



المصدر: البيان

التاريخ : ٣٠ أغسطس ٢٠٠٩

القرصنة البحرية والعلاقات الدولية

بعلم : دندبه ببايون

شهدت السنوات الأخيرة عودة القرصنة البحرية التي كان يسود الاعتقاد أنها قد اختفت منذ عدة قرون. هذا الانبثاق للقرصنة يعود إلى تضافر مجموعة عوامل ترتبط عضواً مع مسار العولمة الليبرالية، وإذا كانت آليات القرصنة الحديثة تختلف حسب المناطق التي تمارس فيها فإن أشكال مكافحة هذا التحدي الجديد للعلاقات الدولية تكشف عن عجز العديد من الدول وعن تحلل مفهوم الدولة - الأمة في بعض مناطق العالم.

وأنه لأمر له دلالاته ملاحظة أن نشاط القرصنة قد تقلص كثيراً في منطقة جنوب - شرق آسيا ذات التقاليد «العريقة» بالقرصنة في مضيق ملقا وفي كل من الفلبين وماليزيا واندونيسيا. إن الدول الشاطئية الإقليمية عبات في السنوات الأخيرة إرادتها السياسية المشتركة وقواتها العسكرية من أجل مكافحة القرصنة التي جعلت هذه المنطقة البحرية منذ عشر سنوات هي الأكثر خطورة في العالم، لكن عبر التعاون والتنسيق منذ ٤ سنوات تمت مكافحة القرصنة بفعالية كبيرة، هذا إذا لم يكن القضاء عليها.

المسألة مختلفة تماماً في خليج عدن وفي عرض الصومال حيث أخذت نشاطات القرصنة أبعاداً مقلقة، وينبغي أولاً التذكير بوضع الفوضى السائد في الصومال منذ سقوط زياد بري عام ١٩٩١ وهزيمة الجيش الأميركي أثناء محاولة التدخل التي قام فيها عام ١٩٩٣. وبدا منذئذ أن المجموعة الدولية لم تعد تهتم بتلك البلاد وزاد في خطورة الوضع إعلان الاستقلال الذاتي لبونتلاندي عام ١٩٩٨.

القرصنة المحلية هي نشاط تقليدي في المنطقة، لكن الجديد يكمن في أنها أصبحت صناعة منظمة ومربحة، ولم يعد الأمر يتعلّق بالهجوم على سفن الصيد ولكن على سفن التجارة الدولية كما دلّ بوضوح اختطاف سفينة سيربوس ستار السعودية عام ٢٠٠٨ على بعد ٨٠٠ كيلو متر جنوب شرق ميناء مومباسا الكيني. لقد وسع القراصنة الصوماليون من مجال نشاطهم وطوروا من أدوات عملهم عبر استخدام التكنولوجيا الحديثة من الأسلحة ووسائل الاتصال.

وكانت سفينة سيربوس ستار تنقل ٢ مليون برميل من النفط الخام قيمتها ١٠٠ مليون دولار وبما أنها كانت كبيرة إلى درجة عدم إمكانية مرورها عبر قناة السويس كان عليها الدوران حول إفريقيا لتسليم الشحنة إلى الأسواق الغربية.

ومن المعروف أن الطريق البحري الذي يمر في خليج عدن للوصول إلى قناة السويس ليس أكثر أماناً رغم أن ١٦٠٠٠ سفينة تأخذه كل عام، هذا يعني أن الطريقين البحريين من منطقة الخليج إلى أوروبا يقعان تحت تهديد القراصنة. وهذا له أثره على قيمة التأمين وبالتالي على أسعار الوقود في محطات التوزيع. ونظراً لضخامة التحدي لا يمكن للإجابة أن تكون سوى دولية مع العلم أنه لن تتم تسوية الأمر نهائياً طالما لم يستقر الوضع السياسي في الصومال.

وكانت عشرة دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي قد نظمت عملية «اتلانت» منذ شهر ديسمبر ٢٠٠٨ تحت قيادة بريطانية. وتم المهمة الأوروبية بالتعاون الوثيق مع الحلف الأطلسي المتواجد في المحيط الهادئ كي يؤمن خاصة وصول المساعدات الدولية إلى ٣ مليون صومالي، أي ٤٠ بالمائة من السكان.

هذه المستجدات قد تكون إيجابية لكنها لا تحل المشكلة سوى جزئياً نظراً لاتساع المنطقة المطلوب مراقبتها. من جهة أخرى استفاد القراصنة من البند الذي تبنته في عام ١٩٨٢ وثيقة الأمم المتحدة حول قانون البحار والذي زاد عرض المياه الإقليمية من ٣ إلى ١٢ ميلاً. لقد سمح ذلك لهم بالقيام بقرصنتهم في أعالي البحار ثم يلجئون إلى المياه الإقليمية لدولة ضعيفة مثل الصومال حيث يكونون بمنجاة من العقاب. ولهذا السبب كان الرئيس الصومالي قد طلب في عام ٢٠٠٨ من مجلس الأمن الاقتراع على قرار يسمح لبعض الدول المتعاونة العمل في المياه الإقليمية الصومالية متخلياً بذلك عن جزء من السيادة الوطنية.

وعرفت الأشهر الأخيرة في بعض المناطق البحرية الخطيرة ظهور شركات خاصة تؤمن حماية السفن بواسطة وجود عناصر مسلحين على متنها. ومثل هذه الخصخصة للأمن تطرح عدة مشاكل قانونية وسياسية إذ تضع بعض الدول الضعيفة تحت الوصاية عملياً. هكذا نرى في القرن الحادي والعشرين بروز شركات خاصة حولتها الدول شن حرب ضد القراصنة، الأمر الذي يمنع القانون الدولي منذ عام ١٨٥٦.

كاتب فرنسي