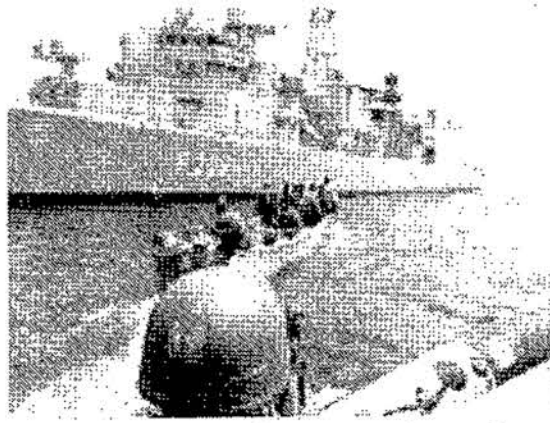


المصدر: الاهرام

التاريخ: ١٤ ابريل ٢٠٠٩

ماذا بعد الرهينة الأمريكي والرهائن الإيطاليين؟ النقل البحري في خطر!

تحقيق: ماري يعقوب



الوصلات بين البحر الابيض
والمحيط الاطلسي وخليج عدن
مناطق مهددة

رغم الافراج عن
الرهينة الأمريكي
أمس الأول بعد
احتجازه عدة أيام
فقد عادت قضية
القرصنة البحرية
قرب السواحل
الصومالية مجددا
إلى الأضواء
خاصة بعد احتجازهم زورقا يرفع العلم الإيطالي،
وعلى متنه ١٦ بحارا، بينهم ١٠ إيطاليين، في
خليج عدن.

وبينما تتواصل الجهود الدولية للقضاء على هذه
الظاهرة المتفاقمة، والتي فرضت نفسها على
أجندة العمل السياسي والدبلوماسي لمختلف
الدول.. يطرح السؤال نفسه حول مدى تهديد
ما يحدث من قرصنة لحاضر الممر الملاحي لقناة
السويس، ومستقبله، ومدى تأثيره على الدخل
القومي المصري لعائدات هذا المنفذ المهم؟

هكذا.. لا يكاد يمر يوم، حتي يستيقظ العالم على
اختطاف سفينة، أو احتجاز رهائن من المدنيين
على متنها، أو طلب فدية كبيرة لإطلاق
سراحهم، والنتيجة ترويع، وإرهاب، وضحايا.
ونقل بحري يواجه تهديدات ومخاطر.

وفي ظل عمليات القرصنة يبقى النقل البحري مهدداً إلى درجة عزوف كثير من السفن عن العبور في بعض الممرات الملاحية، وهو ما يعكس انخفاضاً في إيرادات قناة السويس بنسبة ٨٠% مقارنة بإيرادات شهر ديسمبر من عام ٢٠٠٧، حسب تقرير وزارة التنمية الاقتصادية الذي صدر مؤخراً، والذي يتناقض مع مذكره مسئولو هيئة قناة السويس الذين يؤكدون عدم تأثر إيرادات القناة.

فإلى أي مدى يمكن أن يسفر التكاثر الدولي في القضاء على جذور القرصنة البحرية التي أصبحت تهيمن على السواحل الأفريقية مهددة حركة التجارة العالمية، خاصة بعد أن تبدلت أساليب القرصنة وأصبح القراصنة يستخدمون الأسلحة الأتوماتيكية والتقنيات الحديثة ووسائل الاتصال والمطاردة الأكثر تطوراً بما يهدد أرواح البحارة والعاملين على هذه السفن ويهدد مستقبل حركة الصيد؟

الأكثر خطورة هو تهديد نشاط الممر الملاحى لقناة السويس نتيجة تغيير مسار حركة الملاحة العالمية إلى طرق أخرى بعيداً عن مناطق القلق، حتى وإن كانت بعيدة مثل رأس الرجاء الصالح بما يؤثر على الاقتصاد العالمي، ويزيد من وطأة الكارثة الاقتصادية التي تجتاح العالم نظراً لما تمثله من تبعات مالية مرهقة.

الدكتور محمد فرغلي - مدير الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - يشير إلى تفاقم الظاهرة، وخطورتها في حالة تحويل المسار الملاحى بعيداً عن شرق، وغرب قناة السويس بما يترتب عليها من آثار بالغة، منها مضاعفة المدى الزمني لطول المرحلة البحرية

للسفن من خليج عدن الي أوروبا، فضلا عن
زيادة كميات الاستهلاك، وزيادة حجم الانبعاثات
الغازية، والارتفاع الحاد في قيمة التكلفة
الاجمالية للنقل البحري.

ويشير الي تنامي ظاهرة القرصنة، وذلك من
واقع إحصاءات المنظمة البحرية العالمية والتي
بدأت تجميعها ومقارنتها منذ عام ١٩٨٤، حيث
تم رصد ٤٤٠ هجمة للقراصنة علي السواحل
الصومالية منها أكثر من ١٢٠ هجمة وقعت
خلال عام ٢٠٠٨ وحده وهناك نحو ١٦ سفينة
ونحو ٢٨٠ بحارا ينتمون الي ٢٥ جنسية
محتجزين كرهائن في الصومال، كما فقد اثنان
من البحارة حياتهما حتي الآن جراء هذه
الهجمات.

كما يمكننا إدراك الأهمية الاستراتيجية لهذا
الممر الملاحي اذا عرفنا ان نحو ١٢% من
الاجمالي العالمي لتجارة البترول المنقول بحرا
تستخدم هذا الممر بالاضافة الي الكميات الهائلة
من البضائع والسلع النهائية التي تنقل من
الخليج الي أوروبا، ومن منطلق دورها في
المساهمة لمحاربة هذه الظاهرة التي تهدد
أوضاع الملاحة في منطقتنا تقوم بعقد عدة
ورش عمل لاستطلاع الآراء ووضع استراتيجية
للحد من هذه الظاهرة بمشاركة المنظمة البحرية
العالمية بحضور ايفيموس ميتروبوليس
السكرتير العام الذي يؤكد أن المنظمة الدولية
لها دور مهم في مكافحة هذه الظاهرة، مؤكدا
أيضا ضرورة إصدار التشريعات القومية
للمكافحة لمساندة المنظمة الدولية في قراراتها،
مشيرا إلي أن أعمال القرصنة هذه أثرت بشكل

بالغ علي خط سير المعونات التي ترسل للدول، فلم تعد تصل الي تلك الدول الافريقية الفقيرة والتي تسود بها القلاقل والاضطرابات فزادتها وطأة أعمال القرصنة، خاصة بالصومال.

ويطالب سكرتير المنظمة الدولية بأن تكون هناك تقارير سنوية وإحصاءات لما يتم ترفع للمنظمة، مشيرا الي استفادة المنظمة من هذه الاحصاءات للحد من هذه الظاهرة في بحر الصين..

وقال ان حوادث القرصنة ارتفعت بشكل خطير في القارة الافريقية مؤخرا، ففي عام ٢٠٠٠ حدثت ٤٧١ حادثة قرصنة وسطو مسلح علي السفن كان منها ١٤٠ حادثة في بحر الصين وحده، و ٥٠ حادثة فقط بالسواحل الافريقية، بينما خلال عام واحد وهو ٢٠٠٨ كان إجمالي حوادث القرصنة ٣٠٥ حوادث ٥٠% منها حدثت بالسواحل الافريقية ترتب عليها مايزيد علي ٦٠٠ بحار تم قتلهم أو احتجازهم، وهناك حوادث اختطاف لسفن بالكامل، كما أن الأرقام الحديثة تشير الي أن هناك عشرات من البحارة الذين يتم احتجازهم حاليا في الصومال، أما المزعج في هذه الظاهرة فهو لا يتعلق فقط بعدد الهجمات ولكن بطبيعة هذه الهجمات التي تغيرت من مجرد سرقة للمعدات إلي اختطاف كامل للسفن وطلب الفدية بمبالغ كبيرة..

وهذا التحول في طبيعة الهجمات يشير الي أن هناك عصابات عالمية ارهابية لديها تخطيط جيد، وتتبع تكتيكات محددة، ومزودين بأسلحة متطورة، كما أن بروز هذه العصابات يرتبط جيدا بضعف الحكومات في هذه المناطق..

والمناطق الساخنة، فلا يكاد يمر يوم واحد في الصومال، وخليج عدن دون وقوع حادثة أو أكثر، كما أن القراصنة يستخدمون في هجماتهم زوارق سريعة جداً، وتحمل أسلحة أوتوماتيكية، وقنابل يدوية ولذا نحذر السفن المارة بأن تكون بعيدة عن شواطئ الصومال بمقدار ٢٠٠ ميل.

مراقبة.. وتدهور

يضيف سكرتير المنظمة العالمية: من هنا كان من المهم استخدام الوحدات البحرية الحربية في مراقبة هذه الأماكن الساخنة وبالفعل يتم استخدام بعض الوحدات إلا أن المشكلة تتمثل في أن معظم الحوادث كانت تتم داخل المياه الإقليمية للصومال وهذا يمنع تدخل هذه الوحدات إلا أن هناك محادثات للسماح بتدخل الوحدات البحرية الحربية في المياه الإقليمية إذا لزم الأمر، وبالمناسبة هذه الوحدات البحرية تتبع الأمم المتحدة، وفي عام ٢٠٠٧ طالبنا بنوع من التنسيق مع تلك الوحدات البحرية البحرية وزودناها بطاقة الخطوط الملاحية التي تستخدمها السفن.

كما قرر مجلس الأمن - بعد الحصول على موافقة الحكومة الانتقالية في الصومال - مراقبة المياه الإقليمية هناك وسوف يطبق خلال ستة أشهر ولكن للأسف رغم كل هذه المجهودات فإن الموقف في تدهور حيث نتلقى يوميا حوادث قرصنة تحدث في العالم، لذلك علينا ان نتأكد من سلامة أطقم السفن، ونزيد المساعدة الإنسانية للصومال حتي تتغلب علي ظروف الفقر الناتج عن النزاعات القبلية ومراقبة خليج عدن كأحد المناطق التي تسود فيها تلك الهجمات، كذلك أجاز مجلس الأمن قرارا يسمح باتخاذ اتفاقات وترتيبات بين مجموعة الدول المتقاربة أو المجاورة لتسهيل عمليات الكشف عن القراصنة.

الوعي.. والتنسيق

يتفق معه في الرأي اللواء بحري شيرين حسن
رئيس قطاع النقل البحري السابق ورئيس ميناء
بورسعيد السابق مشيرا الي أن محاربة
القرصنة في منطقتنا تتطلب تكاتفا دوليا للقضاء
علي الجذور الحقيقية لأسباب ظهورها في
العصر الحديث، مضيفا أننا نعلم جيدا أن هذه
الظاهرة سوف تؤثر علي حياتنا اليومية
لإعاقتها التجارة الدولية الآمنة بما يؤثر علي
الحياة اليومية لكل البشر بإعاقة المنتجات
للوصول الي الأسواق، ولذلك علينا نشر الوعي
بخطورة هذه الظاهرة وسط الحكومات
والمنظمات غير الحكومية وكل هيئات المجتمع
الدولي للتصدي لهذه الحوادث.. وهناك
معلومات خفية بأن من يقومون بهذه الهجمات
جماعات علي أعلى مستوى من التنظيم
والتسليح، والسؤال الآن: من وراء هؤلاء ومن
الذي يقوم بتسليحهم، وإمدادهم بالمعلومات؟!
حيث إنني اعتقد أنهم كأفراد غير قادرين علي
الوصول الي هذه الدرجة الاحترافية العالية.

ويري ربان احمد يوسف شاهد عيان لواقعة
خطف السفينة سيروستار السعودية أن تاريخ
القرصنة يرجع الي أكثر من ٣ آلاف سنة مضت،

وكانت هجمات القراصنة تنشط في البحر المتوسط، والمياه الضحلة بالقرب من الشواطئ ومن أشهر من تم أسره في أعمال القرصنة يوليوس قيصر الذي تم أسره مرتين، أما القرصنة الحديثة فتعتمد على استخدام أسلحة أتوماتيكية، وأجهزة اتصال حديثة كأجهزة الراديو.

القواعد القانونية
عن القواعد القانونية لتوصيف القرصنة يقول الربان عصام بدوي مساعد برامج السلامة البحرية الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا ان المادة ١٠٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ تنص على القبض على هؤلاء القراصنة ومحاكمتهم.