

## الرابط بين القرصنة البحرية وسرقة النفط: تأثير الاستيلاء غير المشروع على الطاقة

### على الاقتصادات العالمية والإقليمية

غافين سيموندرز

رئيس قسم الأمن والتجارة، غرفة الملاحة البريطانية

#### مقدمة

إن تحديد التدابير العلاجية السياسية والعملية الملائمة للتصدي لتهديدات القرصنة وغيرها من الجرائم البحرية محصور بالفهم غير الدقيق لطبيعة الحوادث وبالتعريفات التي نضطر إلى استخدامها لوصف الأعمال الإجرامية التي تقع في البحر وتدوينها. وقد أدى افتراض وجود رابط بين القرصنة وسرقة النفط إلى الحد من الحوار أكثر فأكثر بين الحكومات. بالتالي، لم يتم التوصل إلى حل للمشاكل الإقليمية على مدى عقود عدّة. يتّضح هذا الأمر أكثر ما يتّضح في منطقة غرب أفريقيا وتحديداً في خليج غينيا.

إن الحجج القوية والدامغة والمقنعة معنويّاً التي قدّمتها شركات النقل البحري، حتى تاريخ اليوم، تمحورت إلى حد كبير حول رسالة موحّدة متعلّقة بضرورة تأمين سلامة البحارة وأمنهم. لكن هذه الحجج، وعلى الرغم من كونها صحيحة، فشلت في جذب اهتمام الحكومات بشكل كافٍ، ومن الواضح أنّها لم تؤدّ إلى القيام بالتحسينات الإقليمية المطلوبة في مجال الحوكمة الأمنية.

لم تتم دراسة الآثار الاقتصادية للقرصنة على الاقتصادات الإقليمية. وقد تركّز اهتمام الشركات على تقييم تكاليف تأمين الحماية الذاتية وبوالص التأمين الإضافية، فضلاً عن قيمة التجارة المعرضة لخطر اعتداء القرصنة. واليوم، بات واضحاً أن الآثار الاقتصادية لانعدام الأمن البحري الإقليمي هي أكبر بكثير، وممتدّة على نطاق أوسع من ذلك الذي تم تحديده سابقاً.

عبر إدراك الرابط بين القرصنة والأعمال الإجرامية الكبيرة الأخرى، تسلط هذه المقالة الضوء على ضرورة التوصل إلى فهم أفضل للآثار الاقتصادية السلبية على الصعيدين الإقليمي والدولي. وهي تقترح، على أساس دراسة حول خليج غينيا صادرة عن غرفة الملاحة البريطانية في يوليو 2014، اعتبار الحوكمة البحرية الإقليمية القوية شرطاً أساسياً وعملاً ممكناً للتنمية الاقتصادية.<sup>1</sup>

### القرصنة البحرية وسرقة النفط

يتخذ النشاط الإجرامي في البحر أشكالاً عديدة مترابطة ومتطورة. وثمة صلة بين تهريب الأسلحة والمخدرات، والاتجار بالبشر، وإلقاء النفايات بطريقة غير قانونية، والسلع والأدوية المزورة، وجرائم الإنترنت، وتبييض الأموال، وصيد الأسماك غير القانوني وغير المنظم وغير المبلغ عنه (IUU) من جهة والجريمة البحرية والقرصنة من جهة أخرى. كما وتم اكتشاف روابط أخرى لدى دراسة حوادث سرقة النفط. وتشكل سرقة النفط أو تمويل السفن غير الشرعي بالوقود ظاهرة متفشية في خليج غينيا. ويشار إلى حوادث شطف النفط، وهو شكل جديد من أشكال السرقة يجمع بين أعمال القرصنة وخطف السفينة وسرقة النفط بدون خطف أو احتجاز رهائن، زادت مؤخراً في منطقة جنوب شرق آسيا.

حين تقع الجريمة في البحر خارج الولاية القضائية لدولة ما، وحين تتطوي الجريمة على تفاعل بين سفينتين أو أكثر، عندئذٍ، ينطبق تعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) على هذه الحالة، وتتم الإفادة عن وقوع عمل قرصنة. إن هذا المعتقد، المبني على أساس "مكان" وقوع الجريمة، وعلى الرغم من كونه سليماً قانونياً، غير مفيد كونه لا يميز بين الطبيعة الدقيقة للجريمة أو الدوافع الكامنة وراءها. يدفع هذا التعريف إلى رؤية الجريمة والتعامل معها على أنها قضية متعددة الولايات القضائية، ما يسبب تأخيراً، ويعطي مجالاً للأطراف كافة عموماً،

وللدول الإقليمية خصوصاً، للتهرب من المسؤولية. في هذا الصدد، كشفت الدراسة التي أجرتها غرفة الملاحة البريطانية عن أربعة أنواع رئيسية وإنما مترابطة من الجرائم.

### سرقة النفط

إن سرقة النفط في خليج غينيا تطل البحر والساحل ولا يمكن اعتبار أي من البيئتين في عزلة عنها. فسرقته في منطقة متفشية، وهي أدت إلى زعزعة استقرار المنطقة على مدة 30 سنة لدرجة أنها أثرت على عنصر هام من النشاط التجاري المشروع وعلى النظام السياسي. تحدث معظم أعمال السرقة في البر، ويُصار بعد ذلك إلى نقل البضائع غير المشروعة عن طريق البحر. توجد أساليب عدّة للسرقة، وهي تشمل السرقة من خطوط الأنابيب وجرائم سرقة النفط التي يرتكبها أصحاب الياقات البيضاء وتتم خلالها سرقة النفط الخام والمكرّر. ويتخلل عملية السرقة تهديد واستخدام العنف الشديد.

في العام 2013، قدّرت الحكومة النيجيرية عدد براميل النفط الخام (قيمتها 30 مليون دولار) المسروقة في اليوم بـ 300 ألف برميل. ويمكن ربط سرقة النفط في البحر بالجريمة المنظمة بدلاً من السرقات الانتهازية. ويُقال إنّه ونظراً لأساليب السرقة التي يعتمدها أصحاب الياقات البيضاء، يصبح النفط الخام والمنتجات المكررة التي يتم الحصول عليها بطرق غير مشروعة غير قابلة للفصل عن النفط المشروع. هذا يعني أنّه يُسمح للنفط غير المشروع القادم من نيجيريا بالدخول مجدداً في سلسلة إمدادات النفط الدولية المشروعة.

### خطف السفن

تستلزم سرقة النفط في خليج غينيا (وفي جنوب شرق آسيا) مراقبة السفن المستهدفة لكي يُصار إلى خطفها. لكن عملية الخطف لا تتم بهدف انتزاع فدية مباشرة مقابل إطلاق سراح السفينة أو البضائع أو الطاقم، كما جرى في

اعتداءات القرصنة الصومالية بين العامين 2008 و2012 وإثماً لتسهيل سرقة البضائع. وتتم هذه العملية عادةً عبر تفريغ جزء من البضائع في سفينة أخرى عن طريق نقلها في البحر.

### اختطاف البحارة

أحياناً كثيرة، لا يكون طاقم السفينة والبحارة مستهدفين خلال الاعتداء، لكنهم يكونون دائماً من أول الضحايا. لدى القرصنة "عتبة منخفضة للجوء إلى العنف"، وتشمل معظم الاعتداءات استعمال أسلحة نارية. في الماضي، كان يتم خطف الرعايا الأجانب للمنفعة السياسيّة، لكن في العام 2013، يبدو أن جميع أعمال الخطف في البحر تمّت بدافع الربح المالي. ولا شك في أن الهجمات الأخيرة في جنوب شرق آسيا تمّت بدوافع مالية واتخذت طابع المؤامرة، وغالباً ما أُسيء تفسيرها بالقول إنها حوادث "خطف". في الوقت الحالي، يبدو هنا على الأقل أن الخطف لا يشكّل جزءاً من أسلوب العمل.

### السرقّة في البحر

تنطوي جميع عمليات الاعتداء على السفن، حتّى تلك التي تُرتكّب بهدف السرقّة، على مخاطر كبيرة تطال أفراد الطاقم. يعود ذلك إلى استعداد المجرمين لممارسة العنف وإلى انتشار الأسلحة المنخفضة التكلفة. ويظل خطر التصعيد قائماً مع سعي الأفراد إلى حماية الممتلكات الشخصية، ويمكن لأي عملية سرقة بسيطة أن تتصاعد بسهولة لتتسبب بتكاليف بشرية. ولدى الاستعداد لممارسة العنف خصائص جغرافية غالباً ما يتم الإخفاق في تدوينها وبالتالي قلماً يتم فهمها فيصعب الحدّ منها.

إن المواقع الرئيسية للجريمة البحرية تتغير باستمرار؛ فالجريمة تنتقل إلى حد كبير وسيستمر المجرمون في تغيير أماكنهم للتهرب من الرصد أو المحاكمة أو للبحث عن أهداف جديدة. يؤكّد هذا الأمر أنه لا يمكن أبداً التفكير في

الأمن البحري بمعزل عن الولاية القضائية، وبيّن أن وضع نهج موحد ومنسق للحوكمة البحرية يشكّل حاجة ضروريّة.

## التأثير الاقتصادي

### النفط والغاز

وجدت غرفة الملاحه البريطانية أن نيجيريا، التي يبلغ نمو الناتج الإجمالي المحلي لديها 7.3%، تشكّل المصدر الرئيسي للطاقة في منطقة خليج غينيا مع بلوغ احتياطي النفط المؤكّد لديها 37.2 مليار برميل (المرتبة 11 في العالم) وإنتاجها 2.5 مليون برميل في اليوم (المرتبة 12 في العالم). وقد تمّ تصدير 5% أو 42 مليون برميل من النفط الخام النيجيري إلى المملكة المتحدة في العام 2012، مع العلم أنّه يتم تصدير 39% من النفط النيجيري إلى دول أخرى في الاتحاد الأوروبي و4% إلى الولايات المتحدة الأمريكية.

إن صادرات الغاز من المنطقة ليست كبيرة بهذا القدر. وفي العام 2012، استورد الاتحاد الأوروبي 6% من الغاز الطبيعي المسال (LNG) من خليج غينيا، ومن المتوقع أن ترتفع هذه النسبة بسرعة لكي يشكّل الغاز المستورد 80% من استهلاك الاتحاد الأوروبي بحلول العام 2030، على أن تصبح نيجيريا شريكاً مهماً في هذا المجال. يشهد العالم تحوّلًا نحو الاعتماد المتزايد على الإنتاج خارج الشواطئ. وحاليًا، تنتج حقول الغاز في المياه العميقة قبالة شواطئ نيجيريا 800 ألف برميل في اليوم، ومن المتوقع أن تؤمّن 60% من إجمالي الإنتاج النيجيري. وقد بيّنت الدراسة أن منطقة خليج غينيا تساهم في ضمان أمن الطاقة في المملكة المتحدة والاتحاد الأوروبي، وتتضمّن كبار الشركاء التجاريين، وتتضمّن استثمارات بريطانية ضخمة. لكنّها تعاني من حوكمة بحرية سيئة، وهي شكّلت بؤرة للجريمة البحرية على مدى 30 سنة. ونظرًا للافتقار إلى خطوط أنابيب عبر الصحراء، يتم تصدير النفط والغاز عن طريق البحر. فضلًا عن ذلك، إن صيد الأسماك غير القانوني وغير المنظم وغير المبلّغ عنه (IUU)

سائد في المنطقة، ما يتسبب بخسائر كبيرة أخرى في الدخل القومي. وبالتالي، بات يشكّل تحسين الحوكمة حاجة ضرورية.

### خاتمة

تركز هذه المقالة على كون نيجيريا أكبر قوة اقتصادية في أفريقيا، والمصدر الرئيسي لانعدام الأمن البحري في منطقة خليج غينيا. يمكن ملاحظة وجود صلة بسيطة بين سرقة النفط والقرصنة في عدد من النماذج غير القانونية المترابطة. والنماذج هي التي ينبغي فهمها ومعالجتها وإضعافها. واستعمال مصطلح "قرصنة" غير دقيق بما فيه الكفاية لتقديم الحلول الإقليمية الملحة والمطلوبة.

في هذه المقالة، يتم التشديد على الجانب الاقتصادي الذي يستدعي قيام الأسرة الدولية والدول الإقليمية بمزيد من الأعمال المستدامة لتحسين الحوكمة البحرية. ويجب اعتبار الحوكمة البحرية الإقليمية القوية عاملاً ممكناً وشرطاً أساسياً للنمو الاقتصادي.

### Endnotes

<sup>1</sup>The report is available at:

<http://www.ukchamberofshipping.com/information/publications-and-briefings/>

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](http://www.counterpiracy.ae)