



Naif Arab University for Security Sciences

Arab Journal for Security Studies

المجلة العربية للدراسات الأمنية

<https://nauss.edu.sa><https://journals.nauss.edu.sa/index.php/ajss>

AJSS



CrossMark

## Maritime Piracy in the Horn of Africa and its Security Implications on the Arab Region

القرصنة البحرية في القرن الإفريقي وتداعياتها الأمنية على المنطقة العربية

ياسر أبو حسن\*

كلية العلوم الإستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، المملكة العربية السعودية

Yasser Abu Hassan\*

College of Strategic Sciences, Naif Arab University for Security Sciences, Saudi Arabia

Received 27 Nov. 2017; Accepted 07 May. 2018; Available Online 05 Dec. 2018

### Abstract

Maritime piracy appeared in the Horn of Africa due to regional and international implications associated with the conditions caused by the changes that took place in some countries of the region such as Somalia. This requires the need to enhance opportunities to combat pirate's activities and to drain the sources of their financial resources. In addition to punishing the pirates and bringing them to courts in order to eliminate this phenomenon and achieve maritime security and the flow of world trade with ease.

The research aimed to identify the reality of maritime piracy in the Horn of Africa and to recognize its various implications on the Arab region. The research included four themes. The first discussed the nature of piracy in the Horn of Africa. The second theme dealt with the historical basis of the security implications of piracy in the Horn of Africa. The third theme dealt with the reality of the security implications of maritime piracy in the Horn of Africa on the Arab region. While the fourth theme addressed the regional and international situation on maritime piracy in the Horn of Africa. The researcher used the analytical descriptive method and the method of systems

**Keywords:** Security Studies, Maritime Piracy, Horn of Africa, Security Implications, Arab Region, International Situation.

### المستخلص

لقد ظهرت القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي لتداعيات إقليمية ودولية ارتبطت بالظروف التي أملتتها التغيرات التي حدثت في بعض دول المنطقة مثل: الصومال؛ وذلك يتطلب ضرورة تعزيز فرص مكافحة نشاطات القراصنة وتجنيف منابع مواردها المالية، بالإضافة إلى معاقبة القراصنة وتقديمهم إلى المحاكم من أجل القضاء على الظاهرة وتحقيق الأمن البحري وانسياب التجارة العالمية بكل سهولة ويسر.

وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على واقع القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي؛ والتعرف على تداعياتها المختلفة في المنطقة العربية. وقد شمل البحث أربعة مباحث: تناول المبحث الأول: ماهية القرصنة في القرن الإفريقي، والمبحث الثاني: تناول الأساس التاريخي للتداعيات الأمنية للقرصنة في القرن الإفريقي، وتناول المبحث الثالث: حقيقة التداعيات الأمنية للقرصنة البحرية في القرن الإفريقي على المنطقة العربية، والمبحث الرابع تناول الموقف الدولي والإقليمي والعربي من قضية القرصنة البحرية في القرن الإفريقي. واتبع الباحث المنهج

الكلمات المفتاحية: الدراسات الأمنية، القرصنة البحرية، القرن الإفريقي، التداعيات الأمنية، المنطقة العربية، الموقف الدولي.

\* Corresponding Author: Yasser Abu Hassan

Email: yabbo@nauss.edu.sa

doi: [10.26735/16588428.2018.028](https://doi.org/10.26735/16588428.2018.028)

Production and hosting by NAUSS



analysis in order to follow the subject of the research in terms of description and analysis. Also, the research depended on various tools and sources to support its content in terms of data and analysis to benefit from them in linking the main themes and reach a conclusion with the most prominent findings. Moreover, the research included significant recommendations to address this subject.

للتقدم الهائل في وسائل المواصلات والاتصالات والإعلام، فإن ظاهرة القرصنة في طريقها للتطور والتعقيد، ولذا فإن الأمر يحتاج إلى بناء رؤية إستراتيجية جديدة تعمل على مكافحة الظاهرة وكبح جماحها وتقليل أضرارها، وذلك بالطرق الكفيلة والسبل اللازمة.

### مشكلة الدراسة

ظلت القرصنة بكل أشكالها وأنواعها المختلفة تُشكل تهديداً مستمرًا للسلم والأمن الدوليين، وبخاصة السلم والأمن في البحار والمحيطات، كما ظلت تمثل إفرانًا خطيرًا ومهمًا لعدم الاستقرار في بعض البلدان والمجتمعات القريبة من السواحل البحرية، وقد أصبحت أعمال القرصنة التي تطول السفن وما تحتويها من حمولة تُعبّر بشكل أساسي عن مدى خطورتها. ولقد ازدادت القرصنة البحرية في السنوات الماضية نتيجة للاضطرابات التي تشهدها بعض الدول وانتشار الفوضى في أركانها، وقد يلاحظ ذلك بشكل كبير في بعض المناطق من العالم التي تمثل بؤرًا للظاهرة وتطورها؛ ويتبلور ذلك في الاعتداءات التي يشنها القراصنة على السفن التجارية العابرة في أعالي البحار، وهي تحمل في جوفها السلع والبضائع المختلفة. وقد طالت هذه الاعتداءات مساحات شاسعة من البحار في العالم، الأمر الذي يجعل منع أعمال القرصنة البحرية صعبًا إلا إذا تضافرت الجهود الدولية والإقليمية من أجل مكافحة والحماية البحرية.

كما أن عمليات القرصنة البحرية تُلحق الضرر بخطوط الملاحة البحرية الرئيسية وتُهدد مستويات التجارة الدولية عبر البحار وتُعرض حياة الملاحين وبحارة السفن التجارية في جميع أنحاء العالم للخطر، وهذا ما يجعل القرصنة مُعضلة حقيقية تطل برأسها المرعب بين الفينة والأخرى وتتسبب في بروز كثير من المشكلات الأخرى التي تلقي بظلالها على الأمن والاستقرار، وهو ما يُبرهن على أبعاد المشكلة الأمنية التي تواجه الممرات البحرية في مستوياتها الإقليمية والعربية والتي يجب حمايتها بالسبل الكفيلة؛ وذلك عن طريق مكافحة القرصنة بجميع أساليبها وأنواعها ومستوياتها المختلفة؛ بُغية القضاء عليها تحقيقًا للأمن في جميع مستوياته المختلفة. ومن هنا يبرز التساؤل الرئيس الآتي:

الوصفي التحليلي ومنهج تحليل النظم، وذلك لتتبع موضوع البحث وصفًا وتحليلًا. كما اعتمد البحث على عدة أدوات ومصادر متنوعة تُعين على تدعيم محتوياته من حيث المعلومات والتحليل للاستفادة منها في ربط محاوره الأساسية حتى الخروج بخاتمة تحوي أهم النتائج التي توصل إليها، كما اشتمل على توصيات مهمة لمعالجة الموضوع.

## 1. مقدمة

أصبحت ظاهرة القرصنة الدولية من أهم ملامح هذا العصر الذي يتسم بالتعقيد والتشابك في القيم والمصالح، وقد أفرزت تحديات مُعقدة لازمت مبادئ القانون الدولي ونصوص الاتفاقيات الدولية التي أبرمت في هذا الصدد من قبل الأمم المتحدة باعتبارها مبادئ قانونية تسعى إلى كبح جماح ظواهر متجذرة في المجتمعات وتُحقق مصالحهم بطريقة غير مشروعة. ولذلك فقد اهتمت منظمة الأمم المتحدة عبر هذه الاتفاقيات بتحجيم القرصنة البحرية التي ظلت تعمل على تهديد وخطف السفن التجارية التي تمر عباب البحار الإقليمية والدولية. ونظرًا لطبيعة أعمال القرصنة البحرية التي تتسم بطابعها العنيف والتي باتت تنتشر تداعياتها على نطاق أوسع، فقد ظلت عمليات الشراكات الدولية والشراكات بين القطاعات المختلفة تُشكل عنصرًا مهمًا لمنع هذه الجرائم والتحقيق فيها وملاحقة مرتكبيها وتقديمهم للعدالة. وقد عادت الظاهرة تطل برأسها بين الفينة والأخرى، ولا سيما بعد الهجمات التي شهدتها السواحل الإفريقية في خليج عدن ومنطقة الساحل الصومالي وبعض المناطق الأخرى كما في جنوب شرق آسيا وبعض مناطق المحيط الهندي منذ بداية تسعينيات القرن الماضي.

وقد ارتبطت القرصنة بمنطقة القرن الإفريقي التي تُعتبر منطقة إستراتيجية في دائرة الاهتمام العالمي؛ لكونها تطل على خليج عدن، وتُشرف على باب المندب الذي يُعتبر المنفذ المهم لكثير من دول المنطقة، كما يُعتبر القرن الإفريقي منطقة إستراتيجية تجاور المنطقة العربية وتُلاصق دول العمق الإفريقي وإقليم البحيرات العظمى في وسط إفريقيا؛ والذي يميز المنطقة هو كثرة مواردها المائية والبحرية وتعدد الثروات النفطية والمعدنية الهائلة، ولهذا كانت المنطقة محلًا للتنافس الاستعماري الغربي الذي خلف إشكالات كثيرة في مقدمتها الصراعات الداخلية والنزاعات المسلحة والتدخلات الأجنبية والقرصنة البحرية؛ وذلك ما يستدعي أن تتضافر الجهود الدولية والإقليمية لحل المشكلة الماثلة والوقوف بكل قوة وحزم لمجابهة ووقف عمليات القرصنة التي بدأت تتزايد وتنتشر بصورة واضحة. ونتيجة



### حدود الدراسة

تتمثل الحدود الزمانية للدراسة في أنها قد تم تطبيقها في الفترة من 2000. 2016م؛ وهي الفترة التي شهدت تصاعداً كبيراً في ظاهرة القرصنة؛ وذلك بشكل ملحوظ، ولقد ساعدت على ذلك الطفرة التقنية والتكنولوجية الهائلة التي اجتاحت العالم حالياً.

## 2. مفاهيم ومصطلحات الدراسة

### القرصنة

مصطلح يدل على الأعمال التي تعترض الناس عن طريق القوة في أسفارهم البحرية والجوية (الهوري، 2009، ص. 6). وقد يشمل المعنى أبعاداً أخرى في مسألة التعرض لممتلكات الناس ومقنيتاتهم الخاصة ومعلوماتهم الشخصية.

### القرصنة البحرية

أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب يُرتكب لأغراض خاصة في أعالي البحار (الأحمد، 2010، ص. 14).

### القرصنة الإفريقي

هو المنطقة الجغرافية التي تشمل مساحةً من الأرض المجاورة للمنطقة العربية والتي تتمثل في الدول الإفريقية: الصومال وإثيوبيا وجيبوتي وإرتيريا وتحدها من الساحل الإفريقي المنطقة الواقعة ابتداءً من مدخل مضيق باب المندب جنوباً عند المحيط الهندي إلى البحر الأحمر من ناحية الشمال (الدومة، 2006، ص. 34).

### التداعيات الأمنية

هي النتائج التي تتبع الأسباب، أو الآثار التي تترتب على فعل ما، أو العواقب التي تأتي لاحقاً؛ بحيث تكون ذات أبعاد أمنية ترتبط بجاذبة معينة.

## 3. مباحث الدراسة

### 3.1. البحث الأول: ماهية القرصنة في القرن الإفريقي

#### 3.1.1. معنى القرصنة

القرصنة البحرية هي: «أعمال عنف تتم ممارستها بدافع المكاسب الشخصية الخاصة وتكون موجّهة ضد السفن والأشخاص الذين بداخلها، وذلك من أجل سلبهم ونهبهم بطريقة غير مشروعة، بحيث تتم هذه الأعمال غالباً في أعالي البحار وأعماق المحيطات التي

ما التداعيات الأمنية للقرصنة البحرية في القرن الإفريقي على المنطقة العربية؟ ومن خلال التساؤل الرئيس تبيثق عدة أسئلة فرعية تتمثل في الآتي:

- ما حقيقة القرصنة في القرن الإفريقي؟  
- ما الأسس التاريخية للتداعيات الأمنية للقرصنة في القرن الإفريقي؟

- ما حقيقة التداعيات الأمنية للقرصنة البحرية في القرن الإفريقي على المنطقة العربية؟

- ما الموقف الدولي والإقليمي والعربي من قضية القرصنة البحرية في القرن الإفريقي؟

### أهداف الدراسة:

- التعرف على القرصنة في القرن الإفريقي.  
- الوقوف على الأسس التاريخية للتداعيات الأمنية للقرصنة في القرن الإفريقي.  
- تبيان حقيقة التداعيات الأمنية للقرصنة البحرية في القرن الإفريقي على المنطقة العربية.  
- إبراز الموقف الدولي والإقليمي والعربي من قضية القرصنة البحرية في القرن الإفريقي.

### منهج الدراسة

اعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي والمنهج الوصفي التحليلي لتناسبهما لموضوع الدراسة.

### أهمية الدراسة

الأهمية العلمية: تسهم الدراسة في تقديم دراسة علمية متخصصة قد تفيد ذوي الاختصاص في كيفية مكافحة القرصنة بالطرق العلمية الكفيلة. وقد تكون لهذه الدراسة أهمية كبيرة في مضامينها ومحتوياتها العلمية باعتبار أن القرصنة ظاهرة باتت تُهدّد المجالين الإقليمي والدولي، وهي أيضاً جريمة تُهدّد مصالح الدولة والمجتمعات والأفراد. وقد تُسهم هذه الدراسة في إفادة الباحثين والمهتمين والطلاب وذوي الاختصاص في البحث عن الطرق العلمية الناجمة لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي.

الأهمية العملية: قد تساعد الدراسة المختصين في شأن القرصنة في التعرف على مجالات جديدة وأنشطة حديثة للمكافحة. وقد تفتح الدراسة مجالاً جديداً وأفاقاً رحبة للمهتمين والعاملين في مجال مكافحة القرصنة البحرية؛ بجانب إدخال وإضافة تقنيات حديثة في المجالات الواسعة التي تختص بالمواصلات والاتصالات الحديثة. مع تقديم توصيات ومقترحات من شأنها تعزيز الأمن المائي العربي، والإقليمي.



تعريف القرصنة البحرية في بعض الاتفاقيات الدولية:

أولاً- اتفاقية روما 1988 م للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية

نصّت المادة 3 من الاتفاقية في تعريف القرصنة على (NAUSS, 2017):

- يُعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

أ. الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد بها.

ب. ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة.

ج. تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها.

د. تدمير المرافق الملاحة البحرية أو إلحاق الضرر بها.

هـ. نقل المعلومات الزائفة وتهديد الملاحة الآمنة للسفن.

و. جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الإجرامية.

- كما يُعتبر أي شخص مُرتكباً لجُرم إذا ما قام بالآتي:

أ. التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الإجرامية.

ب. التهديد بارتكاب أي من الأفعال الإجرامية.

ثانياً - قواعد القانون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية

وترى قواعد القانون الدولي الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م (اليمني، 2012، العدد 55) في المادة (101) (UN, 2017): أن أي عمل من الأعمال التالية يُشكّل قرصنة:

- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز يكون موجّهاً إلى:

أ. أعالي البحار ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة.

ب. ضد سفينة أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

- أي عمل من أعمال الأشتراك الطوعي في تشغيل سفينة يضمن عليها صفة القرصنة.

- أي عمل يُحرّض أو يُسهّل عن عمد ارتكاب الأعمال في الفترتين أ و ب.

### 3.2. المهبط الثاني: الأساس التاريخي للتداعيات

#### 3.2.1. تطوّر القرصنة في القرن الإفريقي

تطورت مفاهيم وصور القرصنة عبر الحقب التاريخية المختلفة. فقد وصفت بعض التعريفات القرصنة بأنهم: الأشخاص الذين

لا تخضع إلى سيادة دولة معينة؛ وقد تكون لهذه الأفعال تداعيات خطيرة تُمس سلامة وأمن المنطقة التي حدثت فيها أعمال القرصنة (عبد الغني، 2007، ص. 141). وتشمل القرصنة: عمليات خطف لوسائل النقل البحرية كالسفن والبواخر، وذلك في عرض البحار عن طريق استعمال قوة السلاح. وهي عبارة عن عمليات سلب ونهب وسرقة السفن عن طريق الصعود إلى السفن وتهديد ملاحها بغرض السيطرة عليها (سليمة، 2011، ص. 379)، وترتكب هذه العمليات في أعماق البحار أو على السواحل البحرية، وذلك من قبل أشخاص يُسمون بـ«القراصنة» (الأحمد، 2010، ص. 14)، وقد أصبحت عمليات القرصنة حالياً تشكل أكبر خطر يدهم أمن البحار في العالم، وخاصة في بعض المناطق التي تُعرف بأنها مناطق إستراتيجية تكون بمثابة مناطق عبور ومرور السفن التجارية المحملة بالبضائع والسلع. ومن أهم هذه المناطق السواحل الصومالية التي تخضع خضوعاً كبيراً لعمليات القرصنة؛ حيث تُحدث معظم عمليات القرصنة في العالم قُرب هذه السواحل (الهوري، 2009، ص. 6).

### 3.1.2. مفهوم القرصنة البحرية

للقرصنة البحرية تعريفات كثيرة ومُتعددة ويمكن تعريفها بأنها: «الجرائم أو الأعمال العدائية التي يمارس فيها السلب أو العنف ضد السفن البحرية أو من بداخلها أو ما تحملها»؛ وكذلك يُعرّف القرصان بأنه: «هو الذي يركب البحار من أجل نهب وسلب وسرقة السفن التجارية» (الهوري، 2009م، ص. 64). وقد ظهر تعريف مصطلح «القرصان» في القرن الـ (18) الميلادي إشارة إلى قرصنة البحر الأبيض المتوسط، فهو تعريف يدل على أنهم: «أشخاص خارجون عن القانون». كما وُصفوا بأنهم لصوص البحر الذين يهاجمون السفن والمدن الساحلية من أجل تحقيق أهدافهم الخاصة» (عبد الغني، 2007م، ص. 138). وبالتالي فإنّ القرصنة هم الأشخاص الذين يجوبون البحار والمحيطات بقصد سرقة ونهب البضائع والحصول على الأموال من السفن المبحرة والمحملة بالأغراض حتى ولو كانت راسية على السواحل. ومن خلال ذلك يُمكن الوصول إلى الآتي (الكعبي، 2011م، ص. 98):

- أن القرصنة البحرية هي عبارة عن نهب وسلب وسرقة ترتكب في لُج البحار أو أحياناً على سواحل المدن التي ترسو عليها السفن.

- أصبحت ظاهرة القرصنة حالياً تُشكّل أكبر خطر يدهم البحار وما حولها في العالم، وخاصة السواحل الإستراتيجية كسواحل منطقة القرن الإفريقي التي تخضع خضوعاً كبيراً لعمليات القرصنة بصورة واضحة.



بيئة مناسبة لتنامي ونشاط ممارسة ظاهرة القرصنة مثل: منطقة غرب إفريقيا، والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وجنوب شرق آسيا وسواحل أمريكا اللاتينية. وفي هذا المضمار يشير الكثيرون إلى أن القارة الإفريقية تستحوذ على حوالي ثلث الهجمات في العالم قياساً بالحوادث التي حدثت عام 2008م. وبذلك فإن عمليات القرصنة تظل مركزة في مواقع معينة ومحددة قرب شواطئ بعض البلدان مثل: الصومال وجيبوتي (حيدر، 2009، ص. 33).

ويستخدم القرصنة في تنفيذ عملياتهم زوارق سريعة مصنوعة من مواد لا تستطيع أجهزة الرادارات رصدها وتعمل انطلاقاً من سفينة كبيرة تكون موجودة في عمق البحر، ويتسلح هؤلاء القرصنة بالرشاشات وقاذفات للقنابل اليدوية وقاذفات صواريخ محمولة على الكتف؛ كما أنهم يستخدمون أجهزة اتصالات متطورة تعمل بنظام GPS. وتشير بعض الدراسات إلى أن الفترة بين عامي 2000-2009م شهدت نحو 1375 عملية قرصنة؛ وهذا ما يدل على أن ظاهرة القرصنة البحرية في تصاعد مستمر وانتشار متسع (الهوري، 2009، ص. 64).

### 3.2.2. تطور أساليب القرصنة البحرية

هناك مجموعة من الأساليب التي يسلكها القرصنة في تنفيذ أعمالهم منها:

#### السرقية باستخدام الأسلحة الخفيفة

وهي تعتبر سرقات باستخدام السلاح الخفيف في تنفيذ عمليات النهب والسلب، وتكون أهدافهم عادة الحصول على المكاسب المالية (الملحم، 2007، ص. 115)؛ وهذا النوع من القرصنة هو السائد والمعروف في طبيعة الظاهرة، وتزيد نسبته على نحو 70% من الحالات المرتبطة بعمليات القرصنة.

كما يستخدم القرصنة في أعمالهم أحياناً مسدسات نصف أوتوماتيكية مثل: «30 - TT»، وكذلك قنابل يدوية مثل: «5 - RGD» أو الأسلحة المشابهة ذات التأثير الفاعل. وينطلق هؤلاء القرصنة في البحر من داخل سفينة صيد متوسطة تسمى السفينة الأم (Mothership) بها بعض الزوارق السريعة التي تعد وسائل لوجستية ضرورية كافية للبقاء في أعماق البحر أياماً؛ وذلك من أجل السلب والكسب (الدويك، 2011، ص. 121).

#### النهب البحري بالسلاح الثقيل

هو الهجمات التي تنفذها مجموعات مسلحة بأسلحة ثقيلة، وهي الأسلحة المستخدمة التي تتراوح بين أسلحة الرشاشات «الكلاشينكوف» (AK47) وسلاح الـ«آر بي جي» 7 - RPG،

يهاجمون السفن والمدن الساحلية دون سلطة قانونية (جبريل، 1437هـ، ص. 56). وعند انتشار الظاهرة في أوروبا وبخاصة في الدول الاستعمارية الكبرى التي اهتمت بمجال التجارة عبر البحار مثل: الإنجليز والفرنسيين واليطاليين، تطور المفهوم وبدأ يأخذ معاني جديدة وأبعاداً عميقة، حيث تم تسمية القرصنة بـ«لصوص البحر» وتم كذلك وصفهم بأنهم أشخاص خارجون على القانون (فيدو، 2012، ص. 53).

وتختلف القرصنة في دوافعها وأسلوب تنفيذها وطريقة التعامل معها؛ وتشير بعض التقارير التي تصف الحوادث المرتبطة بالقرصنة بأنها توصف بخاصيتها السياسية ودوافعها التي ترتبط بأجندة خاصة، وما يؤكد ذلك ما حدث في عام 1985م عندما تم اختطاف السفينة السياحية الإيطالية «أكيلا لاورو» وحين قال مختطفوها: لن يطلق سراحها ما لم تطلق إسرائيل سراح المعتقلين القابعين في سجونها (عزت، 2013، ص. 63). وعلى الرغم من أن عملية الخطف كانت لأغراض سياسية وأن الخاطفين كانوا موجودين داخل السفينة، فقد صنّف ما قام به القرصنة بأنه عملية قرصنة.

كما تم خطف السفينة التجارية ناقلة النفط «أكيلا لاورو» في مضيق «ملقا» الواقع بين ماليزيا وجزيرة سومطرة، وبعد اختطافها قام القرصنة بصدمةا بسفينة أخرى وقتل قبطانها، وتم احتجاز بعض من على متنها؛ كما تم خطف سفينة «شانج شونج» بواسطة قرصنة في عمق بحر الصين وقتلوا طاقم بحارتها الـ(23) قبطاناً وقذفوا بجثثهم في البحر (فيدو، 2012، ص. 54). وهكذا توالى الأحداث إلى أن صارت القرصنة واحدة من أهم وأخطر المضلات التي تواجه الأمن البحري وتهدد سبل التجارة العالمية بصورة واضحة.

وقد ازادت حوادث القرصنة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001م على سواحل الولايات المتحدة بشكل ملحوظ؛ وذلك لاعتبارات ترتبط بالمتغيرات الظرفية التي لازمت العالم الذي بدأ يعتمد كثيراً على التطورات التقنية والتكنولوجية، بالإضافة إلى الحاجة الماسة إلى تنوع أصناف التجارة وتعدد طرقها البحرية لنقل المواد الأولية مثل: خام البترول وخام الحديد والموارد والآلات الضخمة وغيرها، في وقت ليس هناك وسائل للحماية الخاصة التي تحمي هذه المكتسبات ضد الذين يريدون الكسب غير المشروع عن طريق العنف المنظم. وقد اهتمت معاهدة هيئة الأمم المتحدة لقوانين البحار لعام 1992م بتعريف القرصنة في أعالي البحار بوصفها ممارسة إجرامية. ولكن الاتفاقية لم تسمح بمطاردة القرصنة في المياه الإقليمية لبلدان أخرى (Azzaman, 2017). وذلك في بعض تلك المناطق التي تشكل



(الدومة، 2009، ص. 40).

وتعتبر المنطقة ذات أهمية كبرى بالنسبة لدول العالم، ولا سيما دول المحيط الإقليمي. وقد ظلت المعطيات والتحولات والتفاعلات التي تحيط بمنطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي تشكل اهتماماً دولياً متزايداً في الآونة الأخيرة، باعتبارها متجاورة مع مناطق إنتاج البترول، وتستخدم في نقل النفط وتتحكم في سبل التجارة العالمية، علاوة على اعتبارات أخرى تاريخية وثقافية وسياسية متعددة عززت هي الأخرى من الأهمية الإستراتيجية للمنطقة.

وقد ازدادت الأهمية الإستراتيجية للقرن الإفريقي بعد افتتاح قناة السويس، وأصبحت السفن تمر خلال القناة وعبر البحر الأحمر إلى باب المندب ومنها إلى دول جنوب وشرق آسيا (الدويك، 2011، ص. 184). وبذلك فقد اكتسبت منطقة القرن الإفريقي بُعداً جديداً أسهم في إعطاء القرن الإفريقي أهمية كبرى واهتماماً عالمياً واسعاً وعلى الرغم من هذه المعطيات فإن المنطقة تعاني عدّة مشكلات محلية معقدة في مقدمتها: الصراعات الداخلية والنزاعات المحلية والحروب الأهلية، وما ترتب عليها من تداعيات ومشكلات اجتماعية إضافية تتمثل في زيادة عدد اللاجئين والنازحين. ومع وجود تلك المشكلات المختلفة التي تُعانيها المنطقة، فإنها حظيت باهتمام كبير من جانب القوى المؤثرة عالمياً في المجتمع الدولي؛ وذلك طيلة الفترات التاريخية المتعاقبة، ويرجع ذلك إلى عدّة أسباب ودواعٍ منها على سبيل المثال:

- **الموقع الإستراتيجي المتميز:** الذي جعلها تتحكم في عدة منافذ بحرية مهمة وهي: البحر الأحمر والمحيط الهندي وخليج عدن، وبالتالي أصبحت المنطقة تُسيطر على طرق التجارة الدولية وطرق نقل البترول من الخليج العربي إلى أسواق أوروبا الغربية والولايات المتحدة.

- **استحواذ المنطقة على موارد وثروات كبيرة ومتنوعة:** مثل: المعادن والنفط والثروة الحيوانية والموارد البشرية؛ حيث تُشير التوقعات إلى زيادة نسبة الإنتاج المعدني والنفطي مستقبلاً.

### 3.3.2. الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر وخليج عدن

يُعتبر البحر الأحمر بموقعه الإستراتيجي ممراً مهماً لحركة النقل والتجارة العالمية؛ إذ يتصل من ناحية الجنوب بالمحيط الهندي عن طريق مضيق باب المندب، ويمتد من ناحية الشمال إلى شبه جزيرة سيناء، وعندها يتفرّع إلى فرعين «خليج العقبة وخليج

والصواريخ المضادة للدروع. وتعمل هذه المجموعات المسلحة لحساب مركب كبير في لُج البحر بكامل عدته وعتاده، ولهم معاونون وشركاء على الساحل. وهذا النوع من القرصنة يمثل خطراً بالغاً على أمن الملاحة البحرية الدولية، ولا سيما عندما يتم تهديد الملاحين واستهدافهم أو حجزهم «فهو الأسلوب المتبع في القرصنة على الساحل الصومالي» (الأحمد، 2010، ص. 146). وقد كشف مركز «شاتام هاوس» للدراسات في لندن عام 2008م أن القرصنة يستخدمون أنظمة دفاع جوي وقذائف صاروخية وأنظمة توجيه وهواتف مرتبطة بالأقمار الاصطناعية (مضوي، 2009، ص. 53).

#### عمليات الاختطاف

تعد فعلاً خطيراً يتم فيها ارتكاب جريمة الاختطاف، حيث يستولي القرصنة على السفن ويستولون على حمولتها. وتُشير «منظمة الملاحة العالمية» إلى مثل هذه الظاهرة بأنها: «نشاط إجرامي دولي مخطّط يتصرّف في موارد كبيرة، ويقوم به عصابات محترفة من عناصر مُدرّبة تدريباً عالياً، يتم تسليحهم بأسلحة ثقيلة. وقد ازداد هذا النوع من طرق القرصنة خلال القرن الحادي والعشرين بصورة واضحة (سيكوليش، 2010، ص. 49). ويتم دفع الفدية للقرصنة ويجري ذلك بواسطة أكياس أو صناديق خاصة تُرمى بواسطة زوارق صغيرة، أو تسقط بطائرة هليكوبتر أو عن طريق مظلة الإنزال الجوي، وذلك ما حدث مع ناقلة النفط العملاقة «سيربوس ستار» (Sirius star) عام 2009م، التي كانت تحتوي على حوالي 3 ملايين دولار وعلى إثرها أُطلق سراح السفينة وطاقمها (مضوي، 2009، ص. 17).

### 3.3. المبحث الثالث: حقيقة التداعيات الأمنية للقرصنة البحرية في القرن الإفريقي على المنطقة العربية

#### 3.3.1. طبيعة القرن الإفريقي وأهميته الإستراتيجية

للقرن الإفريقي طبيعة جغرافية فريدة وأهمية إستراتيجية كبيرة، فهو منطقة تقع أقصى شرق إفريقيا، وتضم من الناحية الجغرافية الدول الأربع: إثيوبيا والصومال وإريتريا وجيبوتي. وتُشكل رقعة إستراتيجية مهمة على مساحة القارة الإفريقية. ويمثل القرن الإفريقي تلك المساحة على شكل المثلث الذي يشرف على المحيط الهندي وخليج عدن اللذين يسيطران على مضيق باب المندب بحوالي (232 كلم)، والذي يُعتبر بدوره مضيقاً مهماً ينطبق عليه تماماً صفة التحكم البحري وتشغل جزءاً من المضيق مجموعة الجزر المهمة



والأمراض والتصحّر (مضوي، 2009، ص. 38)، فقد أسهمت كل هذه التداعيات في بروز ظاهرة القرصنة البحرية قبالة الساحل الصومالي؛ حيث أدت بدورها إلى تهديد الأمن البحري في منطقة القرن الإفريقي.

#### ثانياً - تطوّر ظاهرة القرصنة في السواحل الصومالية

برزت القرصنة في ساحل الصومال نتيجة التغيرات التي طرأت على الواقع الصومالي. ونتيجة لدواعي الحرب والافتتال التي صاحبت تلك الفترة، فقد ازدادت حدة الفقر بين السكان؛ ما اضطر كثير منهم إلى مزاوله مهنة الصيد، ودفع بعض الصيادين الصوماليين إلى القيام بمحاولة إيقاف السفن والاستيلاء على ما تحمله من بضائع وسلع (سيكوليش، 2010، ص. 221). إن الجذور الأولى للقرصنة الصوماليين قد بدأت مع بروز هؤلاء الصيادين الذين قاموا باحتجاز هذه السفن؛ وقد تعززت عمليات القرصنة عندما بدأ القراصنة يطلبون «الفدية المالية» مقابل إطلاق سراحها (مضوي، 2008، ص. 43).

فقد أصبح الساحل الصومالي الذي يمتد نحو 3700 كلم ويُعتبر أطول ساحل إفريقي، أخطر مناطق القرصنة البحرية في العالم على الإطلاق. حيث جرت عليه مئات عمليات القرصنة التي استهدفت السفن والأشخاص والرهائن. ولكن بفضل تعزيز الأمن على المياه الإقليمية والسفن العابرة وتعزيز الدوريات البحرية الدولية المتواصلة فقد تقلصت العمليات كثيراً في الآونة الأخيرة ويمكن ملاحظة أن معظم القراصنة ينتمون إلى منطقة السواحل الشرقية. وتقدر بعض المصادر أن هناك نحو خمس عصابات كبيرة يُقدر عدد أفرادها بأكثر من ألفي فرد يُمارسون القرصنة، وتتراوح فئاتهم العمرية بين 20 و35 سنة؛ ويُعتبر مرفأ «إيل» في منطقة بلاد (البونتلاند) بالساحل الصومالي، أحد المرافئ المهمة التي يختبئ فيها القراصنة. ويمكن تقسيم فئات القراصنة إلى ثلاثة أقسام رئيسة هي (سيكوليش، 2010، ص. 221):

- الصيادون المحليون: وهم بمثابة العقل المدبر لعمليات القرصنة؛ نظراً إلى مهاراتهم وخبرتهم.
- عناصر الميليشيات: وهم الذين عملوا مع الحركات المسلحة المحلية ومع قادة الحرب سابقاً.
- الخبراء التقنيون: وهم الذين يديرون تشغيل وبرمجة الأجهزة المتطورة مثل: أجهزة الاتصال، وأجهزة الحاسوب ونظام تحديد المواقع العالمية التي تعمل بواسطة نظام GPS.
- ثالثاً - تداعيات القرصنة البحرية بالقرن الإفريقي على المنطقة العربية

السويس» حيث يُؤدّي الأخير إلى قناة السويس (الدومة، 2009، ص. 41).

كما يُعتبر البحر الأحمر وخليج عدن أهم الطرق التجارية للدول العربية المطلّة عليهما، وأي ارتباك ملاحى فيهما يُؤثر سلباً وبشكل واضح على مصالح تلك الدول؛ حيث يتم نقل 30% من المواد البترولية عبر البحر الأحمر في طريقها إلى أوروبا (الدويك، 2011، ص. 46). وتُشير بعض الدراسات إلى أنّ نجاح معظم عمليات القرصنة التي حدثت في المنطقة، قد شجّع على تكوين عصابات منظمّة من الصيادين والعسكريين السابقين المنتسبين للميليشيات المسلحة التي كانت تعمل في الصومال، والتي استغلّت الوضع الراهن مُستخدمة التطوّر التقني الكبير للزوارق البحرية، مُستفيدة منها في ممارسة القرصنة (ميرفي، 2014، ص. 5). وبالتالي فقد شهدت منطقة القرن الإفريقي متمثلة في مدخل البحر الأحمر وخليج عدن أخطر مشاهد القرصنة البحرية، ويتجلى ذلك خلال الأحداث التي انتظمت المياه الإقليمية في هذه المنطقة. حيث حدثت فيها أسوأ الظواهر التي تُشكّل درجة عالية من الخطورة على الأمن الإقليمي والدولي؛ وكانت بمثابة أكثر العمليات تهديداً لاستقرار الأمن البحري؛ حيث أثرت بشكل كبير على حركة التجارة العالمية (Interpol, 2017).

### 3.3.3. واقع القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي

تزايدت ظاهرة القرصنة في هذا العصر وتطورت بشكل واضح بعد مشكلة الصومال في بداية تسعينيات القرن الماضي؛ ولأسباب متعددة ومتداخلة عادت القرصنة للظهور بصورة متجددة وبطرق أخرى متباينة. وقد ظلّ الساحل الصومالي مسرحاً لسلسلة من العمليات التي ترتبط بالقرصنة وبنشاطات الصيادين في البحار وسواحلها، حتى تفاقمت المشكلة وصارت ظاهرة إقليمية أخذت في التنامي والتطور والازدياد بصورة ملحوظة (السويدي، 2013، ص. 10).

#### أولاً - دور السواحل الصومالية في القرصنة البحرية

تُعتبر الصومال أهم دول القرن الإفريقي، وهي تترع فوق هذا «القرن» الذي يُطل على المحيط الهندي وخليج عدن، وهي منطقة قريبة من باب المندب الذي يُعد المعبّر الإستراتيجي المهم بين المحيط والبحر الأحمر (الرماح وآخرون، 2009، ص. 77). وتعيش الصومال وضعاً سياسياً معقداً منذ عام 1991م، وهناك حوالي 73% من الشعب يعيش في اليوم بأقل من دولارين، وقد أصبح معظمهم يعتمدون على المساعدات التي تُقدّمها المنظمات الدولية وفي مقدمتها برنامج الأمم المتحدة عبر حملات منظمّة ومستمرة لمكافحة (الثاوث) المجاعة



عشرات الملايين من الدولارات؛ ووفقاً «للمكتب الدولي للملاحة» فإن قرصنة الصومال قاموا في عام 2008م بحوالي 111 عملية قرصنة، وقد نجح منها حوالي 40 عملية، واحتجزوا حوالي 14 سفينة، عليها 200 رهينة، وقد تحصل القرصنة أرباحاً قدرت بحوالي 70 مليون دولار من الفدية التي تم دفعها من قبل أصحاب السفن أو الدول التي تتبع إليها والتي نُفذت عليها عمليات القرصنة. كما جاء في تقرير آخر حول ظاهرة القرصنة أن أكثر من 300 شخص اختطفوا من قبل القرصنة عام 2013م، حيث أصيب 21 منهم بجروح بعضها خطيرة؛ وقد أفاد التقرير أن القرصنة النيجيريين المسؤولين عن 31 من الحوادث الـ 51 التي سُجّلت في القارة الإفريقية، قتلوا ملاحين واختطفوا 36 آخرين من أجل الحصول على الفدية المالية (السويدي، 2013، ص. 76).

### 3.3. الآثار الأمنية والاقتصادية للقرصنة في منطقة البحر الأحمر

#### أولاً - الآثار الأمنية

تعتبر الآثار الأمنية والاقتصادية للقرصنة في منطقة البحر الأحمر مُعقدة؛ بعضها تأخذ الطابع المباشر وبعضها غير مباشر. ومن الآثار الأمنية المباشرة في القرن الإفريقي والبحر الأحمر الارتفاع الكبير في عمليات القرصنة الذي شهدته المنطقة في الفترة الأخيرة قبالة السواحل الصومالية في خليج عدن والمحيط الهندي؛ فقد أفادت بعض التقارير أن نحو 21 ألف سفينة تُبحر مروراً عبر خليج عدن ومضيق باب المندب سنوياً بمعدل حوالي (60 قطعة يومياً)، وهذا ما يؤكد أهمية المياه الإقليمية في تلك المنطقة. وتشير بعض التقارير عام 2008م إلى أن نحو 60 عملية قرصنة قد وقعت في تلك المنطقة؛ انطلاقاً من الساحل الصومالي، وأفادت تلك التقارير أن 12 سفينة و259 فرداً من أطقمها تم احتجازهم، وقد طالب القرصنة بدفع فدية مالية عالية مقابل إطلاق سراحهم؛ وقد أكدت تلك المصادر أن هناك مجموعة قوارب توجد في خليج عدن يُشبه في أنها القوارب الأساسية التي ينطلق منها القرصنة. وقد أفاد (مكتب الملاحة البحرية الدولي) أن ما مجمله (199) حادثة قرصنة أو محاولة للقرصنة سجلت في مختلف أنحاء العالم بين يناير وسبتمبر 2008م. وقع منها (63) حادثاً في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال، حيث تُقدّر الخسائر السنوية للعمليات بحوالي 16 مليار دولار. وبجانب السفن التجارية فقد تعرّض مجموعة كبيرة من الصيادين لعمليات القرصنة وتعرّض حوالي 103 قوارب و800 صياد لممارسات القرصنة في العام نفسه (حيدر، 2009، ص. 147).

للقرصنة بالقرن الإفريقي تداعيات واضحة انعكست على المنطقة العربية ذات الحدود الجغرافية المعروفة والمحددة والتي تتسم بامتدادها الكبير والشاسع والمتصل، وذلك لعدم وجود حواجز طبيعية تعوق هذا الاتصال أو تقطع أواصره (عدا البحر الأحمر) الذي أصبح الآن وسيلة للتواصل أكثر من الانقطاع. وتحتل المنطقة العربية بمكونات بشرية هائلة وموارد طبيعية متنوعة. وتعتبر الهوية العربية والانتماء للإسلام هما المحددان الأساسيان لعوامل الترابط التاريخي والوحدة المستقبلية، بجانب العوامل الأخرى كالعادات والتقاليد السائدة التي تعتبر هي الأخرى من ضمن العوامل المشتركة التي يتفق حولها كثير من سكان وشعوب المنطقة.

#### رابعاً - القرصنة في المنطقة العربية

بدأت أعمال القرصنة البحرية تتجه نحو الانتشار والتوسع في جزء متاخم للمنطقة العربية، وهي المنقطة الساحلية التي تقع قبالة سواحل الصومال؛ ما أعطى تلك الأعمال أبعاداً غريبة تُذر بالانتباه والحذر وتهدد بالخطر المهدق المتمثل في الإفرازات الناجمة عن هذه الأعمال؛ وذلك في وقت تعتبر فيه هذه المنطقة شاملة لأهم الممرات البحرية والطرق الملاحية في العالم. ووفقاً لتقارير (المكتب الدولي للملاحة البحرية) فإن حوالي 67 هُجوماً للقرصنة سُجّلت منذ عام 2008م؛ منها: عدد 26 سفينة مختطفة (من بينها سفينة أوكرانية تحمل على متنها 33 دبابة وطاقماً من عشرين بحاراً، وأن القرصنة طالبوا بـ 10 آلاف دولار مقابل إطلاق سراحها)، بجانب أكثر من 250 بحاراً كانوا ضحية لهذه الجرائم. وتُشير شركة (دانماركية) مُتخصصة في الأمن البحري، إلى أن عام 2008م قد شهد زيادة كبيرة في أعداد البحارة المُختطفين في سواحل الصومال، وقد قُدّر عددهم بحوالي 374 فرداً من أطقم بحارة السفن المُختطفة (ميري، 2014، ص. 9). كما قدرّت المنظمة البحرية العالمية عدد القرصنة المنتشرين على طول السواحل الصومالية بحوالي 1100 من القرصنة، موزعين في أربع مجموعات يكون بينهم تناسق كبير في تخطيط وتنفيذ العمليات المرتبطة بالقرصنة، وأن معظمهم ممن كانوا يعملون في صالح الميليشيات المسلحة أو في خفر السواحل الصومالية سابقاً؛ بالإضافة إلى بعض سُكّان الدول الإفريقية المجاورة الذين يقطنون قرب المياه الإقليمية اليمنية وقبالة السواحل الصومالية والإثريية (مضوي، 2009، ص. 53).

وبعد نجاح عملية القرصنة، عادة ما يطلب القرصنة فدية مالية كبيرة نظير الإفراج عن السفن المختطفة وإطلاق سراح المختطفين. وتفيد بعض التقارير خلال عام 2008م أن القرصنة قد قاموا بمئات العمليات المرتبطة بالقرصنة، وحصلوا مقابل ذلك على

تحت الحماية البحرية لبعض دول الاتحاد الأوروبي (مضوي، 2009، ص. 59).

وقد كشف مركز «شاتام هاوس» للدراسات في لندن أن القرصنة هاجموا حوالي 60 سفينة في خليج عدن والمحيط الهندي عام 2008م، وأن الفديات التي حصل عليها القرصنة بلغت حوالي 30 مليون دولار (مضوي، 2009، ص. 54). وقد انتقد التقرير ضعف الاهتمام الدولي بالقرصنة على الرغم من وجود سفن حربية أمريكية وفرنسية جاثمة في المياه الإقليمية بالمنطقة، وتعمد مجلس الأمن الدولي بالتحرك العاجل لوقف القرصنة. وقد أشار التقرير إلى أن السيناريو الكارثي المحتمل هو أن يصبح القرصنة عملاء للإرهاب الدولي. ورجح التقرير أن تكون الفديات التي حصل عليها القرصنة مستخدمة في تمويل المسلحين الإرهابيين الذين يحاربون الحكومة الصومالية. كما يشير التقرير أيضاً إلى أن وقوع العمليات من هذا النوع يؤكد عدم فاعلية القوات البحرية متعددة الجنسيات التي تنتشر في المنطقة لمكافحة القرصنة (حيدر، 2009، ص. 95).

ويشير تقرير مكتب البحرية الدولية إلى أن القرصنة يحتجزون مئات البحارة، وأنهم قد هاجموا عشرات السفن في المياه الإقليمية الصومالية في عام 2008م (Gafrod, 2017). وكانت سفن البحرية الأميركية وسفن حربية من دول أخرى قد طوّقت الباخرة الأوكرانية التي تحمل اسم إم في فاينا (MV Faina) التي سيطر عليها القرصنة؛ وذلك للحيلولة دون وصول حمولتها التي تشمل 30 دبابة من الطراز العائد إلى فترة الاتحاد السوفيتي وأسلحة وذخائر إلى الشواطئ الإفريقية. وكان حلف شمال الأطلسي (الناو) قد أصدر مجموعة تصريحات في ديسمبر 2008م أكد فيها التزام (الحلف) بمحاربة ظاهرة القرصنة التي تُشكل كارثة في منطقة القرن الإفريقي. وعلى إثر ذلك فقد قامت سفن تابعة للحلف مُشكّلة من (إيطاليا وبريطانيا) بحراسة سُحنات بحرية من مواد إغاثة تابعة لبرنامج الأمم المتحدة للأغذية مُقدّمة للصومال. وقد بدأ حلف شمال الأطلسي بتسيير هذه الحراسات بعد أن تزايد تعرّض البواخر التابعة لبرنامج الأغذية العالمي للخطر أثناء مرورها في خليج عدن. وقد ساعدت هذه الحراسات في إيصال كميات كبيرة من المساعدات الإنسانية للصوماليين (الكمبي، 2011، ص. 199).

كما تشير بعض التقارير الدولية إلى أن اختطاف القرصنة الصوماليين لسفينتين كورية وإيطالية في المحيط الهندي يدل على أن ظاهرة القرصنة ما زالت موجودة وتُمارس بطريقة مُنظمة من قبل القرصنة. ووفق توقعات المُختصين في عام 2015م، فإن القرصنة الصومالية تُكبد الاقتصاد العالمي خسائر تُقدّر بحوالي 15 مليار

كما يشير أحد التقارير التي صدرت عن أحد مراكز الدراسات والبحوث «شاتام هاوس» المُتخصّص في دراسة السياسة الدولية عام 2008م، إلى أن هناك تزايداً في أعمال القرصنة في منطقة خليج عدن، وقد حدّر المركز من أن زيادة أعمال القرصنة في المنطقة قد تُؤدّي إلى كارثة كبرى لا يُمكن تداركها مُستقبلاً؛ وقد أضاف التقرير أن تزايد عمليات القرصنة ستقود إلى توقف حركة التجارة العالمية عبر البحر الأحمر وقناة السويس، ويقترح التقرير في ظل غياب حكومة قويّة في الصومال، ضرورة تشكيل قوّة خاصة من خفر السواحل تقوم بحراسة السواحل الصومالية نيابة عن الحكومة الصومالية، بحيث يتم ذلك تحت إشراف الأمم المتحدة أو الاتحاد الأوروبي (مضوي، 2009، ص. 57). وفي عام 2011م وصل عدد هجمات القرصنة إلى رقم كبير، إذ بلغ حوالي 97 هجوماً مقارنة مع 35 هجوماً في الفترة نفسها من عام 2010م، وقد بلغ عدد هجمات القرصنة في عام 2001م حوالي 439 هجوماً، منها 275 قبالة سواحل الصومال (Alkhaleej, 2017).

#### ثانياً - الآثار الاقتصادية

برزت العديد من التداعيات التي صاحبت أعمال القرصنة في المنطقة والتي أدت إلى المزيد من التعقيدات والإشكالات والمعضلات المتنوعة والمتعددة في كثير من الجوانب المختلفة؛ وكان من أهمها الجوانب الاقتصادية، وعلى سبيل المثال لا الحصر قامت شركات الشحن البحري العالمية التي تسيّر نحو 90% من السلع العالمية بتجنب المرور بخليج عدن وقبالة الساحل الصومالي؛ ويقول خبراء في هذا المجال: إن الطريق البديل حول رأس الرجاء الصالح في جنوب إفريقيا يزيد من تكلفة نقل السلع والبضائع عبر البحار (مضوي، 2009، ص. 58).

وقد أشار خبراء التأمين بوحدة «لويدز» للمعلومات البحرية في لندن إلى أن تكلفة التأمين على السفن التجارية التي تعبر خليج عدن قد ارتفعت بنسبة كبيرة؛ وذلك بسبب ارتفاع الأخطار المرتبطة بعمليات القرصنة البحرية. ومع زيادة تلك الأخطار وارتفاع التكاليف، فإن الأمر قد ينتهي بأن تفضل شركات الملاحة الانصراف عن خليج عدن وقناة السويس والاتجاه نحو رأس الرجاء الصالح؛ ويحدّر التقرير من احتمال أن يحدث اتفاق بين القرصنة وجماعات إرهابية أخرى للعمل المشترك، الأمر الذي قد يُؤدّي إلى زيادة رُقعة القرصنة وانتشار نشاطها في نهب السفن أو إغراقها أو إغلاق مداخل الممرات في باب المندب أو قناة السويس. كما حدّر التقرير من أخطار كارثة إنسانية مُحْدقة تتعلق بإيصال الإغاثة إلى شعب الصومال؛ حيث تبلغ كميّة هذه المواد الغذائية آلاف الأطنان يومياً، يتم نقلها



عدن والمياه البحرية الصومالية التي شهدت تزايداً في أعمال القرصنة؛ كما أرسلت مجموعة ثانية من السفن؛ انطلاقاً من ميناء تشانجيانغ الصيني متجهة إلى خليج عدن للإسهام في التصدي لعمليات القرصنة في المنطقة. وتُساعد قوة المهتمات التي تضم المدمرة «شنتشن دي دي جي - 167» والبارجة «هوانغشان إف إف جي 570»، ومدمرتين أخريين وتلتقي بسفينة الإمداد «ويشانهو» التي ستبقى في خليج عدن. وتحمل السفن المغادرة مروحيات وصواريخ وقرابة 800 من أفراد الطاقم بينهم وحدة خاصة للقوات البحرية الصينية (Wam, 2017).

### 3.4.1. موقف الأمم المتحدة من قضية القرصنة البحرية في القرن الإفريقي

هناك جهودٌ كبيرةٌ بذلتها منظمة الأمم المتحدة في سبيل الحد من ظاهرة القرصنة البحرية. وقد أصدرت المنظمة مجموعة قراراتٍ أمميةٍ أسهمت في معالجة القرصنة، ومن ضمن القرارات التي أصدرتها المنظمة: القرار رقم 1814 والقرار رقم 1816 والقرار رقم 1838 والقرار رقم 1846 (جبريل، 1437هـ، ص. 199). وقد أشارت سفيرة الولايات المتحدة «روزماري ديكارلو» نائبة المندوب الأميركي للشؤون السياسية الخاصة، إلى أن القرار رقم 1846 الصادر من مجلس الأمن الدولي والخاص بمكافحة ظاهرة القرصنة البحرية «وسيلة لإيجاد أسلوب شامل لمعالجة القرصنة في تلك المنطقة»، وأوضحت أن من المهم بالنسبة للدول المعنية بمنع القرصنة أن تركز اهتمامها في كيفية التعامل مع القراصنة والقبض عليهم. وأضافت أن هناك وثيقة للأمم المتحدة توفر الوسائل الكافية لمحاكمة القراصنة، كما أن هناك صلاحيات قانونية أخرى يمكن أخذها في الاعتبار (America.gov, 2017). وبالتالي فإن قضية القرصنة قد شكلت محور اهتمام دولي كبير لدى كثير من الدول والمنظمات الدولية بصورة مزعجة وبخاصة منظمة الأمم المتحدة.

وكان مجلس الأمن الدولي قد أصدر قراراً بالإجماع في 7 أكتوبر من عام 2008م يحمل الرقم 1838 في الجلسة رقم 5987 دعا فيه الدول التي لديها أساطيل في المنطقة إلى استخدام القوة لوقف عمليات القرصنة. ويشير القرار إلى أن القوات الأجنبية الموجودة في تلك المنطقة جاءت بصفة قانونية وفق قرار دولي واجب التنفيذ يقضي بضرورة العمل المشترك لمكافحة القرصنة في أشكالها وصورها المختلفة، وقد جاء هذا القرار بالإجماع على الرغم من تضارب مصالح الدول الكبرى في هذه المنطقة الحيوية (مضوي، 2008، ص. 53)، وذلك ما أعطى مؤشراً مزعجاً للموقف العربي

دولار أمريكي، أي نحو ضعف الخسائر التي سجّلت في عام 2014م، (مضوي، 2009، ص. 59)؛ ولذلك فقد وافق الاتحاد الأوروبي على اتخاذ تدابير تسمح بمكافحة القرصنة كأول مهمة بحرية من هذا النوع، وقد صوت مجلس الأمن الدولي التابع للأمم المتحدة بالإجماع بإعطاء تصريح للدول التي لديها سفن في المياه الإقليمية للمنطقة، باستخدامها في محاربة القراصنة الذين ينشطون فيها، ويخول القرار الدول باستخدام جميع السبل الممكنة لمكافحة أعمال القرصنة في المستقبل.

### 3.4.2. المبحث الرابع: الموقف الدولي والإقليمي والعربي من قضية القرصنة البحرية في القرن الإفريقي

نجمت عن عمليات القرصنة في الساحل الصومالي مجموعة من الآثار التي لحقت بتفاعلات السياسة الدولية؛ فمثلاً توحدت جهود عدد من الدول الكبرى عامي 2008 و2009م مثل: الولايات المتحدة وروسيا والصين والهند واليابان من أجل مكافحة القرصنة وإزالة آثارها المختلفة في المنطقة؛ وقد أنشأت هذه الدول قوة مشتركة ذات مهمة خاصة دفاعية وهجومية مؤلفة من مجموعة من السفن الحربية والقناتية، وقد باشرت عملياتها الدورية التي تتمثل في المطاردة البحرية في المحيط الهندي وخليج عدن والساحل الصومالي، وقد حققت نجاحات كثيرة في هذا المضمار. كذلك فقد عمدت الجامعة العربية ودولها المطلة على البحر الأحمر وباب المندب إلى تعزيز إجراءات الأمن والسلامة للسفن العابرة في المضيق وصولاً إلى قناة السويس، ومن أهم الجهات الدولية التي اهتمت بحل قضايا القرصنة البحرية في المنطقة العربية (Combinedmaritimeforc - es, 2017):

- مَكْتَبُ الْبَحْرِيَّةِ الدَّوْلِي: الذي أفاد أن عمليات القرصنة قبالة القرن الإفريقي وفي خليج عدن، ومساحتها حوالي مليون ميل مربع، تمثل حوالي ثلث عمليات القرصنة في العالم.
- الْإِنْتَرْبُول: وكان له دور كبير في مكافحة والمحاربة ويقوم بتوفير المشورة والتدريب والتجهيزات الضرورية للقيام بجمع الأدلة الخاصة بالبيئة البحرية بهدف تحسين نوعية البيانات التي يتم جمعها وتعزيز كميتها والحرص على حفظها وتحليلها بشكل صحيح.
- الْقُوَاتُ الْبَحْرِيَّةُ الصِّينِيَّة: كانت الصين قد أرسلت مدمرتين وسفينة إمدادات في 26 ديسمبر 2008م في مهمة خاصة لحماية السفن التجارية الصينية والمراكب الأخرى المبحرة في خليج



مراقبة شرعت في عمليات جوية وبحرية استهدفت الأماكن التي يشن منها القراصنة هجوماتهم على السفن التجارية العابرة خلال المياه الإقليمية في تلك المنطقة. وفي 17 ديسمبر 2008م تبنى مجلس الأمن بالإجماع قراراً يسمح لأول مرة بجواز السيطرة على البحر والبر لاستخدامهما في مطاردة القراصنة والقضاء على مسببات القرصنة. وفي مطلع يناير 2009م تشكلت قوة جديدة مشتركة من عدد من دول العالم أطلق عليها اسم «Combined Task Force 151 - CTF» (151) وقد تم إعدادها وتجهيزها بعدد كبير من السفن الحربية، وذلك لمباشرة العمل في منطقة سواحل الصومال وخليج عدن حماية للسفن التجارية وضماناً لحركة تنقلها وإبحارها (الكعبي، 2011، ص. 198).

### 3. 4. 2. الدور الإقليمي والعربي في مكافحة القرصنة في القرن الإفريقي

أدت الدول العربية دوراً ريادياً في مكافحة القرصنة البحرية، وقامت دول البحر الأحمر العربية بتحذيرات مكثفة حيال المشكلة؛ لأن هذه التطورات الجديدة أصبحت تعدد مراحل الخطر، وهذا ما جعل دول المنطقة تفكر بشكل حثيث وجاد في البحث عن الطرق الكفيلة لتأمين حوض البحر الأحمر. وقد برزت دعوات عربية للدول التي تطل عليه إلى اجتماع تشاوري حول كيفية حل مشكلاتها، ولا سيما مكافحة القرصنة؛ لأن التداعيات الأمنية والاقتصادية باتت تفرض على الدول العربية المطلّة على ذلك البحر أن تكثف من آليات التشاور والتنسيق والتعاون المشترك من أجل دراسة تلك الظاهرة والبحث عن طرق مكافحتها وإيجاد سبل حلها.

وتعتبر كل الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر في موقع المسؤولية عن تأمينه، فضلاً عن كونها هي القادرة فعلاً على تأمينه وحمايته من أي خطر محتمل. وقد أشارت بعض الدول العربية إلى ذلك في بيان عقب الاجتماع الذي عُقد في مقر وزارة الخارجية المصرية في 20 نوفمبر 2008م، وذلك من خلال العمل المشترك للتغلب على هذه المشكلة بالطرق القانونية والعسكرية والاقتصادية والفنية، ويمكن إيجاز أبرز النقاط التي توصل إليها البيان فيما يلي (مجلة الراصد، 2009، ص. 51):

- تعزيز آليات التعاون والتشاور بينها لمواجهة القرصنة والحويلة دون امتدادها إلى البحر الأحمر.
- تأكيد مسؤولية تأمين البحر الأحمر التي تقع على الدول العربية المطلّة عليه وقدرتها على تأمين حركة الملاحة به ومواجهة كل ما يهدده.

إزاء التواجد الأجنبي وانعكاساته على الأمن العربي والإقليمي. وقد بين القرار الآثار السالبة الناتجة عن هذه الأعمال وانعكاساتها على الملاحة الدولية وعلى سلامة الطرق البحرية التجارية بما يأتي (حيدر، 2009، ص. 94):

يُقرّر المجلس أن أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، وأن هذا الوضع يُشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين. وقد كيف المجلس هذا التصرف (القرصنة) بأنه يؤدي إلى تهديد السلم والأمن الدوليين، ولذلك فقد تقرّر الآتي (مضوي، 2009، ص. 55):

- إدانة وشجب أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال.

- يهيب بالدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية أن تشارك في مكافحة أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال عن طريق القيام بنشر سفن حربية وطائرات عسكرية؛ وذلك وفقاً لقواعد القانون الدولي.

- يهيب بالدول التي تعمل سفنها البحرية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار قبالة سواحل الصومال أن تستخدم في جميع الوسائل الممكنة ما يتماشى مع قواعد القانون الدولي.

- يحث الدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح في أعالي البحار أن تتعاون مع الحكومة في الصومال وفقاً لأحكام القرار الصادر عن مجلس الأمن الدولي رقم 1816 عام 2008م.

- يحث الدول والمنظمات الإقليمية على أن تتواصل وفقاً للقرار رقم 1814 في اتخاذ الإجراءات لحماية القوافل البحرية التابعة لبرنامج الأغذية العالمية.

وكذلك فقد تبنى المجلس في 20 نوفمبر 2008م قراراً اقترحتة (بريطانيا) بفرض عقوبات على الدول التي تقصر في منع أعمال القرصنة (الدومة، 2009، ص. 45). وفي الثاني من ديسمبر 2008م أصدر مجلس الأمن الدولي القرار الثالث رقم 1846 وخلاله جدد المجلس تفويضه في استخدام القوة المسلحة ضد القراصنة الذين يخطفون السفن التجارية قبالة الساحل الصومالي؛ وقد حث القرار الحكومة الصومالية الانتقالية على السماح بدخول المياه الإقليمية الصومالية من أجل مطاردة ومهاجمة القراصنة مع مراعاة القانون الدولي المتعلق بالأعمال في عرض البحار (الرماح وآخرون، 2009، ص. 77).

وتفيداً لهذا القرار الأممي واعتباراً من 8 ديسمبر 2008م فقد قامت دول الاتحاد الأوروبي بمشاركة ست سفن حربية وطائرات



لمكافحة أعمال القرصنة والحد من انتشارها، وذلك بالاعتماد على قرار مجلس الأمن الدولي 1816 الذي يُجيز للسفن الحربية الأجنبية حق الدخول في المياه الإقليمية؛ بغية قمع أعمال القرصنة وحسم مسألة السطو المسلح في البحر، وذلك بكل الوسائل والطرق الممكنة. ومن أكثر المبادرات تطوُّراً في هذا الشأن إنشاء «منطقة دوريات - أمنية بحرية» بحيث تقوم سُفنٌ تابعة لدول متحالفة بتسيير دوريات مُشتركة حول المجال الملاحي في المنطقة، ومن ثم العمل على تقديم المساعدة اللوجستية لمعالجة التفتلات التي قد تحدث في المنطقة من أجل مكافحة القرصنة وكبح جماحها وتحقيق الأمن والسلامة والاستقرار في المناطق المستهدفة (الرماح، 2009، ص. 97).

### 3.5. الحلول التي يمكن أن تسهم في مكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي

تُشير كثيرٌ من التقارير إلى أن ظاهرة القرصنة قد انخفضت وتيرتها وقلت حالاتها في الآونة الأخيرة نسبةً لظروف موضوعية معينة ترتبط بظروف المنطقة الإقليمية، ومن ضمنها استقرار الأوضاع الداخلية في الصومال؛ ولكن تكمن الإشكالية في احتمالية ظهور المشكلة على السطح فجأة في أي وقت حال توافر المسببات اللازمة للمشكلة التي هي في حالة كمون زمني. الأمر الذي يجعل تبادل المعلومات بين القوات العسكرية والأجهزة الأمنية والسلطات القانونية في بلدان عديدة أمراً مُعقداً يحتاج إلى المزيد من التعاون المُشترك والمستمّر في سبيل مكافحة ظاهرة القرصنة ومُحاربة مُرتكبيها تحقيقاً للأمن البحري واستقراراً للتجارة الدولية عبر البحار والمحيطات العالمية؛ وفي هذا الإطار يُمكن وضع مقترح الحلول الآتية:

- وضع خطط إستراتيجية وبرامج سياسية دائمة للإطار العربي؛ بغية التعاون الدولي والتنسيق بين الأساطيل الحربية البحرية الموجودة في المنطقة.
- تطوير أنظمة المراقبة للصيقة والإنذار الحديث والإبلاغ المُبكر عن الحوادث التي قد تحدث، ومن ثم إيصالها للجهات المنوط بها مكافحة القرصنة البحرية، الأمر الذي يعطي أثراً إيجابياً في رصد حالات القرصنة والتصدي لها ومكافحتها وكبح جماحها.
- القيام بتنظيم وإعداد مسرح لعمليات البحرية بما يتناسب والتهديد المحتمل من الوجود الأجنبي في المنطقة، وتنظيم وإيجاد أسلوب تمرکز يشمل إعداد قواعد دائمة ومقدمة على السواحل العربية.
- وضع نظم عربية ثابتة للملاحة عن طريق الاستفادة من سلاح الطيران العربي لتأمين المسرح البحري من أجل القدرة

- تأكيد سيادة الدول على أراضيها ومياهاها الإقليمية، بحيث تكون الإجراءات الدولية التي تُتخذ لمكافحة القرصنة مُتفقة مع القانون الدولي.

- الأخذ في الاعتبار الترتيبات الأمنية في خليج عدن وقيالة الساحل الصومالي.

- وضع التشريعات والعقوبات القانونية وفق أحكام القانون الدولي. وقد أشار تقرير مكتب الملاحية الدولية عام 2013م إلى أن ظاهرة القرصنة في أعالي البحار (بشكل عام) قد انحسرت في عام 2013م بنسبة تصل إلى 40% مقارنةً بعام 2011م وهو الوقت الذي نشطت فيه عمليات القرصنة بصورة ملحوظة. وأورد التقرير أن المياه الإقليمية قبالة ساحل الصومال شهدت حالات محدودة من تلك العمليات، وهو انخفاض كبير بالمقارنة بعام 2012م الذي شهد أضعاف مثل هذه الحوادث (انحسار حوادث القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، 15 يناير 2014م (BBC.com, 2017)). وقد أفاد التقرير أن هذا الانحسار عائدٌ إلى حد كبير إلى جهود العمليات الدورية التي تُسيرها القوات البحرية الدولية في منطقة القرن الإفريقي، بجانب الاتفاقيات المبرمة والقرارات الصادرة عن شركات الملاحة علاوةً على التجاوب الإيجابي للحكومة الصومالية التي سعت إلى استقرار الوضع في المنطقة بشكل عام. كما أكد التقرير أن «السبب الأهم لانحسار ظاهرة القرصنة البحرية على نطاق العالم هو انخفاض حجم القرصنة قبالة الساحل الصومالي في شرق القرن الإفريقي؛ كما أشار التقرير إلى أنه من المُهم أن تتواصل الجهود الدولية الهادفة لمواجهة القرصنة في المنطقة، وأن أي تقاعس في هذه المرحلة من شأنه إعادة الحياة إلى نشاطات القرصنة مرة أخرى» (مضوي، 2009، ص. 58).

وقد أفاد تقرير الأمم المتحدة والبنك الدولي الذي صدر في نوفمبر 2012م بقوله: إن القرصنة الناشطين في منطقة القرن الإفريقي - وهي من أكثر مناطق العالم ازدحاماً بالملاحة البحرية - قد تقاضوا أكثر من 40 مليون دولار على شكل فدى بين عامي 2005 و2012م، ويقول ضابط البحرية الأميركية «ناثان كريستنسن»، الذي يعمل مع الأسطول الخامس الأمريكي: إن الحل الفعلي للقرصنة يكون على البر، لأن وضع الصومال يسمح للقرصنة بالانتعاش. أما تقييم «فام» للوضع فكان كالتالي: «لن تكون هناك نهاية للوضع في البحر ما لم تتم معالجة الوضع على الأرض في الصومال، خاصةً أمور السيادة» (America.gov, 2017).

ومن جانب آخر فقد أعلنت دولٌ كثيرة استعدادها للتدخل للمشاركة في معالجة المشكلة، ومن ضمنها: دول الاتحاد الأوروبي والهند وكندا وماليزيا وروسيا، وذلك للعمل المُشترك والمنسق



#### 4.1. أهم النتائج:

- تنامي القرصنة البحرية في القرن الإفريقي وخليج عدن ناتج عن الاضطرابات الأمنية في الصومال، وتتم معالجتها وفق منظومة تأمين البحر الأحمر باعتباره جزءاً من منظومة الأمن القومي العربي.
- تتفاقم القرصنة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن سيلقي بتداعيات سلبية على كل دول المنطقة، وذلك لأن القرصنة ستؤدي حتماً إلى ارتفاع تكلفة النقل البحري؛ ما قد ينعكس سلباً على اقتصاديات الدول ويؤثر في مسائل التنمية والاستقرار.
- تقترب الحلول للتحديات والمشكلات السياسية والاقتصادية في منطقة القرن الإفريقي بحل قضايا القارة الإفريقية المتمثلة في: (الفقر والجوع والأمراض والنزاعات).
- أسهمت الاتفاقيات الدولية في الحد من الممارسات غير القانونية في كثير من مناطق العالم؛ وذلك بشكل ملحوظ وأمر ملموس، ولا سيما منطقة القرن الإفريقي.
- أسهمت الطفرة المعلوماتية الهائلة في ابتكار طرق ووسائل حديثة لمكافحة القرصنة؛ وذلك مما يتطلب مكافحتها بطريقة تشترك فيها كل الدول ذات الصلة؛ وذلك بتوفير القوى البشرية المدربة ذات المواصفات الخاصة من حيث الإلمام بالمعلومات الوافرة والقدرة على التعامل مع الأجهزة الحديثة والحاسبات الآلية المتطورة في طرق المحاربة والحد من الانتشار والتوسع.

#### 4.2. التوصيات:

- السعي نحو عقد مؤتمر دولي بشأن وضع معاهدة بحرية جديدة تتضمن قواعد القانون الدولي الخاصة بتعريف جريمة القرصنة البحرية والبحث عن السبل اللازمة لملاحقة مرتكبيها، ووضع مواد جنائية رادعة لمحاكمتهم ومعاقبتهم.
- العمل على تعزيز أمن الدول العربية التي تطل على سواحل البحر الأحمر وخليج عدن بالوسائل الكفيلة والمستحدثة. العسكرية والسياسية والدبلوماسية والأمنية المتمثلة في: (إنشاء قوات التدخل السريع) لمكافحة القرصنة البحرية في هذه المنطقة.
- العمل على الحلول المشتركة لمشكلة القرصنة عن طريق حل أزمات الدول الإفريقية المطلة على البحر الأحمر (الصومال) وذلك بالقيام بدوريات وقائية تراقب السفن التي تمر في البحر الأحمر وخليج عدن؛ وذلك بالتنسيق والتعاون والتكامل الأمني والعسكري مع القوات البحرية للدول العربية تحقيقاً

والسيطرة على التحركات الجوية والبحرية بحيث لا يتمكن أعداء الدول العربية من خطر التسلل إلى العمق العربي عن طريق استخدام السواحل البحرية.

- إدخال وسائل الإنذار المبكر الإلكترونية الحديثة ضد المتسللين حول الأهداف الحيوية والمناطق الساحلية المهمة والعمل بنظام التحكم والإنذار المركزي في القواعد البحرية والموانئ والمراسي.
- استغلال الجزر الواقعة في البحر الأحمر خاصة عند مداخل المواني والمراسي والسواحل العربية؛ وذلك باستخدامها في المصلحة العربية كمسرح للعمليات البحرية الخاصة بالمراقبة الفنية وجمع المعلومات عن أي أهداف أو تحركات معادية محتملة على هذه السواحل.

#### 4. الخاتمة

تناولت هذه الدراسة موضوع القرصنة البحرية في القرن الإفريقي وتداعياتها الأمنية على المنطقة العربية، وشملت أربعة مباحث أساسية احتوت على مجموعة من المحاور المختلفة، تناول المبحث الأول التعريف والمفاهيم المختلفة للقرصنة بما في ذلك تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية وقواعد القانون الدولي. كما تناول المبحث الثاني الأساس التاريخي للتداعيات الأمنية للقرصنة في القرن الإفريقي؛ وخلالها تم تناول تطوُّر أساليب القرصنة البحرية والأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر وخليج عدن باعتبارهما من أهم الممرات العربية.

وتناول المبحث الثالث حقيقة التداعيات الأمنية للقرصنة البحرية في القرن الإفريقي على المنطقة العربية. ومن خلاله تم التعرُّض لطبيعة القرن الإفريقي وأهميته الإستراتيجية وواقع القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي ودور الصومال في القرصنة البحرية وتطور ظاهرة القرصنة الصومالية وتداعيات القرصنة البحرية بالقرن الإفريقي على المنطقة العربية، بالإضافة إلى القرصنة في المنطقة العربية والآثار الأمنية والاقتصادية للقرصنة في منطقة البحر الأحمر. أما المبحث الرابع فقد تناول الموقف الدولي والإقليمي والعربي من قضية القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، وفيه تم تناول موقف الأمم المتحدة من قضية القرصنة البحرية والدور الإقليمي والعربي في مكافحة القرصنة، ثم التقييم الدولي لظاهرة القرصنة البحرية من حيث الاستمرار أو الاندثار في المستقبل. كما أفرد البحث مساحة للحلول التي يمكن أن تسهم في مكافحة القرصنة البحرية بمنطقة القرن الإفريقي. كما شمل البحث بعض النتائج والتوصيات التي قد تسهم في معالجة موضوع ومشكلة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي.



لأمن واستقرار المنطقة.

يُمكن للدول العربية تحسين وحماية منطقتها عن طريق العمل المشترك القائم على الاتفاقيات الأمنية؛ وذلك لسد الثغرات والذرائع وتقويت الفُرص للمؤامرات التي تُحاك من قِبَل القوى المُعادية بدعوى مُكافحة الإرهاب، وذلك بالتوغّل في عمق المياه الإقليمية من أجل مُطاردة السُفن المُحمّلة بالبضائع باعتبار أنّها تحمل بضائع مُحرّمة دولياً؛ وذلك ممّا يُهدد أيضاً للقيام بعمليات قرصنة ضد المنشآت الساحليّة وطُرق المواصلات البحرية.

## المصادر والمراجع

### المراجع العربية

- الأحمد، حسام الدين. (2010). جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
- جبريل، سهام عز الدين. (1437هـ). ظاهرة القرصنة على سواحل الصومال وخليج عدن وأمن البحر الأحمر، المكتب العربي للمعارف.
- حيدر، محمد سيف.. وآخرون. (2009). القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، صنعاء: مركز البحوث والمعلومات.
- الدومة، صلاح الدين عبد الرحمن (2009). أمن القرن الإفريقي، الخرطوم: مطبعة جي تاون.
- الدويك، محمد سلامة مسلم. (2011). القرصنة البحرية وأخطارها على البحر الأحمر، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.
- الرماح، خالد أحمد وآخرون. (2009). القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، صنعاء: دار الكتب.
- سليمة، صلاح. (2011). القرصنة البحرية والسطو على السفن بين المسؤولية والوقاية، الإسكندرية: دار الكتاب القانونية.
- السويدي، سيف غانم. (2013). مفهوم القرصنة البحرية ومدى تأثير القرصنة الصومالية على أحكام القانون الدولي بشأن القرصنة، أكاديمية شرطة دبي، الإمارات العربية المتحدة.
- سيكوليش، دانيال. (2010م). الإرهاب في البحار، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت: مركز التعريب والبرمجة.
- عبد الغني، محمد عبد المنعم. (2007)، جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي العام، القاهرة، مصر.
- عزت، محمد. (2013). الإرهاب البحري، القاهرة - مصر: دار النهضة العربية.
- فيدو، حاشي عسبلي. (2012). جريمة القرصنة البحرية في الصومال

وبعدها الأمني: دراسة تأصيلية مقارنة، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية. الكعبي، طارش سالم طارش. (2011). جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي، دار نشر أكاديمية شرطة دبي. مجلة الراصد. (2009). ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وآثارها الأمنية على دول المنطقة، الخرطوم: مركز الراصد للدراسات السياسية والإستراتيجية، العدد 11، يونيو. مضوي، صديق محمد أحمد. (2008). الساحل الإفريقي، حقائق السكان والمجتمع والسياسة، الخرطوم: مركز دراسات الإسلام والعالم المعاصر.

مضوي، صديق محمد أحمد. (2009). الأزمة الصومالية ومحاولات الخروج، الخرطوم: مركز الراصد للدراسات السياسية والإستراتيجية.

المحم، علي بن عبد الله. (2007). القرصنة البحرية على السفن، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

ميرفي، مارتن. (2014). الاستجابات الأمنية للقرصنة في جنوب شرق آسيا وغرب إفريقيا والصومال، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية.

الهوراي، عبد الله محمد. (2009). القرصنة البحرية في ضوء القانون البحري، المكتبة العصرية، جامعة المنصورة.

اليمني، محمد بن عبد العزيز سعد. (2012). القرصنة البحرية، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 28، العدد 55.

### المراجع الأجنبية

- America.gov. (2017). <http://www.america.gov>
- Alkhaleej. (2017). <http://www.alkhaleej.ae/economics>
- Azzaman. (2017). <https://www.azzaman.com>
- BBC.com. (2017). <http://www.bbc.com/arabic>.
- Combinedmaritimeforces. (2017). <https://combinedmaritimeforces.com150>.
- Grfrd. (2017). <http://www.gafrd.org>
- Interpol. (2017). <https://www.interpol.int/ar>
- Grfrd. (2017). <http://www.gafrd.org>
- NAUSS. (2017). <http://repository.nauss.edu.sa>
- UN. (2017). <http://www.un.org>
- Wam. (2017). <http://wam.org>

