

من حماية الجريمة إلى حماية التجارة المشروعة في الصومال

دكتور أنجا شورتلاند، محاضرة في الاقتصاد السياسي، كلية كينغز كولج لندن

تضمّنت معظم الاستراتيجيات الهادفة إلى حلّ قضية القرصنة في الصومال محاولات تشكيل قوات خفر سواحل محترفة. فمن شأن تمكين الصوماليين من حراسة مياههم الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخاصة ببلادهم من السفن الأجنبية المتورطة بأنشطة غير قانونية وغير مرخصة أن يزيل أي مبرر معنوي للقرصنة. لكن من الناحية العمليّة، لم تتأتّ عن هذه المحاولات أي نتائج مرضية. فإمّا أن خفر السواحل المدربين تدريباً جيداً لجأوا إلى ممارسة القرصنة عند توقّف التمويل الأجنبي أو أن قوات الشرطة البحرية وُجِدت متورطة في معارك في البر دعماً لفريق سياسي واحد أو آخر. تبيّن هذه المقالة أن أي سياسة هادفة إلى إضفاء طابع مهني أو شرعي على عمل خفر السواحل في الصومال تستلزم فهماً كاملاً للترتيبات غير الرسمية المرعية الإجراء لحراسة المياه الصومالية. عندئذٍ فقط، يصبح من الممكن تصميم تدخّلات مبنية على أساس الهيكليات القائمة لحراسة السواحل أو وضع سياسات مع وعي أكبر على المفسدين المحتملين ونقاط المقاومة.

على الرغم من أن الحكومات المتتالية في الصومال لم تكن تتمتع بالوسائل أو القوة اللازمة لحماية شريطها الساحلي من التوغلات الأجنبية، هذا لا يعني أن المياه الساحلية في الصومال كانت غير محميّة من الناحية العمليّة. فحين تلقي نظرة أكثر تفصيلاً على بيانات المكتب البحري الدولي (IMB) حول القرصنة البحرية ابتداءً من التسعينيات، سرعان ما يتّضح لنا أن التقارير تشمل نوعين من الجرائم البحرية.¹ من ناحية، توجد القرصنة في أعالي البحار، كما يتم تعريفها بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، ومن ناحية أخرى، تم تسجيل وقوع عدد كبير من الحوادث في المياه الإقليمية؛ الأمر الذي يمكن (بل يجب) تفسيره من منظور حراسة السواحل غير الرسمية.

فعلى سبيل المثال، تم اقتياد سفن الترولة الأجنبية المتورطة بعمليات صيد غير مشروعة وغير مرخصة للاستجواب واحتجازها مقابل فدى مشابهة للغرامات التي يفرضها خفر السواحل الرسمي في غرب أفريقيا. كما وتم حجز سفن التجار المحليين لبضع ساعات أو أيام فيما يتم التفاوض على رسوم "المرور الآمن". وفي بعض الأحيان، يخرج القراصنة من السفن بدون أن يأخذوا أي شيء بعد أن يكتشفوا أن رجال الأعمال المحليين كانوا قد دفعوا نفود حماية ضد الهجمات على أعمالهم. وحتى الهجمات ضد السفن الخاصة ببرنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة (WFP) يمكن اعتبارها بمثابة قيام النخبة المحلية بمحاولة امتحان سياسة الأمم المتحدة التي تقتضي بالامتناع كلياً عن دفع "الرشاوى" التي يعتبرها السكان المحليون بمثابة "ضرائب" أو "نفود حماية" للأعمال التي تتم ممارستها على أراضيهم.

وعلى الأرجح، إن الحوادث التي تم تبليغ المكتب البحري الدولي عنها ليست سوى غيض من فيض. لكنها دليل واضح على اضطلاع السكان على طول الساحل الصومالي كله بمهام حراسة السواحل. ففي عالم يفنقر إلى قوات خفر سواحل ومصلحة جمارك رسمية، يعتمد السكان دائماً على اعتماد أساليب غير رسمية لكسب الإيرادات وحماية مواردهم.² وتميل أعمال الحوكمة وإنفاذ القانون بطريقة غير رسمية إلى اتخاذ طابع محلي. ومع تداخل مجالات التأثير وسوء تحديدها، تكون الحوكمة غير الرسمية معرضة للأخطاء وسوء الفهم. لكن من عدم الحكمة إهمالها أو تجاهلها: فالنخبة المحلية تعتمد على الإيرادات المتأتية من حماية التجارة ومنح التراخيص للشركات لاستغلال الموارد البحرية.

تُجمع معظم الروايات المتعلقة بالقرصنة الصومالية على أن الخطف في أعالي البحار جاء رداً على مقاومة سفن الترولة المطالب المحليّة بدفع أموال التراخيص؛ السفن التجارية غير المسلحة تدرّ المزيد من الأموال بشكل أسهل مع مخاطر أقل. لكن نمّة نمط جغرافي مثير جداً للاهتمام أتاح للقراصنة إمكانية احتجاز السفن المختطفة للمطالبة بفسدية. ولم يقمّ إلا عدد قليل من المناطق ملاذات آمنة للقراصنة لكي يُجروا مفاوضاتهم الطويلة على الفدى انطلاقاً منها. ولم يتم العثور أبداً على ملاذات للقراصنة على مقربة من طرق التجارة الرئيسية في

الصومال وفي منطقة القرن الأفريقي الأوسع نطاقاً. والمجتمعات التي أتيح أمامها خيار فرض ضرائب على التجارة المحلية والإقليمية، اتَّجهت دائماً نحو هذا الخيار ونفّدت عمليات مكافحة للقرصنة بشكل فعال. فإذا كان المرفأ شريان الحياة الاقتصادية في أي دولة، وكان يؤمّن لها دخلاً ثابتاً، فلن ترغب هذه الأخيرة بوقوع أي أعمال قرصنة في المنطقة المجاورة لها.³

لم يلقَ القرصنة ترحيباً إلا في المناطق التي يشوب الضعف اقتصادها المحلي والتي تفتقر إلى بنية تحتية تجارية، وقد وُجدت النخبة فيها مستقلة لجمع الأموال للدفاع عن أراضيها. في هذه المناطق، لقي القرصنة خدمة ممتازة- حماية السفن المخطوفة من عصابات منافسة لسنوات عدّة، وتقديم ضمانات أمنية شاملة تسمح لهم بتحريك السفن على طول الساحل كله وصولاً إلى أعالي البحار. ولم تتعرّض أي سفينة للخطف مجدداً بعد الإفراج عنها⁴، ما يدلُّ بوضوح على التعامل مع اختصاصيين في مجال الحماية- ليتنا نستطيع استخدامهم لحماية التجارة المشروعة.

على ضوء هذه المعلومات الأساسية حول الحوكمة غير الرسمية لطرق التجارة والموارد البحرية في الصومال، يصبح من الأسهل أن نكتشف الأسباب التي جعلت المقاربات السابقة لإضفاء طابع رسمي على حراسة السواحل تأتي بنتائج عكسية. إن تقديم تدريب مهني لخفر السواحل الصوماليين في مجال الملاحة البحرية والرماية وعمليات الصعود والاستيلاء (كما هي الحال بموجب اتفاق HART⁵) هو في أفضل الأحوال مضيعة للموارد وفي أسوأها يعطي نتائج عكسية. فإذا اضمحلت إيرادات الجمارك والتراخيص في قنوات مبهمة، ولم يتلقَّ الرجال على متن السفن أجرهم أو تم إلغاء عقودهم، فهذا يضعهم في مكانة ممتازة لتولّي زمام الأمور بأنفسهم. وبالمثل، من المرجّح أن يتسبّب تمويل جماعة معيّنة لتوفير خدمات حراسة للسواحل الإقليمية بصراع إقليمي عنيف مع جماعات أخرى تطالب بإيرادات من جزء من تلك الأراضي. ولدى القيام بأي محاولة لتشكيل وحدة خفر سواحل واحدة ومتماسكة، يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار وجود عدد كبير من أصحاب المناصب ممّن لديهم حوافز مالية واضحة لمقاومة هذه الخطوة.

وبالتالي، يتمثل أحد الخيارات السياسية لمكافحة القرصنة بالاعتراف صراحةً بوجود مثل هؤلاء الحماية المحليين وبتحفيزهم لحماية التجارة بدلاً من الجريمة. ومن شأن إقامة مشاريع بنى تحتية مثل بناء الطرقات والموانئ أن يمكّن المجتمعات الساحلية النائية حالياً من القيام بأعمال تجارية. فبعد اندماج هذه المجتمعات المحلية في اقتصادات منطقة المحيط الهندي الأوسع نطاقاً والقرن الأفريقي، تصبح استضافة القرصنة غير جذابة. ولدى دراسة البعد الجغرافي للقرصنة، تبين لنا أن مجرد تغيير الحوافز الاقتصادية كان كافياً لتحويل موقع ما من موائل للقرصنة إلى مكافح لها.

لكن من المرجح أن تكون حراسة السواحل غير الرسمية البحتة فوضوية نوعاً ما، وربما عنيفة جداً، فلا تصبّ بالضرورة في مصلحة الجميع. فعلى سبيل المثال، لدى التحقيق في مزاعم إلقاء النفايات السامة، بينت الأدلة أن أسياذ الحرب في الصومال "منحوا تراخيص" لجماعات إجرامية منظمة لإلقاء النفايات في المياه الإقليمية - على حساب السكان المحليين. وبالمثل، تفضّل الأسرة الدولية منع عبور بعض الأنواع المربحة من البضائع في المحيط الهندي، على رأسها الفحم الصومالي والمهاجرين غير الشرعيين، والمخدرات، والأسلحة. وبالتالي، لا يمكن الاعتماد على الحوكمة غير الرسمية وحدها لدى وضع سياسة لحراسة الشريط الساحلي الطويل للصومال. باختصار، إن المبادرات الأجنبية الماضية لتمكين الصومال من حراسة مياهها الإقليمية فشلت في مرحلة التنفيذ. فلقد تجاهل البعض وجود حماية غير رسمية بديلة وقاموا بتحويل الموارد المخصصة لحفظ الأمن البحري إلى نزاعات إقليمية عنيفة. وباء آخرون بالفشل لأن المقدمين المحدّدين لخدمات حراسة السواحل لم يتمكّنوا من الاستفادة مالياً من عملهم. وينبغي على السياسة الفعّالة أن تستميل مختلف المقدمين الحاليين للحوكمة غير الرسمية في المجتمعات الساحلية الصومالية، على أن يعتمد دعمهم على تقاسم عادل للإيرادات. ويُشار إلى أن هذا النظام معتمد حالياً في أرض الصومال حيث تشكّل إيرادات الجمارك من مدينة بريرة جزءاً كبيراً من إجمالي الإنفاق الحكومي. وبالتالي، يستلزم الانتقال من حماية الجريمة إلى حماية التجارة التوصل إلى اتفاق يحسّن أحوال سكان وخفر السواحل - وليس ببساطة من يتمنّع بالسلطة في الحكومة الإقليمية؛ والانتقال من حماية

التجارة إلى حماية التجارة المشروعة فحسب، مثلاً، الحد من الاتجار بالسلع غير المشروعة قد يتطلب تمويلاً أجنبياً إضافياً لتحفيز الحماية المحليين على التخلي عن الشحنات غير الشرعية المربحة.

Endnotes

- ¹ Shortland A. and Varese F. (2014): The Protector's Choice. An Application of Protection Theory to Somali Piracy; *British Journal of Criminology* doi: 10.1093/bjc/azu046
- ² JatinDua (2013) A sea of trade and a sea of fish: piracy and protection in the Western Indian Ocean, *Journal of Eastern African Studies* Vol. 7, Issue 2
- ³ Shortland A. and Varese F. (2014)
- ⁴ Shortland A and Varese F (2012): The Business of Pirate Protection. Economics of Security Working Paper #75 https://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.408691.de/diw_econsec0075.pdf
- ⁵ A deal with a British private security company called Hart Security Maritime Services to train Somali coastguards in 2000.

تتشر هذه المادة من قبل مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (اينغما) في اطار المؤتمر الرابع لدولة الامارات العربية المتحدة حول مكافحة القرصنة البحرية، "الحفاظ على تعافي الدولة: من خلال استدامة الجهود الفعالة في البحر ومجابهة عدم الاستقرار على اليابسة." الذي تنظمه وزارة الخارجية الاماراتية بالشراكة مع موانئ دبي العالمية في دبي بتاريخ 29-30 أكتوبر، 2014. ان الآراء الواردة في هذه الورقة هي خاصة بالمؤلف فقط، ولا تعكس آراء أو مواقف منظمي المؤتمر. قد يكون تم تعديل المضمون لأغراض تشكيلية.

للمزيد من المعلومات، يرجى زيارة موقع المؤتمر على الرابط التالي: www.counterpiracy.ae