

تأثير عمليات القرصنة البحرية الصومالية وانعكاساتها على أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي

شريف شعبان مبروك

باحث في الشؤون السياسية - مصر

ارتبط أمن البحر الأحمر بمجموعة من التهديدات التقليدية التي كانت تثار من حين لآخر، وتدفع بها إلى سطح الأحداث، إذ كان نشوب الحروب في المنطقة يؤدي إلى إغلاق الممرات المائية، وتحويلها إلى منطقة عمليات، كما انفجرت أحياناً بعض نزاعات الجزر بين الدول المطلة عليه، وأدت الكوارث الطبيعية أو البحرية إلى الاهتمام بالتعاون بين أطرافه، كما أن اتساع العمليات الإجرامية المنظمة والهجرة غير الشرعية شكل تحدياً آخر، وكان الأمر قد وصل في بعض السنوات إلى قيام أطراف ما بتلغيم الممر المائي ذاته.

وتأسيساً على ذلك، طرحت بدورها أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن والمراكب أمام سواحل الصومال في خليج عدن، العديد من التهديدات والتداعيات وبشكل خاص من الناحيتين الاقتصادية والأمنية، لما تمثله من تهديد للسلم والأمن الدوليين، أو في ما يتعلق بحركة الملاحة البحرية عبر ممر ملاحى دولى حيوي، يجتازه أكثر من 20 ألف سفينة سنوياً وحوالي 30% من النفط العالمي، تمر عبر خليج عدن وهو المدخل الجنوبي لقناة السويس، وطريق الملاحة الأقرب ما بين الشرق والغرب. ومن جهة أخرى، طرحت أعمال القرصنة البحرية، قضية هامة أيضاً وشائكة، تتمثل في تعزيز الوجود العسكري الغربي في البحر الأحمر، وخاصة في المنطقة القريبة من مضيق عدن والسواحل الصومالية، وذلك نظراً للأهمية الإستراتيجية لهذه المنطقة، مما يمثل دافعاً قوياً لهذه الدول للتدخل بنشر وحدات بحرية عسكرية لحماية مصالحها في تلك المنطقة.

العديد من التهديدات والتداعيات التي يمكن طرحها حول الآثار المترتبة على جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن والمراكب، ولكن يبقى هنا انعكاسات كل هذه

التحديات والتداعيات التي يمكن أن تمثلها عمليات القرصنة، على أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي بشكل خاص. وذلك لأن البحر الأحمر يربط بين الأمن القومي العربي وأمن الدول العربية المطلة عليه وأمن منطقة الخليج، وأن أي إخلال بأمن البحر الأحمر وأمن دوله العربية المطلة عليه سيؤثر حتماً على منظومة الأمن العربي الجماعي (1).

من هنا، يشكل أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي، أهمية إستراتيجية عربية، فقد كان غلق باب المنذب، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر في عام 1973، أحد المعطيات المؤثرة في حرب أكتوبر، وسعى الإسرائيليون منذ ذلك الحين إلى تعظيم قدراتهم للتأثير على المحددات الحاكمة لأمن البحر الأحمر راهناً ومستقبلاً. كما أن انهيار مؤسسة الدولة في الصومال ووجود قواعد عسكرية لكل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية في جيبوتي يعظمان من مصادر التهديد للمصالح الغربية والأفريقية بشكل عام، والدول المشاطئة عليه خاصة (مصر، السودان، السعودية، الأردن، إريتريا، اليمن، والصومال). وفي ضوء التطورات الجارية في البحر الأحمر، خصوصاً انتشار عمليات القرصنة البحرية فيه، وصدر 6 قرارات من مجلس الأمن الدولي بهذا الشأن، اعتباراً من يونيو 2008. إذاً فمن الضروري التعرض لأبعاد تلك التطورات من زاوية تأثيرها في أمن البحر الأحمر، بدءاً بانتشار عمليات القرصنة البحرية والشكوك المتعلقة بها، وكذلك المصالح الإسرائيلية في البحر الأحمر، ثم التحركات الدولية والعربية إزاء تهديد الأمن في البحر الأحمر، وأخيراً، السياسات المقترحة لصيانة الأمن في البحر الأحمر (2).

أولاً: أسباب صعود عمليات القرصنة

يعود ذلك التصاعد في عمليات القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية إلى عدة أسباب رئيسية تتعلق ببداية الانهيار المؤسسي للدولة الصومالية منذ تسعينيات القرن العشرين، وسيطرة

(1) د. حسن أبو طالب : أمن البحر الأحمر مرة أخرى، جريدة الأهرام، 8 أكتوبر 2008.

(2) د. أماني الطويل : أمن البحر الأحمر .. الواقع والتحديات، السياسة الدولية، القاهرة، العدد 176، أبريل 2009، ص 216.

عصابات أمراء الحرب ومليشياتهم القبلية على أجزاء الصومال المختلفة. ولم يتمكن هؤلاء من ملء الفراغ الذي تركه انهيار الدولة، بل بدأت حرب أهلية مدمرة وفرت فرصاً لسفن الضيعة الأجنبية لغزو شواطئ الصومال في وقت مبكر لنهب الخيرات الوفيرة في البحر. فساحل الصومال يعد الأطول أفريقياً حيث يقدر بـ 3300 كم، ويتوفر فيه ثروة بحرية وفيرة ومتنوعة، بما فيها طيور البحر والحيتان وأسماك القرش والعديد من أنواع السلاحف والدلافين.. إلخ⁽³⁾. وكانت الاستفادة متبادلة بين الأساطيل الأجنبية والمليشيات وأمراء الحرب الذين يستصدرون لهم الرخص، ولذلك كان الجميع يعمل على عدم عودة الاستقرار للصومال⁽⁴⁾. وهو ما يستدل عليه بتصدر الصومال لتصنيف الدول الفاشلة على المستوى الدولي لعام 2008، ويعود هذا الفشل إلى تردي الأوضاع الأمنية في الصومال نتيجة لاستمرار انهيار مؤسسات الدولة وغياب القوات العسكرية الوطنية القادرة على السيطرة على كافة أرجاء الإقليم الصومالي، ومن ثم لا يتجاوز الإنفاق العسكري الصومالي نسبة 0.9% من الناتج المحلي الإجمالي.

كما يمكن اعتبار الأزمة الإنسانية في الصومال وتفاقم الأوضاع الاقتصادية أحد أهم أبعاد تزايد عمليات القرصنة البحرية، حيث لا يتجاوز الناتج القومي الإجمالي للصومال حوالي 2.509 مليار دولار، بمعدل نمو سنوي ضئيل يقدر بحوالي 2.6%، بينما وصل متوسط دخل الفرد إلى حوالي 600 دولار سنوياً، أي أقل من دولارين يومياً بما يجعل من قوة العمل الصومالية البالغ عدد أفرادها حوالي 3.7 ملايين مواطن، عرضة للاستقطاب من جانب قادة القرصنة، خاصة إذا ما علمنا أن متوسط دخل القرصنة يتراوح بين 10 و 12 دولاراً يومياً للفرد الواحد. كما يمكن اعتبار الحرب الأمريكية على الإرهاب أحد أسباب تصاعد وتيرة عمليات القرصنة البحرية نظراً لتركيز إدارة الرئيس الأمريكي السابق، جورج بوش، على محاربة

(3) Scott Coffen-Smout, "Pirates, Warlords and Rogue Fishing Vessels in Somalia's Unruly Seas", <http://www.chebucto.ns.ca/~ar120/somalia.html>.

(4) مهدي حاشي : « شبكة الصومال اليوم للإعلام - قرصنة الصومال ... رؤية مختلفة »، الصومال اليوم : http://somalitodaynet.com/news/index.php?option=com_content&task-view&id=1788&Itemid=29.

التنظيمات الإرهابية دون أن تضع في اعتبارها وجود عصابات للجريمة المنظمة هدفها الربح مثل شبكات المافيا وغسيل الأموال والاتجار في البشر والقرصنة (5).

ومن ناحية أخرى، فإن قيام الولايات المتحدة بإسقاط نظام « اتحاد المحاكم الإسلامية » في الصومال من خلال دعم التدخل العسكري الإثيوبي على أثر تعثر المفاوضات بين ممثلي تلك المحاكم والحكومة الصومالية الانتقالية، قد أسهم بصورة مباشرة في عودة عمليات القرصنة البحرية. فقد نجحت المحاكم خلال فترة سيطرتها على الصومال، في فرض النظام وتحقيق الأمن في غالبية الأقاليم الصومالية، فضلاً عن تصديها بقوة للقرصنة، وهو ما أقرب به « جيسون ماكلور » المحرر بمجلة النيوزويك الأمريكية في عددها الصادر 9 سبتمبر 2008. هذا التدخل الأمريكي أدى إلى عودة التناحر بين الميليشيات الصومالية على السلطة من جديد، وهو ما استغله القرصنة الذين استطاعوا السيطرة على موانئ السواحل الصومالية، وخاصة ميناء « آيل » بإقليم « البونت لاند » التي أضحت مرتكزاً لعملياتهم على الرغم من أن عددهم، وفق تقديرات المكتب البحري الدولي، لا يتجاوز 1200 فرد.

ثانياً: طبيعة تهديدات عمليات القرصنة على أمن البحر الأحمر

تمثل أعمال القرصنة البحرية تهديداً للأمن والاستقرار والاقتصاد والمصالح الإستراتيجية، لكافة الدول المطلة على البحر الأحمر أو المتحكمة في منفذه الجنوبي عبر خليج عدن وباب المندب، اليمن والصومال، أو من قبل مصر المتحكمة في المدخل الشمالي عبر قناة السويس، بل هو تهديد يشمل أمن دول الخليج بشكل مباشر وهي المستفيد الرئيسي من الممر المائي لتسهيل مرور نفطه وتجارته إلى الشمال وبالعكس.

ويتميز البحر الأحمر بموقعه كممر مائي يربط بين العديد من القارات، فهو حلقة الوصل بين شطري العالم العربي والآسيوي والأفريقي، كما أنه يصل البحر الأبيض المتوسط بالمحيط

(5) محمد عبد الله يونس : العرب وتدايعات القرصنة .. تحديات أمنية واقتصادية، موقع إسلام أون لاين.نت:
http://www.islamonline.net/servlet/Satellite?c=ArticleA_C&cid=1227792528599&pagename=Zone-Arabic-News/NWALayout.

الهندي عن طريق قناة السويس وقناة باب المندب، ويربط شرق أفريقيا بالبحر المتوسط وجناحه الأوروبي، كما يربط جنوب آسيا وشرقها، وهو بذلك يختصر الوقت والمسافات والكلفة المالية مما يجعله يتمتع بالعديد من المميزات الإستراتيجية أهمها (6):

- يعتبر البحر الأحمر قناة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة، ومن هنا تزيد أهميته الإستراتيجية سواء من الناحية العسكرية أو الاقتصادية أو الأمنية.

- البحر الأحمر هو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا. وتحتاج أوروبا إلى نقل حوالي 60% من احتياجاتها للطاقة عبر البحر الأحمر، وأيضاً نقل حوالي 25% من احتياجات الولايات المتحدة الأمريكية من النفط العربي.

- البحر الأحمر هو أحد الممرات الرئيسية للملاحة والتجارة الدولية بين أوروبا وآسيا. وتقدر نسبة السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنوياً بأكثر من عشرين ألف سفينة.

- للبحر الأحمر أهمية كبرى للأمن العربي سواء على المستوى القومي أو على المستوى القطري للدول العربية المطلة عليه، وأيضاً للأمن العالمي، وأمن الدول الإفريقية، وهذه الدوائر الأمنية متصلة ومتداخلة ومركز ثقلها الإستراتيجي هو القرن الإفريقي وما يجاوره من مناطق، وإذا كان القرن الإفريقي هو المركز الحيوي لدوائر الأمن المختلفة فإن باب المندب وخليج عدن يصبحان البؤرة التي تتركز عندها الأهمية القصوى لأمن جميع الأطراف.

- تقع ثروات قاع البحر الأحمر وباطنه في نطاق المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول المطلة عليه إذ لا يزيد عرض البحر الأحمر عن 402 كيلو متر، لذا فمن حق هذه الدول وغالبيتها دول عربية أن تكون لها السيادة الدائمة على الموارد البيولوجية والمعدنية في البحر.

وفي سياق عمليات القرصنة، يمكن رصد أن هذه الحالات قد بدأ الإعلان عنها من جانب المكتب البحري الدولي IMB اعتباراً من عام 2005، لتصل إلى 150 سفينة مختطفة

(6) سمير العبدلي : تأثير القرصنة الصومالية في البحر الأحمر وتداعياتها على الأمن القومي العربي، مركز الجزيرة للدراسات، 2008/12/24.

حتى نهاية عام 2008، التي وقع فيها وحدها 100 حالة اختطاف. من بينها سفينة نفط سعودية كانت تحمل نفطاً بمائة مليون دولار، حيث تم تحريرها من القراصنة بفدية 25 مليون دولار⁽⁷⁾. وكذلك سفينة البحرية الأوكرانية «فاينا» التي كانت تحمل على متنها أسلحة روسية الصنع من بينها 33 دبابة من طراز تي-72 كانت متجهة إلى كينيا وتعرضت للاختطاف في 25 سبتمبر 2008.

وتتمثل أهم تهديدات القرصنة البحرية على البحر الأحمر وممراته في التالي⁽⁸⁾:

- إمكانية تحول طرق التجارة الدولية والنقل البحري عنه مما يضعف من مدخولات الدول المطللة عليه اقتصادياً.
- أن يتحول البحر الأحمر إلى بؤرة للصراعات والحروب والتدخلات الإقليمية والدولية النشطة وجماعات الإرهاب الدولي ومافيا المخدرات.
- أن يتم تدويل البحر الأحمر وممراته مما يفقد الدول العربية السيادة عليه والحصول على الثروات التي يحتويها.
- أن تكون إسرائيل اللاعب الأساسي في رسم إستراتيجيته الأمنية والاقتصادية وفق مصالحها وحلفائها في إطار مشروع الشرق الأوسط الجديد بعيداً عن المصالح العربية.

ثالثاً: انعكاسات تهديدات عمليات القرصنة على أمن البحر الأحمر

تكشف طبيعة التهديدات التحولات التي أصابت مفهوم أمن البحر الأحمر، التي بات على الدول العربية المطللة على البحر الأحمر التعامل معها بأكبر قدر من الحكمة والعمل الجماعي، كما أنه من الواضح أن نقطه البداية هنا هي السيطرة على الوضع المتدهور في الصومال، بما يسمح لاحقاً بإعادة بناء مؤسسات هذا البلد، ومن ثم تحويله من نموذج لبلد فاشل فشلاً ذريعاً، إلى بلد طبيعي يعرف التزاماته تجاه شعبه وتجاه المصالح الدولية المختلفة.

(7) د. أماني الطويل، مرجع سابق.

(8) سمير العبدلي، مرجع سابق.

صحيح هنا أن كلاً من الجامعة العربية والاتحاد الإفريقي قد بذلا جهداً سياسياً من أجل تحقيق مصالحة بين الحكومة الانتقالية وبين جماعات المعارضة، لاسيما قيادة المحاكم الإسلامية، لكنها جهود لم تثمر عن شيء إيجابي. وكانت ومازالت عقدة الوجود العسكري الإثيوبي نقطة خلاف جوهرية انهارت بسببها كل محاولات إجراء مصالحة قابلة للتحقق، ومما يؤسف له، أن دور الأمم المتحدة في معالجة الشأن الصومالي هو دور بلا معنى أو قيمة، ولا يتعدى التحركات الرمزية بين وقت وآخر، وإذا قورن بالاهتمام المبالغ فيه بما يجري في دارفور، لأمكن القول إن غياب الأمم المتحدة عن الشأن الصومالي طوال عقد ونصف العقد، قصد منه إحداث تغييرات كبرى في المنطقة⁽⁹⁾.

وبذلك تنحصر انعكاسات تهديدات عمليات القرصنة على أمن البحر الأحمر بشكل خاص، على المستوى الأمني والاقتصادي، وهي على النحو التالي :

الانعكاسات على المستوى الأمني:

1- دفعت عمليات القرصنة البحرية عدداً من الدول الكبرى لإرسال وحدات من قواتها البحرية لحماية سفنها من هجمات القراصنة، بشكل قد يؤدي إلى تدويل أمن منطقة البحر الأحمر بصورة متصاعدة. واستندت هذه الدول إلى قرارات مجلس الأمن المتخذة في هذا السياق، والتي سمحت بدخول سفن حربية للمياه الإقليمية للصومال بموافقة حكومتها لمكافحة القرصنة البحرية، وهو ما أدى لتصاعد المخاوف العربية من ذلك التواجد العسكري الكثيف للقوات البحرية الدولية، في منطقة تعد جزءاً من مجالها الحيوي الجيوستراتيجي. فقد نجحت فرنسا، في سبتمبر 2008، في استصدار قرار من مجلس الأمن، يحمل الرقم 1838، يسمح بمرافقة وتأمين السفن المارة في المياه الإقليمية للصومال وخليج عدن وخاصة سفن صيد التونة. أما التطور الأبرز على صعيد تدويل أمن البحر الأحمر، فتمثل في قيام حلف الناتو، في منتصف شهر أكتوبر 2008، بنشر سبع سفن تابعة للدول أعضاء الحلف، مما يعتبر استكمالاً لسعي تأمين تواجد عسكري في إفريقيا، خاصة بعد تأسيس

(9) د. حسن أبو طالب، مرجع سابق.

القيادة المركزية للجيش الأمريكي في إفريقيا « أفريكوم » في قاعدة عسكرية بجيبوتي، تضم حوالي 1800 جندي أمريكي لمكافحة الإرهاب في الدول الإفريقية. وبالإضافة لما سبق، فقد صادق الاتحاد الأوروبي، في 20 نوفمبر 2008، على إرسال أسطول مكون من سبع سفن حربية مدعمة بطائرات هليكوبتر للاستطلاع البحري قبالة السواحل الصومالية في ديسمبر 2008 (10).

- أصبح تدويل أمن البحر الأحمر يحمل في طياته تداعيات كارثية على الأمن القومي العربي، ليس أقلها حرمان الدول العربية من السيطرة على حركة الملاحة في الممر المائي الذي تعد غالبية الدول المطلة عليه دولاً عربية باستثناء إسرائيل وإريتريا، بل قد تكتسب أطراف دولية حقوقاً في المنطقة استناداً لقرارات مجلس الأمن، التي حولت لها استخدام القوة في مواجهة القراصنة، والتي قد تستخدم للضغط على الدول العربية في حالة تضارب المصالح مع تلك الأطراف الدولية. ويصلح مصطلح الاحتواء الجغرافي للمنطقة العربية لوصف حالة المنطقة في حالة تدويل أمن البحر الأحمر، إذا ما استعرضنا خريطة التواجد العسكري الأجنبي على أطرافها ابتداءً بأفغانستان، ومروراً باختراقها بعد احتلال العراق عام 2003، وانتهاءً بالتواجد العسكري الكثيف قبالة السواحل الصومالية وفي مياه خليج عدن، وإنشاء القيادة المركزية الأمريكية « أفريكوم » في جيبوتي. ومن ثم فقد بات على الدول العربية المعنية، وخاصة مصر واليمن والمملكة العربية السعودية وجيبوتي والصومال، التنسيق فيما بينها بشكل جاد للتعامل مع تلك التداعيات، وإذا لم يكن نشر قوات عربية مشتركة في جنوب البحر الأحمر ممكناً من الناحية العملية، فإن الخيار المطروح بقوة يتمثل في دعم استصدار قرار من مجلس الأمن، يخول الاتحاد الإفريقي بالقيام بمهمة حماية السواحل الصومالية، مع توفير الدعم المالي والتقني لتلك القوات (11).

- لا يمكن فصل عمليات التدويل المذكورة عن المخطط الأمريكي لاختراق القارة الأفريقية وإعلان قيام قيادة عسكرية أمريكية خاصة لإفريقيا « أفريكوم » وهكذا يمكن اعتبار تدويل

(10) محمد عبد الله بونس، مرجع سابق.

(11) المرجع السابق نفسه.

مياه البحر الأحمر امتداداً طبيعياً لمشروعات عسكرية الوجود الأمريكي في أفريقيا وهدفه غير المعلن هو تأمين تدفق النفط من قارة تمثل بالفعل مصدراً رئيسياً لواردات الطاقة الأمريكية في عالم مضطرب وذلك لأنه سرعان ما ستصبح دول في خليج غينيا منتجة للنفط مثل نيجيريا وأنجولا مصدراً لربع واردات الولايات المتحدة من النفط وهو هدف تتطلع إليه واشنطن تحت شعار الخلاص من عبء استيراد النفط من الدول الشرق أوسطية.

4- تشير عدة عوامل أخرى، إلى إرجاع بروز الدور الإسرائيلي في هذه الأزمة الحالية إليها، وأهمها (12):

- عدم ورود السفن الإسرائيلية على قائمة السفن التي تعرضت للقرصنة منذ تطورت الأزمة خاصة وأن أسطول « زيم » الإسرائيلي يجوب المنطقة، وأنها وجدت في هذه الأحداث فرصة جديدة لتفعيل مشروعها لتدويل البحر الأحمر رغم أنها لا تملك سوى عدة أميال في إيلات على شاطئ البحر الأحمر.
- تغييب إريتريا عن الاجتماع الذي عقده الدول العربية المطللة على البحر الأحمر في القاهرة في 20 نوفمبر 2008، بل جاء اعتذارها قبل 48 ساعة من الاجتماع.
- التواجد الإسرائيلي في إريتريا وإثيوبيا وما يتردد عن التواجد الإسرائيلي في كل من جمهورية أرض الصومال وبونت لاند وغيرها من دول المنطقة.
- وعن الأهداف الإسرائيلية يربط المحللون العسكريون بينها وبين الخطط الأمريكية لعسكرة المياه الدولية في البحر الأحمر، حيث تسعى إسرائيل لبعث الحياة في مشروع قناة البحرين التي تصل البحر الأحمر والبحر الميت، كخطوة أولى نحو إنشاء الجزء الثاني من القناة التي ستسير غرباً إلى البحر المتوسط عند منطقة حيفا، والهدف الرئيسي من ورائها هو إفقاد قناة السويس أهميتها الإستراتيجية، وتوجيه طعنة لمصر بعد أن ظهرت محاولات إسرائيلية لعدم حصر المعركة مع العرب في الجبهة الحدودية الطبيعية لأسباب كثيرة، ولذلك لا بد من توسيع هذه الجبهة نحو ما يسمى دول المحيط العربي.

(12) جمال مظلوم : القرصنة البحرية في خليج عدن وانعكاساتها على أمن البحر الأحمر، سلسلة قضايا المركز الدولي للدراسات المستقبلية والإستراتيجية، القاهرة، يناير 2009، ص 30-31.

- تحدثت بعض التقارير عن أن إسرائيل منذ السبعينيات تحرص على امتلاك سفن حربية وغواصات يبلغ مداها خمسة آلاف كيلومتر، يمكنها الوصول من ميناء أيلات إلى باب المندب والعودة دون التزود بالوقود، كما أن الأكثر أهمية هو أن مقترح تدويل البحر الأحمر يجب أن ينظر إليه باعتباره جزءاً من مخطط إقامة الشرق الأوسط الكبير، الذي طرحه « شيمون بيريز » رئيس الدولة العبرية وتبنته واشنطن بعد توقيع اتفاق أوسلو ومعاهدة السلام عام 1994 الأردنية الإسرائيلية.

- في دراسة أعدها، بنحاس مثير، الباحث في الدراسات الإستراتيجية في جامعة تل أبيب ذكر أن إسرائيل لا يمكنها تحت أي ظرف من الظروف السماح بأن يتحول البحر الأحمر إلى بحيرة عربية، وأنها لا بد من أن تتخذ كل الإجراءات الكفيلة بمواجهة أي تدهور قد يعيق الملاحة الإسرائيلية في هذا البحر.

إن المصالح العربية في البحر الأحمر، بما في ذلك سلامته وأمنه وإبعاده عن الوصاية الدولية، وتأمين ممراته، هي مصالح إستراتيجية غير قابلة للتنازل، وإذا كان الأوروبيون قد بادروا بإنشاء قوة أوروبية تخصص للعمل في خليج عدن، فمن الأولى أن تبادر الدول العربية الخمس المطلة على البحر الأحمر إلى وضع إطار عمل جماعي بحري لحماية المصالح العربية والتنسيق، وفقاً للمعاهدات الدولية، مع تلك القوى البحرية الدولية التي تعمل وفقاً لأولوياتها ومصالحها الخاصة. فإن لم يكن لدى العرب القوة الكافية لمنع القرصنة الصومالية أو غيرها، فعلى الأقل تكون جزءاً عضواً من التحركات الدولية سواء تحت مظلة الأمم المتحدة أو وفقاً لأية صيغة للعمل الجماعي العربي الدولي.

الانعكاسات على المستوى الاقتصادي (13):

1- لاشك أن تهديد الملاحة الدولية عبر خليج عدن والبحر الأحمر، مع تزايد عمليات القرصنة خلال السنوات القليلة الماضية، ووصول عدد السفن المختطفة حتى الآن 35-40 سفينة،

(13) المرجع السابق، ص 33-38.

كما تم مهاجمة 95 سفينة في خليج عدن والمحيط الهندي منذ يناير 2008، من قبل هؤلاء القراصنة، جعل المنطقة من أخطر الممرات الملاحية في العالم.

2- تأثر حركة الملاحة عبر قناة السويس (يمر عبر قناة السويس 7.5% من حجم التجارة العالمية)، مما عكس تراجعاً في الإيرادات الخاصة بقناة السويس، وإن لم يكن في الوقت الحالي بشكل كبير، وتشير تقديرات هيئة قناة السويس إلى انخفاض عائدات القناة من 504.5 مليون دولار في أغسطس 2008، إلى 467.5 مليون دولار في أكتوبر 2008. وكانت قناة السويس قد حققت إيرادات بلغت 4.569 مليار دولار، خلال الـ 10 شهور الأولى من عام 2008، وكانت قد بلغت 4.6 مليار دولار في عام 2007.

3- إن جزءاً مهماً من التجارة العابرة لقناة السويس يتعلق بالتجارة بين بعض بلدان جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وبين الموانئ الشرقية في الأمريكتين، وهذه التجارة هي التي يمكن أن تتأثر فعلياً، سواء عبر التحول لمسارات بعيدة عن اليابسة، وعن البحر العربي أو خليج عدن، من خلال الاتجاه عبر المحيط الهندي باتجاه طريق رأس الرجاء الصالح، أو تركيز حركة التجارة مع الموانئ الغربية للأمريكتين عبر المحيط الهادئ، لكن هذا التحول مرتفع التكاليف من ناحية ولا يخلو من المخاطر الإضافية المتعلقة بالطقس وبعد محطات التموين والصيانة وحتى بعمليات القرصنة أيضاً، لأنه مادام ازدهر هذا النشاط الإجرامي في بعض مناطق العالم، فإنه سيغري العصابات المنظمة في العالم التي لديها خبرات بحرية على الولوج إلى هذا المجال إذا لم تتخذ خطوات عالمية وإقليمية لتأمين الممرات الملاحية الحيوية لحركة التجارة العالمية. ومن ناحية أخرى فإن قناة السويس تملك ميزة قصر زمن الرحلة البحرية عبرها، عن نظيرتها عبر طريق رأس الرجاء الصالح بنحو ثلاثة أسابيع⁽¹⁴⁾.

4- التأثير السلبي على الاقتصاد العالمي فقد كان لتصاعد أعمال القرصنة، أن دفع شركات التأمين لرفع قيمة التأمين البحري على السفن والبضائع والأفراد، وبما يتناسب مع قيمة التعويضات التي قد تدفعها نتيجة للخسائر التي تتعرض لها السفن والبضائع والأفراد. كما يتسبب بدوره أيضاً في ارتفاع أسعار البضائع المنقولة.

(14) أحمد السيد النجار : القرصنة الصومالية ومصالح مصر والعرب، جريدة الأهرام، 2008/11/27.

5- المملكة العربية السعودية هي إحدى الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، والذي يعتبر بالنسبة لها أحد الشرايين الهامة البديلة لتصدير منتجاتها بعيداً عن موانئ التصدير الواقعة على الخليج العربي، والتي تعرضت باستمرار خلال العقود الثلاثة الأخيرة لعدم الاستقرار. فنفت المملكة المصدر عبر البحر الأحمر ومشاريع تحلية المياه ومستلزمات عملية التنمية التي يتم استيرادها عبر موانئ المملكة على البحر الأحمر تعتبر مهددة أيضاً.

6- إن التوتر والإرهاب يعني في الأساس توقف عجلة التنمية في الدول المطلة على البحر الأحمر، مما يعني مزيداً من التخلف والبطالة، لاسيما وأن هذه الدول في الأساس تعاني من مشكلات في التنمية.

7- تراجع الطلب على الشحن البحري في الخليج بنسبة 15% بداية من شهر ديسمبر 2008، نتيجة تصاعد أعمال القرصنة البحرية.

رابعاً: مستقبل الأمن والتعاون في البحر الأحمر

إن دراسة مستقبل الأمن والتعاون في البحر الأحمر يجب أن تكون في إطار المستجدات العربية والإقليمية والدولية التي أعقبت حقبة الحرب الباردة، والتي لم تصل بعد إلى معادلات أو ترتيبات كاملة فيما بين الأطراف المختلفة. ويجعل هذا الغموض الباب مفتوحاً على مصراعيه أمام احتمالات وسيناريوهات عدة يمكن أن تحدث في المستقبل، وبخاصة أن إقليم الشرق الأوسط وأقاليمه الفرعية المتمثلة في الخليج العربي، والبحر الأحمر، والقرن الأفريقي، يمر اليوم بمرحلة انتقالية خطيرة، تتميز بأنماط التفاعلات ذات الصلة بسياسة القوى والاعتبارات الجيوبوليتيكية، إضافة إلى أنماط جديدة للتفاعل بناءً على الاعتبارات والحقائق الجيو-اقتصادية التي تحتاج إلى بعض الوقت حتى تنضج وتبلور في شكلها النهائي، وذلك بالنظر إلى التطورات والمتغيرات في البيئة المحلية للبحر الأحمر، والمحددات الإقليمية والدولية المؤثرة فيها.

كما أنه على الرغم من أن معظم البلدان المطلة على بحر مغلقة وشبه مغلقة قد تمكنت من تأسيس شكل من أشكال التنظيم الإقليمي لحفظ الأمن، وتعزيز التعاون فيما بينها في

مختلف المجالات، فإن إقليم البحر الأحمر على الرغم من تمتعه بخصائص جيوبوليتيكية وإستراتيجية بالغة الأهمية ظل من النظم الإقليمية القليلة في العالم التي لم تستطع حتى الآن

بلورة هويتها وشخصيتها الإقليمية المؤثرة. ويعزى ذلك تارة إلى تناقض وتباين مصالح الأطراف الفاعلة في النظام الإقليمي للبحر الأحمر، وتارة إلى تضارب إنشاء مثل هذه الآليات مع مصالح الدول الكبرى المهيمنة على النظام الدولي، وبخاصة في حقبة الحرب الباردة، إضافة إلى أن التكوين الاجتماعي والمعطيات السياسية والأيدولوجية فيه قد أبطأت ديناميكيات بروز مثل هذا التنظيم.

ولقد ساعدت عوامل أخرى على عدم بلورة نظام إقليمي للبحر الأحمر مثل تعدد هويات دول البحر الأحمر، إلى جانب تعدد الانتماءات وعدم التجانس المطلق في المكونات الثقافية والعرقية لدول البحر الأحمر. إضافة إلى التفاوت في القدرات الاقتصادية بين دوله، كما أن اختلاف المصالح والرؤى والمدركات من جانب النخب الحاكمة حول وضع الأولويات ورصد التحديات التي تواجه الإقليم قد ترك المجال مفتوحاً للتفسيرات المتناقضة والمتباينة لمصادر تهديد أمن البحر الأحمر، لكل دولة حسب خصوصيتها ووضعها في التنظيم ووفقاً لمصالحها القومية.

هذا إلى جانب عدم بلورة رؤية إقليمية ناضجة للنظام العربي أو النظام الشرق أوسطي، وهما يمثلان المركز والقلب للنظام الإقليمي الكلي، الذي يمثل البحر الأحمر أحد أطرافه، كما أن ارتباط بعض دول البحر الأحمر بتجمعات ونظم إقليمية أخرى قد أضعف اهتمام دول البحر الأحمر ببلورة رؤيتها المشتركة لقيام مثل هذا التنظيم. ويحتضن إقليم البحر الأحمر كذلك بين جوانحه عدداً من الصراعات الممتدة مثل الصراع العربي-الصهيوني، الذي كان لتداعياته أثر سلبي في تماسك النظام الإقليمي للبحر الأحمر، مما خلق جواً من الاستقطاب والتوتر بين وحداته، وهو ما أثر في وحدة النظام وتماسكه، هذا بالإضافة إلى أن صراعات دول القرن الأفريقي المتجددة والمتلاحقة، ساعدت أيضاً على إفراز جو من التوتر وعدم الاستقرار في الإقليم.

أما بالنسبة للمؤثرات والعوامل الخارجية التي ساعدت على عدم بروز نظام إقليمي للبحر الأحمر، فقد تمثلت في الاهتمام المتزايد الذي أولته القوات العظميان للإقليم طيلة حقبة

الحرب الباردة، وتمركزهما العسكري المستمر في المنطقة، مما أسفر عن وجود حالة من الاستقطاب داخل الإقليم انعكست سلباً على علاقات دوله ببعضها البعض. وعلى الرغم من

كل هذه التحديات فإن حاجة دول إقليم البحر الأحمر تظل ماسة إلى بلورة شكل من أشكال التنظيم الإقليمي ذي الأهداف السياسية والاقتصادية والعسكرية، ويرتبط بمطالب القوى ذات المصلحة في البحر الأحمر، سواء أكانت هذه القوى محلية أو إقليمية أو دولية أو تجمعات وروابط إقليمية متشابهة.

إن الدول العربية المطلة على البحر الأحمر معنية بصفة خاصة بدفع وتبني جهود إنشاء هذا التنظيم، متبعة إستراتيجية واقعية مبنية على حقيقة مؤداها أن تحقيق أمن البحر الأحمر لا يتحقق دون أن توضع في الاعتبار المتغيرات التي حدثت في البيئة الدولية والإقليمية وتأثيراتها الآنية المستقبلية في المنطقة بأسرها، ودون السير نحو التنمية الاقتصادية والاجتماعية وإنشاء المشاريع الاقتصادية المشتركة، التي سوف تقوي وتعزز وتيرة التقارب والتنسيق بين الدول في شتى المجالات. ويمكن أن يمتد التعاون والتنسيق ليشمل دول مجلس التعاون الخليجي، خصوصاً أنها تسير في اتجاه المزيد من الاندماج في النواحي المالية والاقتصادية، لذا قد تحتاج إلى التفاعل والتنسيق مع كتل إقليمية مجاورة، فضلاً عن إقليم البحر الأحمر، فهو بالإضافة إلى قربه الجغرافي من دول مجلس التعاون يمتلك كثيراً من المقومات الطبيعية والاستثمارية التي يمكن لدول المجلس استغلالها، حيث إن الدول المطلة عليه تعتبر سوقاً للمنتجات الخليجية ومدخلاً إلى السوق الأفريقية.

وربما أصبح من الضروري إيجاد آلية مناسبة للتنسيق وضبط الأمن، ووضع الأولويات في البحر الأحمر، على أن تتسم الآلية المقترحة بواقعية، خصوصاً أن هناك العديد من المقترحات والتصورات التي طرحت من قبل، إلا أنها لم تجد طريقها للتنفيذ، ويمكن طرح ثلاثة تصورات لشكل الآلية المقترحة (15):

(15) محمد يوسف الجعيلي : دول مجلس التعاون الخليجي وأمن البحر الأحمر، مركز الخليج للأبحاث - الإمارات العربية المتحدة، ط1، ص212-223.

يتجسد التصور الأول في آلية التعاون التي يمكن أن تتخذ شكل المنتدى في بدايتها، ويمكن أن يكون هذا المنتدى منبراً للتلاقي وتبادل الآراء، تمثل فيه كل الأطراف الرسمية، إلى جانب المنظمات غير الحكومية ومؤسسات المجتمع المدني، ورجال الأعمال والهيئات الخيرية من إقليم البحر الأحمر ومن خارجه. إن مثل هذه المنتديات قد أثبتت جدارتها في كثير من التجمعات الإقليمية، وبخاصة في جنوبي شرق آسيا، ويمكن لهذا الملتقى أن يضع تصوراً لمجمل القضايا التي تواجه البحر الأحمر وكيفية حلها، ثم بعد ذلك يمكن لدوله أن تقوم بوضع هذه المقترحات موضع التنفيذ.

ويتمثل التصور الثاني في تطوير الهيئة الإقليمية لحماية بيئة البحر وخليج عدن، وتوسيع صلاحياتها لتشمل إلى جانب حماية البيئة دراسات الجدوى للمشاريع التي يمكن استغلالها بواسطة دول البحر الأحمر، ويدعم هذا الاتجاه تطور القانون الدولي للبحار لعام 1982، الذي يحث على تكوين منظمات إقليمية في البحار المغلقة وشبه المغلقة تعمل على استغلال الثروات وترقية البحث العلمي لمصلحة جميع الدول المشاطئة.

أما التصور الثالث، فيقضي بإنشاء مجلس تعاون مشترك للدول العربية المطلة على البحر الأحمر، يمكن أن يتوسع في المستقبل ليضم أطرافاً غير عربية عندما تسمح الظروف بذلك، وأن يكون للمجلس بعض اللجان المتخصصة، وهو تنظيم يشبه دول مجلس التعاون الخليجي، إلا أن تأسيس مثل هذا الكيان الإقليمي يحتاج إلى مبادرة من الدول القائدة في التنظيم مثل السعودية والإمارات ومصر، وإلى ظروف إقليمية ودولية مواتية.

وفي هذا الإطار تجدر الإشارة إلى ضرورة ربط دول الخليج والبحر الأحمر بطريق بري يربط منطقة الخليج بميناء العقبة الأردني، مع العمل على إحياء الهيئة السعودية - السودانية المشتركة لاستغلال ثروات البحر الأحمر، والنظر في إمكانية انضمام دول أخرى إليها.