

# ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن

ويكلف في المتوسط ما يصل إلى 350 ألف دولار يومياً على كل سفينة عابرة.

ومن ناحية أخرى فإن ارتفاع درجة المخاطر التي سببتها عمليات القرصنة في مدخل البحر الأحمر، ألقى بظلاله على حركة صادرات دول المنطقة من النفط والسلع الأولية، بسبب ارتباك الملاحة في هذا الممر خاصة دول المنطقة المصدرة للنفط التي ليس لها منفذ على البحر الأحمر وبسبب الأعباء المالية الإضافية التي تحملها المصدرون نتيجة ارتفاع أجور الشحن والتأمين، ومحاولة المحافظة على أسعار السلبية مقابل السلع المنافسة المنتجة في مناطق أخرى. وفي الوقت نفسه ارتفعت أسعار الواردات نتيجة تحميل الأعباء المالية الإضافية على أسعار السلع ليدفعها المستهلك في الأخير. وقد ضاعف من الآثار السلبية للأزمة المالية العالمية على اليمن وعلى دول المنطقة، فقد جاءت الأزمة المالية العالمية لتتهوى بأسعار النفط إلى النصف مؤثرة سلبا على اقتصاديات جميع دول المنطقة المصدرة للنفط، ثم تأتي القرصنة وتجر الدول المصدرة على التخلي عن جزء إضافي من أرباحها مقابل أجور تأمين بحماية. وفي الوقت نفسه تجعل إحساس المواطنين في هذه الدول بانخفاض أسعار بعض السلع، نتيجة الأزمة المالية العالمية، محدودا مقارنة بالمناطق الأخرى بسبب إضافة أجور التأمين والحماية إلى الأسعار.

**٦- تهديد حركة الصيد :**

وفي السياق ذاته شكلت أعمال القرصنة تهديداً مباشراً على حركة الصيد في المنطقة وحدت من حركتها، وعلى الصيادين اليمنيين بشكل رئيسي، بسبب امتداد عمليات القرصنة إلى المياه الإقليمية اليمنية في خليج عدن وبحر العرب، وتحول الصيادين اليمنيين وقواربهم إلى أهداف سهلة للقرصنة، حيث تشير التقديرات إلى أن ما يقارب 65798 صيادا يمنيًا يمتلكون 16 ألف قارب صيد عرضة لمخاطر القرصنة التي لم يقتصر تهديدها فقط على الصيادين الفرديين، الذين يشكلون 62 ٪، بل وصل إلى التعرض لسفن الصيد الكبيرة. وحسب الإعلانات الرسمية فإن ما يقارب 40 سفينة صيد يمنية تعرضت للاختطاف من قبل القرصنة الصوماليين (انظر الملقح). وتم استخدام بعضها عنوة في عمليات القرصنة نفسها، فضلا عن حوادث أخرى تعرض فيها صيادون يمنيون للتهديد بالاختطاف من قبل القرصنة، وتأثير ذلك لم يقتصر فقط على تعريض حياة الصيادين اليمنيين للخطر، بل وأثر على حجم إنتاجهم من الأسماك بسبب الحد من حركتهم، واقتصارهم على المناطق القريبة من الشاطئ إيثارا للسلامة. وذلك يعكس بدوره على الدخل القومي باعتبار (الاصطياد) أحد الأنشطة الرئيسية للاقتصاد اليمني. وكان وزير النقل اليمني أكد أن أعمال القرصنة تمثل مشكلة حقيقية تواجه الصيادين اليمنيين. وطالب رئيس الاتحاد السكي في محافظة حضرموت بحماية الصيادين اليمنيين من القرصنة، ووضع حلول عاجلة لمشكلة القرصنة بما يكفل تأمين المياه اليمنية الإقليمية.

**٨- التأثير على حركة السياحة والاستثمار :**

ومن ناحية أخرى فإن تحول المياه الإقليمية اليمنية والممرات البحرية المؤدية إليها إلى مناطق عالية الخطورة يلقي بظلاله أيضا على حركة السياحة القادمة بحرا إلى اليمن ويأتي دول المنطقة، كما يؤثر على مستوى جذب الاستثمارات الأجنبية إلى اليمن، وخطط الحكومة اليمنية للاستثمار في التنقيب عن النفط في الحقول البحرية. وأشار دبلوماسي أوروبي في صنعاء إلى أن الحكومة اليمنية تشعر بقلق بالغ بشأن الانتقار للأمن البحري، واحتمال أن يضر ذلك بجهود جذب الاستثمارات الأجنبية. ويشمل ذلك أعمال التنقيب عن النفط في الحقول البحرية، وإنشاء محطة للغاز الطبيعي المسال المقرر أن تبدأ العمل في عام 2009، وكلاهما حيوي لمواجهة تراجع إنتاج النفط في اليمن، كما يؤثر على حركة الاستثمار في جزيرة سقطرة وباقي الجزر اليمنية نتيجة تهديد الطرق البحرية إليها. وكانت الحكومة اليمنية قد أعلنت عن تعرض سفينة الشحن اليمنية "ديتا" في منتصف نوفمبر 2008 للاختطاف من قبل القرصنة وهي في طريقها من المكلا إلى جزيرة سقطرة، وعلى متنها 517 طنا من الأسمنت والحديد لتنفذ مشروع استثماري في الجزيرة، تقدر قيمتها بنحو 760 ألف دولار، وطالب القرصنة لإطلاقها بمليوني ريال كدية.

**٩- الآثار الأمنية والعسكرية :**

تتيح الآثار والتهديدات الأمنية والعسكرية على اليمن ودول المنطقة من عمليات القرصنة ومن الوجود العسكري الأجنبي ذلك في نفس الوقت. وهي بالنسبة لليمن أكثر وضوحا وأشد تأثيرا من باقي الدول، بسبب وقوعها بشكل مباشر في مجاله الحيوي. حيث يقع المعقل الرئيسي للقرصنة في ميناءي "بوصاصو" و"أيل" في إقليم "بونت لاند" شمال شرق الصومال القريبين من باب المندب، وتمتد عمليات القرصنة لتصل إلى المياه الإقليمية اليمنية في خليج عدن وبحر العرب. وأشار تقرير صادر عن مكتب البحرية الدولي أن «من بين 24 عملية قرصنة صومالية، حدثت حتى يونيو 2008 م (19) منها في خليج عدن»، وأن «جميع الحوادث في خليج عدن نفذت في الجانب الشرقي من خليج عدن» الأقرب إلى الشواطئ اليمنية، والقريب في الوقت نفسه من خطوط الملاحة الدولية. ولا شك في أن ذلك يجعل حركة السفن من وإلى الموانئ اليمنية وسفن الصيد اليمنية في مرمى هجمات القرصنة، ويشكل تهديدا مباشرا على حياة المواطنين اليمنيين سواء كانوا صيادين أم بحارة أم مسافرين. كما يهدد أمن وسلامة طريق المواصلات البحرية بين اليمن والعالم الخارجي، وما يترتب عليه من تهديد أمن وسلامة التجارة من وإلى اليمن، وأمنه الغذائي بالنظر إلى أن كل احتياجات اليمن الغذائية والسلعية تأتي بحرا.

وقد قامت اليمن باتخاذ عدد من الإجراءات للحد من خطر القرصنة، كمنش 1000 جندي من خفر السواحل و16 زورقا حربيًا مجهزةًا بمختلف المعدات البحرية العسكرية في خليج عدن وباب المندب، وتكثيف الدوريات الأمنية على مدار الساعة، كما أعلنت الحكومة اليمنية عن ترتيبات لإنشاء أربعة مراكز إقليمية لمكافحة القرصنة في كل من صنعاء وعدن والحديدة والمكلا ستزود بكافة الإمكانيات اللازمة. وذلك دون شك يلقي على اليمن عبئا عسكريا وأمنيا إضافيا أكثر من أي دولة أخرى، ويترتب عليه توجيه مزيد من المخصصات والموارد المالية لتنفيذ هذه المهام الأمنية والعسكرية الإضافية، والعمل على تطوير قدراتها البحرية بما يكافئ حجم التحدي الناشئ، خصوصا أن مشكلة

## خالد أحمد الرماح



خليج عدن وبحر العرب، الأمر الذي يجعل اليمن أكثر الدول العربية تضررا من القرصنة ومن الوجود العسكري الأجنبي معا. وقد عبرت التحركات الدبلوماسية اليمنية المبكرة عن حساسية الوضع بالنسبة لليمن، وعكست حجم القلق اليمني من التداعيات القائمة والمتوقعة على أمنه القومي.

ويمكن رصد جملة من الآثار والتهديدات الاقتصادية والأمنية والعسكرية والإستراتيجية جراء القرصنة والوجود العسكري الأجنبي، غير أنه من الصعوبة بمكان فصل الآثار والتهديدات على اليمن عن الآثار والتهديدات على باقي دول المنطقة والأمن القومي العربي بشكل عام بسبب التداخل فيما بينهما رغم تمتع اليمن ببعض الخصوصية في بعض المجالات والتي يمكن الإشارة إليها في موضعه.

**١- تهديد حركة الملاحة الدولية:**

تأتي أهمية أعمال القرصنة الصومالية في هذه المنطقة من أنها تؤثر على حركة الملاحة في البحر الأحمر كاهم ممر مائي شديد الحيوية لحركة النقل البحري وحركة التجارة العالمية، وعلى شريان الحركة في مضيق باب المندب، وتعكس نفسها تاليا على أنشطة الملاحة في قناة السويس المرتبطة عضويا بهذا الشريان. ويعد مضيق باب المندب الحلقة الأساسية في طريق الناقلات المحملة بنفط الخليج والسفن التجارية؛ إذ منه يتم المرور إلى البحر الأحمر فقناة السويس فالبحر الأبيض المتوسط. فهو يمثل صلة الوصل بين طرق الملاحة الخليجية والعربية بالعالمية. ويعتبر أقصر الطرق بالنسبة لناقلات النفط المتجهة من الخليج العربي إلى أوروبا والولايات المتحدة.

ورغم تركز نشاط القرصنة في منطقة خليج عدن وبحر العرب والسواحل الإفريقية، وعدم وصولها إلى البحر الأحمر؛ إلا أنها أثرت على حركة الملاحة الدولية في البحر الأحمر، وعلى حركة السفن في موانئ الدول المطلة عليه، وفي قناة السويس بسبب تحول خليج عدن ومدخل البحر الأحمر إلى ساحة مفتوحة لعمليات القرصنة تسد المنفذ إليه. وقد دفع ارتفاع درجة التهديد في هذه المنطقة بعض شركات الملاحة إلى تغيير مساراتها لتأخذ طريق رأس الرجاء الصالح بعيدا عن مضيق باب المندب والبحر الأحمر وقناة السويس. وبالتالي بعيدا عن الموانئ اليمنية والعربية الواقعة على البحر الأحمر، الأمر الذي أدى إلى حرمان هذه الموانئ من عائدات الخدمات التي تقدمها للسفن العابرة. وحسب التقديرات المصرية فإن حركة السفن في قناة السويس تراجعت في الأشهر الأخيرة من عام 2008، لتتحق في أكتوبر 2008 أقل عائد شهري منذ 6 أشهر بلغ 467.5 مليون دولار، وهو أقل بمقدار 2.1 مليون دولار عن عائدات شهر سبتمبر من العام نفسه. وكانت قناة السويس قد حققت أرباحاً خلال الأشهر العشرة الأولى من 2008 وصلت إلى 4 مليارات و569 مليون دولار.

وكذلك أثرت أعمال القرصنة على حركة السفن في الموانئ اليمنية، حيث تشير التقديرات إلى أن حركة وصول السفن الأجنبية إليها تناقص منذ الربع الأخير من عام 2008، وذلك أثر طبيعته الحال على حجم الإيرادات التي تحققها هذه الموانئ سنويا مقابل تقديم الخدمات والتزويد بالوقود والمياه والغذاء للسفن العابرة. رغم عدم وجود أرقام دقيقة حتى الآن عن ذلك.

**٢- ارتفاع أجور التأمين والشحن والنقل البحري:**

حسب تقرير لمركز "شاتام هاوس" فإن أجور التأمين على ناقلات النفط والسفن التجارية التي تعبر خليج عدن، قد ارتفعت من 10 - 12 ضعفاً بسبب ارتفاع نسبة المخاطرة، إضافة عن احتمال قيام بعضها بالاستعانة بشركات حماية خاصة (كأحد الخيارات المطروحة). وارتفاع تكاليف النقل إلى ما يقارب 50 ٪ بسبب تغيير بعض شركات الشحن الكبرى خط سير سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح، بدلا عن البحر الأحمر وقناة السويس. وعلى الأقل أعلنت ثلاث من شركات الشحن الكبرى خطط سير سفنها إلى طريق رأس الرجاء الصالح، بدلا عن البحر الأحمر (سفيتزر» أكبر شركة في العالم لتشغيل سفن القطر، ومجموعة «أودفيل» النرويجية لناقلات المواد الكيماوية، وشركة كبيرة أخرى لتشغيل سفن نقل الغاز المسال.

وقد حذرت المنظمة الدولية للملاحة البحرية من التداعيات الخطيرة جراء تغيير مسار خط السفن وناقلات النفط إلى طريق رأس الرجاء الصالح، إذ يؤدي ذلك إلى رفع أسعار المنتجات المصنعة والسلع الأولية نتيجة زيادة كلفة الشحن البحري بنسبة تصل كحد أدنى إلى 30 ٪، وتأخر وصول الشحنات في موعدها، واستغراقها لضعف المدة الزمنية. نظرا لطول ذلك الممر البحري، الذي يضيف إلى الرحلة 22 يوماً أخرى،

عام 2006 في القضاء على أمراء الحرب، وبسبب سيطرتها على أجزاء كبيرة من الصومال.

وفي الإطار نفسه أوجدت حالة انعدام الدولة في الصومال على مدار 17 عاما وضعا معيشيا واجتماعيا بانسا، وتركة من التخلف والحرمان أوصل هذا البلد العربي المسلم (في ظل صمت دولي وعربي مخز) إلى حالة من التخبط والفوضى، وانتشار البطالة والفقر المدقع، وفقدان الأمل، وانعدام فرص الكسب الشريف تقريبا، ليعيش ما يقارب 3.25 مليون صومالي، أي 43 ٪ من الشعب الصومالي، على المساعداً التي تقدمها منظمات الإغاثة الدولية. ولتصبح القرصنة والأعمال غير المشروعة، رغم ما يكتنفها من مخاطر، الوسائل المتاحة للعييش وكسب الرزق ومصدرا للدخل القومي.

**٢- انهيار الاقتصاد في إقليم "بونت لاند" :**

يعتبر إقليم "بونت لاند" شمال شرق الصومال الذي يتمتع بالحكم الذاتي منذ عام 1998، المعقل الرئيسي لعصابات القرصنة الصومالية، وتوجد فيه المجموعتان الرئيسيتان من عصابات القرصنة؛ الأولى تتمركز في الجهة الشمالية، في مدينتي "بوصاصو" و"أيل" الواقعتين في إقليم "بونت لاند"، وتتكون المجموعة من 15 فرقة يتزعمها ثلاثة أشخاص. ويتراوح عدد أفراد المجموعة الواحدة ما بين 15 إلى 25 شخصا، والمجموعة الثانية تتمركز في الجهة الجنوبية في مدينتي "حراديري" و"هبيه"، وهي تابعة لإقليم "بونت لاند"، وتتكون من ثماني فرق يتزعمها أيضا ثلاثة رؤساء.

ويرجع عدد من المراقبين سر تنامي عمليات القرصنة الصومالية في عام 2008 تحديدا، إلى انهيار الاقتصاد في إقليم "بونت لاند"، ووصول الحكومة فيه إلى مرحلة العجز عن دفع مرتبات الموظفين الحكوميين. ومن الشائع أنه تربط القرصنة علاقات وثيقة مع كبار المسؤولين الحكوميين في هذا الإقليم.

**٣- وجود أطراف دولية وإقليمية تنفي الظاهرة:**

وثمة سبب يشير إليه البعض تصريحا أو تلميحا، وهو وجود أطراف دولية وإقليمية تشجع ظاهرة القرصنة الصومالية، أو تغض الطرف عنها؛ في إشارة إلى إسرائيل التي تربطها علاقات متينة مع الكيانات الصومالية المستقلة، ومنها إقليم "بونت لاند" وأيضا إلى موقف الولايات المتحدة المتساهل مع ظاهرة القرصنة الصومالية، رغم أنها تهدد إمدادات النفط التي تعتبرها واشنطن مصلحة إستراتيجية لا يمكن التفریط بها. وهي قادرة على القضاء عليها إذا أرادت ذلك بطرق عديدة، كالضغط على إقليم "بونت لاند" المركز الرئيسي لانطلاق القرصنة، أو القضاء عليهم عسكريا بحكم وجودها العسكري في جيبوتي والمحيط الهندي، فضلا عن إمكانياتها التكنولوجية والاستخبارية المتقدمة، التي تسمح لها بمراقبة القرصنة وتحديد أماكن وجودهم، وما يثير التساؤل أن تستطيع الولايات المتحدة تحديد أماكن وجود العناصر التي تسميها بالإرهابية في الصومال، وشن الهجمات ضدهم بالطائرات، في الوقت الذي تعجز عن تحديد مراكز انطلاق القرصنة وإطار تحركاتهم. وتناقلت وسائل الإعلام عن الرئيس الصومالي الجديد شريف شيخ أحمد في 7 أكتوبر 2008م، استغرابه من التعامل الدولي مع ظاهرة القرصنة الصومالية قائلا: «في فترة المحاكم الإسلامية كانت هناك عمليات قرصنة محدودة تمت السيطرة عليها. الآن هناك أساطيل لقوى بحرية عدة في المنطقة، خصوصا على الشواطئ الصومالية، ومع ذلك تحدث القرصنة. ونحن نستغرب تكرر هذه العمليات. هناك لغز يستعصي علينا فهمه تجاه ما يحدث هناك.»

**آثار ومخاطر القرصنة والوجود العسكري الأجنبي:**

لاشك في أن عمليات القرصنة، وما ترتب عليها من معالجات متمثلة في وجود عسكري أجنبي في خليج عدن والمحيط الهندي، خلفت العديد من الآثار في الجوانب الاقتصادية والأمنية والعسكرية والإستراتيجية على اليمن والأمن القومي العربي والأمن الإقليمي بشكل عام. بعض هذه الآثار متحققة يمكن قياسها ومشاهدتها، وجزء كبير منها لا تزال آثارها متوقعة لم يتحقق وقوعها على وجه اليقين، وبالتالي فهي أقرب إلى التهديدات منها إلى الآثار.

والآثار والتهديدات التي تشكلها ظاهرة القرصنة على اليمن لا تأتي فقط من كونها إحدى الدول المتضررة من الآثار والتداعيات على المنطقة والأمن القومي العربي بشكل عام، بل أيضا من قربها من ساحة عمليات القرصنة والوجود العسكري الأجنبي، ودخولها ضمن مجاله الحيوي لتصل في أحيان كثيرة إلى المياه الإقليمية اليمنية في

أثارت ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن والمحيط الهندي اهتماما دوليا وإقليميا كبيرا، لما تشكله من تهديد خطير على أمن وسلامة الملاحة الدولية. ومعها توافدت العديد من السفن العسكرية الأجنبية إلى خليج عدن وبحر العرب والمياه الصومالية، مشكلة بدورها تهديدا إضافيا على الأمن القومي العربي والمصالح الوطنية اليمنية بشكل خاص، نظرا لكون اليمن الأكثر قربا من ساحة عمليات القرصنة والوجود العسكري الأجنبي معا. وستشكل في المستقبل تهديدا أشد خطورة، خصوصا في حالة ما إذا استمرت ظاهرة القرصنة، وفشلت الحلول المطروحة في معالجتها.

ويعود الاهتمام الدولي والإقليمي الكبير بظاهرة القرصنة الصومالية بدرجة رئيسية إلى الخصوصية الإستراتيجية للموقع الجغرافي الذي تتواجد فيه. حيث تقع على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتنتشر على امتداد البحار القريبة من السواحل الصومالية، وتصل إلى خليج عدن وبحر العرب، وجزء من المياه الإفريقية على المحيط الهندي. والأهم أنها تصيب بالشلل حركة الملاحة الدولية في ثلاثة من أهم الممرات البحرية الدولية التي تمر بخليج عدن هي: الخط القادم من منطقة الخليج العربي، والخط القادم من شرق وجنوب شرق آسيا، والخط القادم من شرق إفريقيا وجنوبها إلى البحر الأحمر. وبالتالي فهي تسد حركة السفن في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتؤثر على حركة الملاحة في البحر الأحمر كاهم ممر مائي شديد الحيوية لحركة النقل البحري وحركة التجارة العالمية يربط من جهة بين جنوب شرق آسيا، وجنوب إفريقيا، وأوروبا والأمريكيتين من جهة أخرى، ويمر به سنويا ما بين 20 - 20 ألف سفينة. أي حوالي 20 ٪ من إجمالي إرساليات التجارة العالمية، وحوالي 30 ٪ من الملاحة النفطية العالمية.

**أولا: بداية ظهور القرصنة الصومالية :**

يمكن القول إن عمليات القرصنة الصومالية بدأت في الظهور بشكل محدود منذ بداية التسعينيات، بعد انهيار الدولة في الصومال عام 1991، وبدأت كعمل دفاعي من قبل الصيادين الصوماليين في مواجهة سفن الصيد الأجنبية التي كانت تستغل حالة عدم وجود الدولة للصيد في المياه الإقليمية الصومالية بطرق غير شرعية مستخدمة وسائل صيد متطورة ألحقت أضرارا فادحة بمخزون الأسماك في المياه الصومالية، انعكست بدورها على (الصيد) كمورد اقتصادي مهم لكثير من السكان ما اضطر الصيادين إلى تشكيل جماعات غير منظمة لمهاجمة سفن الصيد الأجنبية في المياه الإقليمية الصومالية، وأخذ أتاوات مالية منها وإطلاقها في عرض البحر. ومنذ عام 2000 أخذت عمليات القرصنة الصومالية منحي آخر بعد الشعور بالمردود المالي المرتفع لعمليات القرصنة، فبدأت تتشكل عصابات منظمة تهاجم سفن الشحن الصغيرة واليخوت الخاصة، حتى خارج المياه الإقليمية الصومالية، بغرض الحصول على المال وكل شيء ذي قيمة على السفينة، وإطلاقها في عرض البحر. وفي عام 2003 سجلت ثلاث عمليات اختطاف سفن إلى أحد الموانئ الصومالية والمطالبة بغدية مالية مقابل إطلاقها. إلا أن التطور المذهل في ظهرة القرصنة الصومالية من حيث الكم والنوع حدث في عام 2008م عندما ارتفعت عمليات القرصنة من 31 عملية عام 2007 إلى 85 عملية في عام 2008 واستهدفت ضمن عملياتها سفن الكبيرة وناقلات النفط العملاقة، كالسفينة الأوكرانية «فاينا» المحملة بـ 33 دبابة روسية، وناقلة النفط السعودي العملاقة «سيربيوس ستار» المحملة بمليوني طن من النفط الخام، والمطالبة بغدية قدرها 25 مليون دولار لإطلاقها.

**جدول (1) يوضح تطور عمليات القرصنة الصومالية بين عامي 2003 و2008**

العالم	عدد عمليات القرصنة
2003	3
2004	2
2005	5
2006	10
2007	31
2008	*85

المصدر: Roger Middleton, "piracy in Somalia: threatening global trade, feeding local wars". (London: Chatham House, 2008

**\* إحصاءات عام 2008 تشمل عمليات القرصنة البحرية حتى 25 نوفمبر 2008**

ورغم وجود ظاهرة القرصنة في مناطق أخرى من العالم، كبحار الفلبين واندونيسيا وتايلاند ولاوس وفيتنام ونيجيريا وحول مضيق ملقا، إلا أنها لم تصل من حيث الخطورة إلى ما وصلت إليه عمليات القرصنة في منطقة خليج عدن والساحل الشرقي للصومال، التي تحولت إلى المنطقة الأولى في العالم، لتأتي بعدها نيجيريا في المرتبة الثانية بـ 24 حادثة، ثم إندونيسيا في المرتبة الثالثة بـ 23 حادثة، أما المنطقة الساخنة في مضيق ملقا فقد تقلصت فيها الحوادث إلى حادثتين فقط. واقتصرت عمليات القرصنة في هذه المناطق على اعتراض السفن، ونهب حمولاتها أو ما يحمله الطاقم والركاب من أشياء ثمينة، ولم تتورط في أخذ رهائن واختطاف السفن والمطالبة بغدية، مقابل إطلاق سراحها.

**ثانياً: أسباب ظاهرة القرصنة الصومالية**

يدور جدل وخلاف في الرأي حول الأسباب الفعلية وراء بروز ظاهرة القرصنة الصومالية وتناميها في السنوات الأخيرة بهذا الشكل الذي أصبحت معه تهدد أمن الملاحة الدولية، وأمن الطاقة، والاستقرار الإقليمي، وبصورة عامة لا تخرج في مجملها عن الأسباب التالية:

**أ. فشل الدولة في الصومال:**

يمكن القول إن هناك شبه إجماع على أن السبب الرئيسي لوجود عمليات القرصنة وتناميها يعود بشكل أساسي إلى حالة غياب الدولة والانهيار المؤسسي في الصومال، وغياب سلطة مركزية قوية تبسط سيطرتها على كامل الأراضي الصومالية وتكون مسئولة أمام المجتمع الدولي وجيرانها في الإقليم عن أي مخاطر أو تهديدات تصدر من أراضيها أو مياهها الإقليمية. ويؤكد ذلك أن الفترة الوجيهة التي توقفت فيها أعمال القرصنة كانت هي الفترة التي نجحت المحاكم الإسلامية

## تجنب ري النبات أثناء درجات

## الحرارة العالية في ساعات النهار