somalia: A Drop in the Ocean?, International Security Service, ISIS Europe - October 2009.
- George D. Gabel, Jr, Smoother Seas Ahead: The Draft Guidelines as an International Solution to Modern-Day Piracy, Tulane Law Review, 81 Tul. L. Rev. 1433, June, 2007.
- Harold Hongju Koh, Transnational Public Law Litigation, The Yale Law Journal, Vol. 100, No. 8, Symposium: International Law (Jun., 1991).
- Hyder Gulam, 'The rise and rise of Private Military Companies', <http://www.peaceopstraining.org/theses/gulam.pdf>
- International Maritime Bureau's Piracy Reporting Centre,

Attacks on Ships. Background Information, http://www.marisec.org/piracy/background.htm#IMO

- Int'l Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery Against Ships: 2006 Annual Report, INT'L CHAMBER OF COMM. (2007),
- Jason Abbot and Neil Renwick, "Pirates? Maritime Piracy and Societal Security in Southeast Asia," Global Change, Peace & Security (formerly Pacifica Review) 11, No. I (1999).
- Jason Power, THE BEST OF BARRY: BARRY STUDENT ARTICLE: MARITIME TERRORISM: A NEW CHALLENGE FOR NATIONAL AND INTERNATIONAL SECURITY, Barry Law Review, 10 Barry L. Rev. 111, Spring, 2008.
- John F. Bradford, SHIFTING THE TIDES AGAINST PIRACY IN SOUTHEAST ASIAN WATERS, ASIAN SURVEY, VOL. XLVIII, NO. 3, MAY/JUNE 2008.
- Karl Sörenson, State Failure on the High Seas - Reviewing the Somali Piracy, FOI Somalia Papers: Report 3, November 2008.
- Lauren Leigh Rollins, B.A., CONFLATED CLASSES: EARLY MODERN PIRACY, NATIONAL IDENTITY, AND THE 'CRISIS OF THE ARISTOCRACY, A Thesis submitted to the Faculty of the Graduate School of Arts and Sciences of Georgetown University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master of Arts in English, April 29, 2010.
- L.EE. Goldie, "Terrorism, Piracy and the Nyon Agreement," in Yoram Dinstein, ed., International Law at a Time of Perplexity: Essays in Honour of Shabtai Rosenne (Dordrecht: Martinus Nijhoff, 1988).
- Leeson, P. T. An-arrgh-chy, The Law and Economics of Pi-

rate Organization, Journal of Political Economy, Vol. 115, No. 6, 2007.

- Malvina Halberstam, Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety, The American Journal of International Law, Vol. 82, No. 2 (Apr., 1988).
- MARIO SILVA, Somalia: State Failure, Piracy, and the Challenge to International Law, VIRGINIA JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW, Vol. 50:3, 2010.
- Michael H. Passman, Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law, Tulane Maritime Law Journal, 33 Tul. Mar. L. J. 1, Winter, 2008.
- Patricia Jimenez Kwast, Maritime Law Enforcement and the Use of Force: Reflections on the Categorization of Forcible Action at Sea in the Light of the Guyana/Suriname Award, Journal of Conflict & Security Law, Vol. 13 No. 1, 2008.
- Peter Chalk, Laurence Smallman, Nicholas Burger, Countering Piracy in the Modern Era, Notes from a RAND Workshop to Discuss the Best Approaches for Dealing with Piracy in the 21st Century, RAND Corporation, 2009.
- Report for the Period 1 January-30 June 2005 (London, International Maritime Bureau: 19 July 2005), 3.
- Robert M. Jarvis, Maritime Piracy in the Modern World, Insights on Law & Society, 6.3, American Bar Association, Spring 2006.
- Tables in the ICC International Maritime Bureau: Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 1 January-31 December 2007 (London: ICC, 2008).
- Timothy H. Goodman, LEAVING THE CORSAIR'S NAME TO OTHER TIME: How To ENFORCE THE LAW OF SEA PIRACY IN THE 21sT CENTURY THROUGH REGIONAL INTERNATIONAL AGREE-

MENTS, Case Western Reserve Journal of International Law; Winter 1999; 31, 1.

- Wojciech Stankiewicz, International Terrorism at Sea as a Menace to the Civilization of the 21st Century, The American Behavioral Scientist, Vol. 48, No. 6, February 2005.
- Zon Keyuan, SEEKING EFFECTIVENESS FOR THE CRACKDOWN OF PIRACY AT SEA, Journal of International Affairs, Vol, 59, No. 1. Fall/Winter 2005.
- Zou Keyuan, Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation, Singapore Journal of International & Comparative Law, 3 (1999).
- http://arabic.people.com.cn/31662/6966050.html.
- http://www.camera.it/parlam/leggi/decreti/09061d.htm.
- http://www.unicef.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/4315.