

تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا

الدكتور لعربي بن أعمارة

أستاذ العلوم السياسية بجامعة تيزي وزو، باحث دائم في المركز الوطني للبحث في الأنثروبولوجيا الاجتماعية والثقافية (CRASC)

الملخص

يشكل أمن البحار والمحيطات أحد أبرز المجالات التي تهتم الدول ومختلف الشركات المتعددة الجنسيات، ذلك على اعتبار أن الوسط البحري لا يشكل فقط مجالا لعبور أكثر من 90 بالمائة من البضائع التي يتم تبادلها في العالم، لكن أيضا هذا الوسط هو مصدر عدد كبير من الموارد. ومن هنا فإن منطقة خليج غينيا المطلة على المحيط الأطلسي، والتمتيزة بوفرة مواردها، تتعرض اليوم إلى مختلف أشكال الإجرام المنظم، مما جعلها من أخطر المناطق على الملاحة البحرية.

الكلمات المفتاحية: خليج غينيا، الأمن البحري، القرصنة البحرية.

تدخل البحار والمحيطات ضمن قلب الاهتمام العالمي، فنصف سكان المعمورة يقطنون في مناطق تبعد بمسافة طولها أقل من 150 كلم عن السواحل، وأكثر من 200 مليون نسمة يسكنون مباشرة في المناطق الساحلية.⁽¹⁾

وما نسبته 80 بالمائة من دول العالم تطل على البحر، ونسبة 93 بالمائة من سكان العالم يعيشون في الدول التي لديها واجهة بحرية، وما يشكل 90 بالمائة من البضائع التي يتم تبادلها على المستوى العالمي إنما يتم نقلها عن طريق البحر بالاعتماد على أكثر من خمسين ألف (50000) سفينة شحن⁽²⁾، وهذا ما يزيد من أهمية أمن البحار والمحيطات.

وبالتالي فكون دولة أو منطقة معينة تشرف على البحر، فإن ذلك يعطيها أهمية استراتيجية في علاقاتها مع بقية الدول والفواعل الاقتصاديين، حيث يسهل لها التعامل التجاري بالاعتماد على النقل البحري.

ومنذ نهاية الحرب الباردة وتراجع نظام الثنائية القطبية، لم يخل حقل العلاقات الدولية من وجود فواعل تبحث لها عن قنوات من أجل التأثير، وأمام تراجع التهديدات الأمنية العسكرية الصلبة والتمثالية منذ نهاية الصراع الأيديولوجي بين الكتلتين الشرقية والغربية في مطلع التسعينيات، بدأ نوع آخر من التهديدات بالتصاعد، والتي تتميز بأنها لا تمثالية وغير عسكرية. وتزايدت وتيرة الاهتمام العالمي بهذه التحديات الأمنية منذ هجمات الحادي عشر من سبتمبر 2001 في الولايات المتحدة الأمريكية، التي ردت عليها هذه الدولة بإعلان الحرب على الإرهاب وغزو أفغانستان في نفس السنة.

وقد بدأ الاهتمام بالتهديدات الأمنية الجديدة التي شملت كل من الإرهاب، القرصنة، ومختلف الأشكال الأخرى للجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، كما ظهرت في هذا الإطار أصوات بعض الدول تطالب بالتحرك من أجل تأمين المواصلات البحرية.

ولقد شرع مستوى الأمن البحري في الخليج الغيني بالتدني منذ مطلع الألفية الجديدة، وذلك بارتفاع أعداد الجرائم التي يتم تسجيلها في سواحل المنطقة، حيث أصدر مجلس الأمن الدولي قرارين في ظرف أقل من عام، الأول يحمل الرقم 2018، صادر في أكتوبر 2011، أما الثاني فيحمل الرقم 2039 والصادر في شهر فبراير 2012، وهو ما يبين حجم خطورة الجريمة المنظمة المنتشرة في مياه الخليج الغيني، هذه الأخيرة التي تختلف أشكالها، مستوياتها، مرتكبوها، كما تختلف أيضا أهدافها.

فما هي أبرز تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا؟ وفيما تكمن العوامل المسببة للجريمة المنظمة في المنطقة؟ وما هي تداعياتها على دول الخليج وعلى الفواعل الخارجية؟

وسنعمد على أربعة محاور أساسية في هذه الدراسة:

1. أولاً: مدخل مفاهيمي، وفيه سنحدد مدلولات مفاهيم مفتاحية بالنسبة لدراستنا، وهي القرصنة البحرية، السطو المسلح في البحر، والإرهاب البحري.
2. ثانياً: الخليج الغيني بين فرص الوفرة وتحديات غياب الأمن، وفيه تحديد لموقع المنطقة، وأهم مميزاتها الجيواقتصادية، والتزايد الذي تشهده الجريمة المنظمة في

مياه الخليج.

3. ثالثا: عوامل تدني مستوى الأمن البحري في خليج غينيا،

4. رابعا: تداعيات غياب الأمن البحري في الخليج الغيني،

5. خامسا: مقاربات الحل.

أولا: مدخل مفاهيمي

من أجل التطرق إلى تحديات الأمن البحري في منطقة الخليج الغيني، من الضروري التمييز بين بعض المفاهيم وتحديد تعاريف دقيقة لها.

القرصنة البحرية (Maritime piracy):

تختلف التعريفات المقدمة لهذه الجريمة البحرية، فنجد من يعتبر بأنها: «كل أعمال العنف التي تتم ضد الأشخاص أو الأموال بغير حق مشروع في البحر العام».⁽³⁾

كما يعرفها البعض الآخر على أنها: «كل فعل اقتحام لسفينة بقصد القيام بسرقة أو أية جريمة أخرى ومع إمكانية أو احتمال استعمال القوة لارتكاب الفعل».⁽⁴⁾

وهناك من ذهب أبعد من ذلك في تعريفه لجريمة القرصنة البحرية، وجعل منها: «اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا لها بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب مادي باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص».⁽⁵⁾

ويوجد تعريف آخر قدمه "René Rodières" في كتابه (L'assurance maritime) الصادر سنة 1983 حيث اعتبر القرصنة أنها: «لصوصية يقوم بها أشخاص بالاستيلاء بالقوة والسلاح على سفينة أو على حمولتها، لحسابهم الخاص، ومن أجل الربح».⁽⁶⁾

ومن خلال هذه التعريفات الأربعة، يمكن تعريف القرصنة البحرية من خلال التركيز على أربعة جوانب أساسية تتعلق بهذه الظاهرة، والمتمثلة في: طبيعة الفعل،

مكان الارتكاب، هوية الفاعلين والهدف من هذا النشاط غير الشرعي، حيث يمكن اعتبار أنها تعني كل نشاط غير شرعي يكون مرفق باستخدام العنف أو التهديد به، يحدث في البحر، من طرف مجموعة تسعى من أجل الحصول على مكاسب مادية.

وفي المقابل إذا قمنا بالاستعانة بمدخل القانون الدولي، فإنه لابد من التطرق إلى التعريف الذي قدمته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (ويطلق عليها «اتفاقية مونتيجو باي Montego Bay» الصادرة في 10 ديسمبر 1982، والتي دخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994، حيث أنها تتناول في المادة 101، والمعونة «تعريف القرصنة» تحديد الأنشطة التي تدخل في إطار القرصنة، حيث تم التركيز على الأركان الأربعة السابقة التي تطرقنا إليها، ويضيف إلى ذلك ركنا خامسا يتمثل في أن يكون مسرح الجريمة هو أعالي البحار، أو المياه الدولية التي لا تخضع لسيادة أية دولة، وبتعبير آخر فإن الاتفاقية تستثني تلك الجرائم التي تحدث في المياه الإقليمية التي تخضع للمنظومة القانونية للدولة الساحلية، وهذا ما يدفع بنا إلى مفهوم ثاني والمتمثل في السطو المسلح البحري.⁽⁷⁾

السطو المسلح البحري (Armed robbery):

يعتبر «السطو المسلح البحري» امتداد للقرصنة، فإذا كانت هذه الأخيرة تحدث في المياه الدولية، فإن الأول يكون في المياه التابعة لسيادة الدولة الساحلية. أما بخصوص الأهداف وراء التوجه نحو هذه الجريمة فهي نفسها، والمتمثلة أساسا في الحصول على الربح والمكاسب المادية.

لهذا سنتطرق إلى مفهوم السطو المسلح البحري الذي تم تعريفه من طرف المنظمة الدولية للملاحة البحرية (OMI) في الدورة السادسة والعشرين، ومن خلال القرار (Resolution A.1025) والمعتمد بتاريخ 02-12-2009 على أنه:

السطو المسلح المستهدف للسفن يعني إحدى هذه الأعمال:

- كل فعل غير شرعي مصحوب بالعنف أو التوقيف أو أي فعل سلب، أو تهديد من ذلك الشكل، يختلف عن القرصنة، مرتكب من أجل أهداف خاصة، و موجهة ضد

سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات موجودة على متن تلك السفينة، وذلك في المياه الداخلية للدولة، مياه الأرخبيل، و البحر الإقليمي،

- كل فعل يحرض أو يسهل بطريقة متعمدة أحد الأفعال المذكورة سابقاً⁽⁸⁾.

انطلاقاً من هذا التعريف المقدم من طرف المنظمة الدولية للملاحة البحرية للسطو المسلح في البحر، فإن النقطة الرئيسية التي تشكل الفرق بين هذا الأخير والقرصنة هي كون الأول يحدث في المياه الدولية (أعالي البحار) التي لا تخضع لسيادة الدول، بينما تحدث الثانية في المياه الإقليمية التي هي تابعة لسيادة الدولة، بالتالي فإن هذه الأخيرة هي المخولة قانوناً بالتدخل سواء لملاحقة القرصنة، لتأمين السفن ومواقع استخراج النفط.

ومن هنا فإن كل من القرصنة والسطو المسلح البحري يندرجان في خانة الأنشطة غير الشرعية المهددة للأمن البحري، والتي تسعى مختلف الوحدات السياسية وكذا المنظمات الإقليمية والدولية لمواجهتهما، وكذلك اعتبارهما مرتبطين بالبحار بشكل عام، إلا أنهما يختلفان في العامل الجغرافي أي مكان وقوعهما، لكن أيضاً طريقة تعامل القانون الدولي معهما، إضافة إلى الطرف المخول له بالتدخل.

وفي المقابل هناك جرائم بحرية من نوع ثالث، تحدث في المياه الدولية والمياه الإقليمية على حد سواء، لكن الهدف المنشود من ارتكابها لا يكمن في الحصول على المكاسب المادية، بل لا يرد ذلك إلا في حالات استثنائية، أين يعتبر فيها الربح هدفاً ثانوياً، وهو ما يسمى بالإرهاب البحري.

الإرهاب البحري (Maritime terrorism):

من بين السمات المميزة لمفهوم الإرهاب هي كونه يشير إلى: «حالة من الرهبة والخوف والفرع»⁽⁹⁾، ونظراً لتعدد وتنوع التعريفات المقدمة للإرهاب، فيمكن اختيار أحد تلك التعريفات التي تخدم موضوعنا وتساهم في الاقتراب أكثر من مفهوم «الإرهاب البحري».

قدمت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في فقرتها الثانية تعريفاً لظاهرة الإرهاب على أنه:

«كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيا كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذًا لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر».⁽¹⁰⁾

وهذا التعريف يحيلنا إلى الأعمال الإرهابية بشكل عام، إذ اعتبر مرتكب الفعل الإرهابي بأنه فرد أو جماعة، والمستهدف هو حياة الأفراد، أمنهم، ممتلكاتهم، كذلك البيئة، الأملاك العامة، ثم الموارد الوطنية، حيث تسعى هذه الجماعات لإلحاق أكبر ضرر بموارد الأمة، من أجل التمكن من التغلغل في المجتمع، والنشاط بكل حرية بعد إضعاف مؤسسات الدولة.

أما بخصوص الإرهاب البحري، فإننا نجد عدة تعاريف، من بينها، ما قامت به مجموعة عمل تابعة لـ «مجلس التعاون الأمني في آسيا الباسيفيك» (Council of Security Cooperation in the Asia Pacific - CSCAP) والتي عرفت الإرهاب البحري على أنه: «... مشاريع لأعمال إرهابية وأنشطة على مستوى البحار أو المحيطات، باستعمال السفن، ضد سفن أو منشآت موجودة في البحر (مثل منشآت استخراج النفط) أو في الميناء، أو ضد أي من المسافرين أو الطاقم، ضد منشآت ساحلية أو مجمعات سكانية، بما في ذلك منتجعات السياح، ساحات الموانئ والمدن أو المناطق التجارية التابعة للميناء».⁽¹¹⁾

إذا كانت القرصنة تتخذ من المياه الدولية مجالاً لها، والسطو المسلح البحري يتم احتضانه في المياه الإقليمية، وكلاهما يتم تنفيذه من أجل أهداف مادية، فإن الإرهاب البحري لا يميز بين المياه الخاضعة لسيادة الدول الساحلية والمياه الدولية، كما أن الهدف الرئيسي منه ليس المكاسب المادية، وإن كان يتضمنها في أحيان محدودة كأهداف ثانوية، فالجماعات الإرهابية الناشطة في البحر لديها أهداف ومطالب سياسية وأيديولوجية، تتخذ من العنف والترهيب أداة لتحقيقها.

وهذا ما يؤدي بنا إلى التعريف المقدم من طرف مجلة الفكر - الأسترالية - (Jane's Intelligence Review) للإرهاب البحري، إذ تعتبره: «عمل متعمد واستغلال الخوف من العنف أو التهديد بالعنف في مسألة السعي وراء التغيير السياسي، في الميدان البحري».⁽¹²⁾

يركز هذا التعريف على إحدى أبرز مميزات الإرهاب بشكل عام وهي الخوف والترهيب، حيث تتخذ الجماعات الإرهابية من التهديد وترهيب المواطنين آليات للوصول إلى أهدافها، والتي تتمثل بشكل أساسي في إحدى ثلاث: هدف سياسي، أيديولوجي، أو ديني.

بينما نجد الهدف المادي قد يكون مسطرا لكن فقط كوسيلة لتحقيق الغايات الثلاثة المذكورة، وفي هذا الإطار من الممكن أن تقوم الجماعات الإرهابية بالاستيلاء على مركبات بحرية، أو أموال، سلع وغير ذلك لغرض تمويل عملياتها، وإغراء الأفراد من أجل الالتحاق بها، كما يمكنها أيضا القيام بعمليات الاحتجاز و الاختطاف، وتحرير الرهائن مقابل دفع الفدية.

هناك تصور حول الإرهاب مفاده أنه فعل هدام، متسم بالعنف، حيث يتم تبرير هذه الأعمال بأهداف سياسية، فقد تكون في بعض الحالات أعمال إرهابية يقوم بها المعارضون لنظام سياسي يعتبرونه غير شرعي، حيث يسلكون طريق العنف واستعمال السلاح، والاعتماد على التدمير والتخريب من أجل التغيير، وتهدف الهجمات الإرهابية لاستمالة إحساس أو شعور أعداد كبيرة من الأفراد، كما تسعى من خلال نشر الدمار عادة لبلوغ غايات سياسية أو لانتزاع دعم بعض الأطراف.⁽¹³⁾

كما نجد الإرهاب البحري يؤدي إلى إلحاق الأضرار الاقتصادية وجلب اهتمام الرأي العام الوطني والدولي، وتسبب أيضا هذه الأعمال في إنقاص وتيرة النقل البحري وتضييق حرية المجاري المائية.⁽¹⁴⁾

ثانيا: الخليج الغيني بين فرص الوفرة وتحديات غياب الأمن

تعرف منطقة خليج غينيا في السنوات الأخيرة تصاعدا ملحوظا لوتيرة أعمال

القرصنة والجريمة المنظمة بمختلف أشكالها، وذلك خصوصا في نيجيريا، الكامبيرون، الغابون، غينيا الاستوائية وأنغولا... وهذه الأعمال غير الشرعية يقوم بتنفيذها القراصنة، أو مجموعات إجرامية أخرى، مستهدفة ناقلات النفط، القواعد النفطية في عرض البحر، والتي يتبعها في الكثير من الحالات احتجاز الرهائن، والمطالبة بالفدية مقابل إطلاق سراحهم.⁽¹⁵⁾

وقبل الخوض في واقع الأمن البحري في المنطقة، لابد لنا أولا من تحديد موقع الخليج الغيني.

الموقع الجغرافي لخليج غينيا:

يعتبر خليج غينيا فضاء بحريا يشمل منطقتي غرب أفريقيا ووسطها المشرفتين على جنوب شرق المحيط الأطلسي⁽¹⁶⁾، وهناك اختلاف حول تحديد الجغرافي دقيق ومتفق عليه لهذه المنطقة.

ومن بين التعريفات المقدمة لهذه المنطقة، أنها تشمل أكثر من 25 دولة⁽¹⁷⁾، وهذا التعريف لا يقتصر على دول وسط أفريقيا وغربها التي تشرف على المحيط الأطلسي، لكنه مبني على تصور جيواقتصادي أكثر منه جغرافي، ذلك لأنه أدرج في القائمة دول لا تطل على مياه الخليج الغيني، مثل جمهورية أفريقيا الوسطى، التشاد وغيرهما.

مجموعة الأزمات الدولية (International Crisis Group) في تقريرها الصادر بتاريخ 12 ديسمبر 2012، والذي يحمل عنوان: «خليج غينيا: المنطقة الجديدة عالية الخطر» (Le Golfe de Guinée : la nouvelle zone à haut risque)، فقد صنفت التعريفات المقدمة لخليج غينيا إلى تاريخية، جغرافية ومؤسسية.

تاريخيا: ترجع تسمية خليج غينيا إلى «منحدر العبيد» (côte des esclaves)، والتي كانت تطلق على سواحل كل من كوت ديفوار، غانا، البينين والطوغو، بالإضافة إلى دلتا النيجر.

جغرافيا: خليج غينيا يشمل الواجهة البحرية الأطلسية من السنغال إلى غاية أنغولا.

تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا

مؤسساتيا: والذي يشمل الدول التي لها العضوية في لجنة خليج غينيا (La Commission du Golfe de Guinée) التي تم تأسيسها في سنة 1999، وهي ثماني دول: أنغولا، الكاميرون، الكونغو برازافيل، الغابون، غينيا الاستوائية، نيجيريا، جمهورية الكونغو الديمقراطية، إضافة إلى دولة ساوتومي و برانسيب.⁽¹⁸⁾

ونظرا للاختلافات الموجودة حول تحديد دقيق للخليج الغيني، وبحكم أننا نتناول موضوع الأمن البحري فإننا سنركز على تلك المنطقة المطلة على المحيط الأطلسي، والممتدة من سواحل كوت ديفوار إلى غاية سواحل دولة أنغولا، وهي اثنتي عشرة دولة أساسية، وسنذكرها بالترتيب من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي للخليج: كوت ديفوار، غانا، الطوغو، البنين، نيجيريا، الكاميرون، الغابون، غينيا الاستوائية، ساوتومي وبرانسيب، الكونغو برازافيل، جمهورية الكونغو الديمقراطية ودولة أنغولا، حيث تشترك هذه الدول في الخليج الغيني في شريط ساحلي يقدر طوله بحوالي ثلاثة آلاف (3000) ميل بحري.⁽¹⁹⁾

المميزات الجيواقتصادية لمنطقة الخليج الغيني:

تصنف دول خليج غينيا من الناحية الاقتصادية والسياسية في هامش التفاعلات الدولية، ليس فقط لأنها من دول العالم الثالث واقعة جنوب الكرة الأرضية وحديثة الاستقلال، لكن أيضا لأن اقتصادياتها مبنية أساسا على استغلال المواد الأولية وتسويقها.

في الجغرافيا السياسية، من المعروف أن الموقع الجغرافي لأية دولة يؤثر على جغرافيتها الوطنية (الجغرافيا السياسية لتلك الدولة)، فالأميرال الأمريكي «ألفريد ماهان» (1840-1914 Alfred Thayer Mahan) كان من بين الذين نظروا للجغرافيا السياسية للبحار، كما كان من الأوائل الذين اهتموا بالسيطرة والتحكم في البحار (La maîtrise des mers) في الجغرافيا السياسية المعاصرة. كذلك يعتبر أول من نظم مفهوم الإستراتيجية البحرية⁽²⁰⁾ (stratégie maritime).

من هنا وبحكم موقع دول الخليج الغيني التي تشرف على المحيط الأطلسي، وبحكم مصالحها الاقتصادية الحيوية في الخليج، فإنه من الضروري لها التوصل إلى

صياغة، ليس فقط استراتيجية وطنية خاصة بكل دول، لكن أيضا استراتيجية مشتركة تكفل لها الاستفادة من الفرص والمزايا التي يمنحها الموقع الجغرافي لها، والمواجهة الجماعية لتحديات الأمن الإقليمي في المنطقة.

وفي هذا الإطار نجد "W. Raleigh" يقول في نهاية القرن السادس عشر: « الذي يتحكم في البحر، سيتحكم في التجارة العالمية، وسيتحكم في الثروة العالمية، والذي يتحكم في الثروة العالمية سيتحكم في العالم بأسره». وهذا يبين أهمية البحار كطريق للدخول في نادي الكبار والصعود في سلم القوة العالمية، « فالقوة التي لا قدرة لها للدفاع عن حقوقها البحرية، لن تصبح بالمرّة قوة بحرية».⁽²¹⁾

والتصور المرتبط بالخليج الغيني كفضاء استراتيجي أكثر من مجرد منطقة جغرافية تبرره أهميته الممتدة تاريخيا كطريق للتجارة البحرية، من جهة، يضاف إلى ذلك الحركية الراهنة التي يشهدها، والمرتبطة بإنتاج النفط، وهو ما جعله يتبوأ مكانة هامة في القارة الأفريقية، فيما يتعلق بالأمن الطاقوي للدول الكبرى، ومدى إثارته لاهتمام وتنافس هذه الأخيرة.⁽²²⁾

وتمتاز منطقة خليج غينيا بعدة مواصفات وإمكانيات، تجعل منها «خزانا استراتيجيا» للموارد الطبيعية على مختلف أنواعها. فهذه الدول تقع في منطقة استوائية كثيرة التساقط، مما ساهم في تشكيل غابات ساحلية كثيفة، وهو ما يمنح لها مزايا كبيرة في مختلف القطاعات الفلاحية، إذ نجد في الكاميرون مثلا نسبة 80 % من الغابات يتم الاستفادة منها لأهداف تجارية، والغابون تستعمل غطاءها النباتي بنسبة 50 %، والخشب يمثل 28 % من صادرات الكاميرون خارج قطاع المحروقات.⁽²³⁾

وكما هو الحال في عديد الدول الأفريقية، فإن اقتصاديات دول الخليج الغيني تتميز بالهشاشة، حيث أنها مبنية على استغلال المواد الأولية، والنفط بالأساس، والذي يشكل العنصر الغالب في صادرات دول الخليج.

فهذه المنطقة التي تجمع غرب أفريقيا ووسطها تمثل 54 % من الإنتاج الأفريقي من النفط في عام 2003، وقد شهد الإنتاج النفطي لدول الخليج الغيني ارتفاعا واضحا،

تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا

حيث انتقل من إنتاج مقدر بـ180 مليون طن في عام 2000 إلى 242 مليون طن في عام 2006. وقد احتلت نيجيريا الصدارة بـ119 مليون طن، وتلتها أنغولا بـ69 مليون طن، ثم غينيا الاستوائية بـ17.7 مليون طن، ثم بقية الدول بكميات أقل.⁽²⁴⁾

وبخصوص الاحتياطات، فوجد نيجيريا كذلك في المقدمة باحتياطي يبلغ 36 مليار برميل، التي تليها أنغولا باحتياطات نفطية مقدرة بـ9 ملايين برميل، الغابون بـ2.2 مليار برميل، وتأتي بعد ذلك غينيا الاستوائية والكونغو برازافيل باحتياطات تقارب 1.8 مليار برميل لكل واحدة، ثم تليها بقية الدول الأخرى. ولقد تم اكتشاف احتياطات نفطية تقدر بثمانية ملايين برميل على مستوى العالم في سنة 2001، منها سبعة ملايين تم اكتشافها في خليج غينيا.⁽²⁵⁾

واستنادا لخطاب للرئيس الأمريكي الأسبق، "جورج بوش الابن George W. Bush" في سنة 2006، فإن الولايات المتحدة الأمريكية تخطط لتقليل الاعتماد على واردات النفط القادمة من الشرق الأوسط بنسبة 75% في آفاق 2025، ومن بين المناطق الأكثر احتمالا للعب دور البديل هي خليج غينيا، حيث ستساهم في تنويع شركاء الولايات المتحدة الأمريكية الذين يزودونها بمادة النفط.⁽²⁶⁾

هذه المنطقة تنتج أيضا كميات معتبرة من الغاز الطبيعي، ومن أبرز الدول المنتجة لهذه المادة في الخليج نجد كل من الكاميرون ونيجيريا، فدولة الكاميرون على سبيل المثال لديها احتياطات يبلغ حجمها حوالي 157 مليار متر مكعب.⁽²⁷⁾

وقد تزايدت أهمية الخليج الغيني فيما يتعلق بدعم الأمن الطاقوي، ليس فقط لدول أوروبا الغربية والولايات المتحدة الأمريكية، لكن أيضا بالنسبة لقوى اقتصادية أخرى صاعدة مثل الصين، وهو ما أهله لأن يكون على حد تعبير الأستاذ "Michel Luntumbue" (مركز جديد للثقل الطاقوي Nouveau centre de gravité énergétique)، خصوصا أمام سعي العديد من القوى الاقتصادية للحد من تبعيتها الطاقوية لمنطقة واحدة وهي بالأساس الشرق الأوسط، وذلك عن طريق تنويع منابع النفطية حتى لا يصبح أمنها الطاقوي رهينة للتوترات السياسية، أو أن تكون أمام ضغوط محتملة في المستقبل.⁽²⁸⁾ وما يضاف إلى ذلك من جودة النفط في خليج غينيا،

وموقعه في أعماق البحار (Offshore) الذي يسهل عملية التأمين والنقل باتجاه الدول المستهلكة.

كما تتمتع كذلك دول الخليج الغيني بإمكانيات جد هامة فيما يتعلق بالموارد البحرية الحية (الثروة السمكية)، ولكن لا تزال دول المنطقة بعيدة عن الاستثمار المربح أو المنتج في هذا القطاع. وفي الإطار ذاته فإن هذه الثروة محل استغلال من طرف الدول الأجنبية، وهي أساسا: أوروبا الغربية، اليابان وروسيا⁽²⁹⁾، وذلك راجع إلى الضعف الذي تعاني منه الهياكل أو الأبنية في مجال الصناعات المتعلقة بالصيد البحري في كامل المنطقة، بما في ذلك الوسائل الحديثة للصيد كالسفن الكبرى المجهزة التي تسمح بالوصول إلى المناطق البعيدة عن السواحل والمكوث في البحر لأسابيع، أو ما تعلق بمصانع تحويل وتعليب الأسماك من أجل توزيعها على المستوى الوطني أو تصديرها، ...

وتبلغ قدرة إنتاج الخليج الغيني نحو 600 ألف طن سنويا من الأسماك، وهذه الثروة تتعرض للاستنزاف من طرف الصيد غير الشرعي المطبق خصوصا من قبل السفن الأجنبية، وحسب بعض التقديرات فإن أفريقيا جنوب الصحراء تفقد ما قيمته مليار دولار سنويا بسبب الصيد غير الشرعي.⁽³⁰⁾

وكل هذا يبين حجم الموارد والثروات المتنوعة التي تتمتع بها منطقة خليج غينيا، وهي تشكل فرص بإمكانها أن تسمح لدول المنطقة بالنهوض الاقتصادي ووضع قطار التنمية على السكة، وذلك في حالة التوصل إلى القناعة الكافية باعتماد مبدأ الحكم الراشد في التسيير، الشفافية في مختلف التعاملات الاقتصادية، والارتكاز على مبدأ العدالة والإنصاف في توزيع العائدات الناجمة عن استغلال وتصدير الموارد الطبيعية، كوسيلة لتحقيق التنمية المتوازنة، ولكن أيضا لدعم الوحدة الوطنية، من أجل الوصول إلى الولاء المطلق للدولة، وهذا المستوى سيسمح بمواجهة مختلف التحديات مهما كانت درجة صعوبتها.

تنامي الجريمة المنظمة في مياه خليج غينيا:

يتجلى اللأمن البحري في خليج غينيا بدرجة أولى في انتشار جرائم القرصنة، سواء على شكل هجمات، سطو مسلح، اختطاف الرهائن، ... وهي عمليات تستهدف بشكل

تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا

أساسي ناقلات النفط والمنشآت النفطية في عرض البحر (Plateformes Offshores)، ويضاف إلى ذلك النهب والسطو على مستوى الموانئ والسواحل.

شهد مطلع العشرية الأولى من الألفية الثالثة تزايد وتيرة الأنشطة الإجرامية في مياه خليج غينيا، وبالأخص منذ سنة 2003، أين تم إحصاء ما يقدر بـ54 هجوم، وأغلبها في السواحل النيجيرية والمتمثلة بـ39 عملية قرصنة⁽³¹⁾، والملاحظ في هذه المنطقة هو كون العدد الأكبر من الهجمات تحدث في المياه الإقليمية التابعة لسيادة الدولة الساحلية⁽³²⁾، وهو ما يدخل في إطار السطو المسلح البحري (Brigandage maritime).

وقد استمرت القرصنة بالتصاعد، حيث بلغ عدد الهجمات المسجلة في العام 2007 ما يوازي 51 هجوماً، وهنا أيضاً تحتل نيجيريا الصدارة في الترتيب بعدد هجمات وصل إلى 42 عملية، لتأتي بعدها جمهورية الكونغو الديمقراطية بأربعة هجمات، وتتوزع الهجمات الخمسة الباقية بين غينيا بهجومين، وعملية قرصنة واحدة لكل من: أنغولا، غانا وليبيريا.⁽³³⁾

تزايدت وتيرة القرصنة في الخليج الغيني بالنسبة لسنة 2012، حيث بلغ مجموع الهجمات المسجلة 61، أغلبها في سواحل نيجيريا حيث احتضنت هذه الأخيرة 27 هجوماً، ولأول مرة في تاريخه، صنف الطوغو في المرتبة الثانية بـ15 هجوماً في سواحلها. أما بقية الدول فقد شهدت ما بين هجوم واحد إلى خمسة هجمات، باستثناء كل من: أنغولا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو، ليبيريا والغالابون، هذه الدول الخمسة التي لم يتم الإبلاغ عن أي هجوم في سواحلها.⁽³⁴⁾

أما سنة 2013 فقد شهدت بعض التراجع لعمليات القرصنة على مستوى الخليج، أين تم تسجيل 49 عملية تم الإبلاغ عنها لدى المكتب الدولي للملاحة البحرية، وأغلبها كانت في السواحل النيجيرية التي وصلت لما يناهز 31 هجوماً، وهو ما لم تشهد هذه الدولة منذ سنة 2008، وجاءت دولة الطوغو في المرتبة الثانية بـ7 هجمات، تلتها كوت ديفوار بـ4 عمليات.⁽³⁵⁾

ويمكن الرجوع إلى الجدول أدناه من أجل الاطلاع على هجمات القرصنة التي تم تسجيلها في مياه خليج غينيا بين سنتي: 2003-2013.

تتميز هذه المنطقة بأنها استوائية، فيها غابات ساحلية كثيفة، ومصببات أنهار وأعداد كبيرة من الجزر الصغيرة، وكل هذه العوامل الطبيعية إنما تدعم العصابات الإجرامية بتوفير ملاجئ آمنة يصعب على القوات الحكومية الوصول إليها، خصوصا مع ضعف هذه الأخيرة من حيث الاتصالات والوسائل التكنولوجية الحديثة، أو من حيث أسلحة الطيران والسفن الحربية المتطورة.

العنوان: جدول إحصائي يوضح أعداد هجمات القرصنة المسجلة في دول الخليج الغيني على مدى العشرية الممتدة ما بين 2003-2013

2013	2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	سنة 2003	
-	-	1	-	-	2	1	4	-	-	3	أنغولا
-	2	20	-	-	-	-	-	-	-	1	البنين
-	1	-	5	3	2	-	1	2	4	2	الكاميرون
3	4	3	1	-	1	-	-	-	-	-	الكونغو برازافيل
-	2	4	3	2	1	4	3	-	-	-	ج.الكونغو الديمقراطية
-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	غينيا الاستوائية
-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	غينيا بيساو
4	5	1	4	2	3	-	1	3	4	2	كوت ديفوار
1	2	2	-	3	7	1	3	3	5	3	غانا
1	3	5	6	5	-	2	4	1	5	4	غينيا
-	-	-	1	-	1	1	-	-	2	1	ليبيريا
31	27	10	19	29	40	42	12	16	28	39	نيجيريا
7	15	6	-	2	1	-	1	-	-	1	الطوغو
2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	الغابون
49	61	52	39	47	59	51	29	25	48	56	مجموع الهجمات لكل سنة

المصدر: تقارير المكتب الدولي للملاحة البحرية من سنة 2003 إلى سنة 2013، يمكن الاطلاع عليها عبر الرابط الالكتروني: www.icc-ccs.org

ثالثاً: عوامل تدني مستوى الأمن البحري في خليج غينيا

تعتبر القرصنة من بين مكونات وأشكال العنف البحري، الذي يظهر على شكل: حرب معلنة، إرهاب بحري، صيد غير شرعي، مروراً بكل أشكال التجارة غير الشرعية. هذه الأشكال المختلفة من الأنشطة غير القانونية من غير الممكن أن تكون منفصلة عن بعضها البعض بشكل تام، بل هنالك علاقات تجمع بينها.

والهدف المحرك أو الدافع الذي يقف وراء القرصنة يتمثل في إشباع حاجة مالية والحصول على أهداف مادية خاصة، بينما ينشط الإرهابيون استجابة لحاجات ودوافع أيديولوجية، سياسية ودينية. فالواقع يتميز بالتعقيد لأن النشاطان يقوم بهما أشخاص محترفون، ولديهم خبرة في نفس القطاعات: فهم رجال البحر، سواء كانوا صيادين، بحارة تابعين للدولة أو تجار،... إلخ هؤلاء يتقاسمون مجموعة قيم وكفاءات مهنية تؤهلهم للقيام بتلك المهام، ويتقاربون وفق المصلحة المشتركة ودون الأخذ بعين الاعتبار الجنسية أو ما شابه ذلك.⁽³⁶⁾

إذا كان الفقيه الهولندي في القانون الدولي "غروسسيوس: Grotius Hugo" 1645-1583 قد دعا إلى مبدأ «حرية أعالي البحار» منذ القرن السابع عشر، فإن الثورة التكنولوجية قد أدت إلى تكريس هذا المبدأ، فنظام الـGPS قد ساهم في «دمقرطة» (Démocratisation) ركوب البحر⁽³⁷⁾، حيث لا يستدعي الأمر متابعة تكويننا بحريا معمقا وطويلا من أجل تحديد الموقع في أعالي البحار، وهذه الميزة الإيجابية لا يستغلها التجار والصيادون فحسب، ولكن أيضا يتم استعمالها من طرف القرصنة.

ويرجع التزايد المستمر للقرصنة والجريمة المنظمة بشكل عام في مياه الخليج الغيني إلى جملة من العوامل المسببة، والتي يمكن ذكر أبرزها في أربعة نقاط أساسية:

- الفقر المدقع الذي تعاني منه الكثير من الأقاليم في خليج غينيا، والذي لا يعطي خيارات أخرى للسكان الذين يعانون من الجوع، إلا البحث بالطرق غير القانونية عن لقمة العيش؛

- عدم قدرة عدد كبير من دول الخليج الغيني على إدارة وتأمين مياها الإقليمية؛
- التسهيل المقدم من طرف بعض الدول، تلك التي تعاني من الرشوة والفساد؛
- الأعمال التي يرتكبها المتمردون، والذين ينشطون بإيديولوجيات معينة، حيث تنفذ أعمال القرصنة والسطو المسلح من أجل جمع الأموال لتجهيز نفسها بمختلف الوسائل والأسلحة الحربية.⁽³⁸⁾

وتعتبر المشاكل الاقتصادية-الاجتماعية المرتبطة بالتوزيع غير المنصف للعائدات الناتجة عن تصدير الموارد الطبيعية، والمصاحبة لضعف الكيانات الدولية وتعدد النزاعات الداخلية في منطقة الخليج الغيني، من أبرز العوامل المشجعة على تزايد جماعات القرصنة وقطاع الطرق في هذا الفضاء البحري.⁽³⁹⁾

حيث تتخذ تلك العصابات من القرصنة نشاطا مربحا، وطريقة يتم من خلالها ضمان الدخل، ففي خطاب له أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة في 26 سبتمبر 1973، ربط صاحب جائزة نوبل للسلام "ويلي برانت Willy Brandt" الأمن بالمسائل البنوية الاجتماعية-الاقتصادية المرتبطة بالتنمية.⁽⁴⁰⁾

وهذا ما يجعل القرصنة تعبر عن التقاء مجموعة من العوامل التي تتفاعل فيما بينها: بؤس وشقاء المواطنين الناتج عن قلة فرص العمل والمؤدي إلى الفقر والفراغ، وجود الثروات، الأمر الذي يفتح المجال أمام الطمع، أو أن تكون المنطقة ذات أهمية كممر استراتيجي: مضيق، قناة، خليج، نهر، بحيرة... كذلك انتشار اعتقادات أيديولوجية أو ثقافات تنكر للأخلاق، وتبيح الحصول على المال ومختلف المصالح المادية بكل الطرق بما فيها غير النزيهة، إضافة إلى وجود دولة فاشلة وإدارة مرتشية⁽⁴¹⁾، ومختلف هذه العوامل متواجدة بدول الخليج الغيني.

رابعا: تداعيات غياب الأمن البحري في خليج غينيا

انطلاقا من أهمية الخليج الغيني كممر بحري استراتيجي، تعتمد عليه التجارة الدولية بشكل واسع، ومن خلال تصاعد وتيرة أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر

تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا

على مستوى هذا الفضاء، فإن التداعيات السلبية لغياب الأمن في المنطقة هي متعددة الأبعاد، حيث لا تنعكس تلك الأعمال الإجرامية على دول الخليج فحسب، ولكن تتجاوز ذلك إلى الفواعل الأجنبية التي لديها مصالح واستثمارات في المنطقة.

تداعيات تفشي الجريمة المنظمة في مياه الخليج الغيني على دول المنطقة:

من بين التداعيات الاقتصادية المباشرة في دول الخليج الغيني الناتجة عن مختلف أشكال الإجرام المنظم في البحر، نجد تلك المتعلقة بالنهب والسطو المسلح على حمولة السفن⁽⁴²⁾، سواء ناقلات النفط، أو سفن شحن البضائع المختلفة، حيث يترتب عنها خسائر مادية معتبرة للدول الساحلية، ولشركات النقل البحري.

هذا إذا علمنا أن القرصنة لا يستهدفون سفن الشحن في أثناء إبحارها فحسب، بل كذلك ينتهزون فرصة تواجدها في الأماكن المخصصة لانتظار دورها لإفراغ الحمولة، أو حتى عند توقفها عند بعض الموانئ، من أجل السطو عليها، كما تنفذ عصابات القرصنة هجماتها ضد المنصات أو المنشآت النفطية الموجودة في عرض البحر⁽⁴³⁾. (Les plateformes Offshore).

وتزداد الأعباء الاقتصادية للقرصنة في الخليج الغيني عندما لا ينحصر مجالها في المياه الدولية أو حتى المياه الإقليمية، أين تمتد إلى مختلف المجاري المائية والأنهار الصالحة للملاحة، وتعتمد كل الطرق والأساليب التي تضمن الربح المادي لعصابات القرصنة، ففي هذا الصدد نجد تزايد عمليات أخذ الرهائن (Kidnapping)، فقد تم خطف عشر رهائن من إقليم Bakassi التابع للكاميرون في شهر أكتوبر 2008، من بينهم سبعة فرنسيين، رهينتين من الكاميرون، وآخر من تونس⁽⁴⁴⁾.

ويشكل خطف الرعايا الأجانب والناشطون في قطاع النفط والنقل البحري عملا مربحا للقرصنة، خاصة مع وجود دول لا تزال تصب الأموال لهذه العصابات الإجرامية، مثل فرنسا، رغم علمها بأن ذلك سيؤدي لتقوية ودعم هذه الجماعات.

ومن هنا يعتبر للأمن البحري في الخليج الغيني عاملا معيقا للتنمية في المنطقة، حيث نجد الموارد النفطية والثروة السمكية تمثل نسبة تصل لـ 70 % من الناتج الداخلي

الخام (PIB) لغالبية دول المنطقة، من هنا، فتدني مستوى الأمن البحري هو تهديد مباشر وحقيقي لاقتصادياتها، وعلى سبيل المثال، في الفترة الممتدة بين 2004 و 2007، تم تقدير الخسائر الناتجة عن غياب الأمن البحري، قد كلفت نيجيريا حوالي 3.3 مليار دولار أمريكي، وهو مبلغ يكفي لبناء 14 مصنعا لتكرير النفط، ومركز إنتاج الكهرباء بقدرة 2000 ميغا واط⁽⁴⁵⁾ (MW).

تداعيات انتشار الجريمة المنظمة في مياه خليج غينيا على الفواعل الأجنبية:

تتعرض مصالح مختلف الأطراف الخارجية لخسائر معتبرة، سواء الدول الكبرى التي تستورد النفط والغاز من دول الخليج وبالتالي فإن أمنها الطاقوي مهدد⁽⁴⁶⁾، أو بالنسبة للفواعل الأجنبية غير الحكومية، وهي الشركات النفطية التي تتعرض كذلك للخسائر، وهي منتشرة هناك، مثل: شركة Shell البريطانية، الشركات الأمريكية (مثل Exxon)، الفرنسية Total، الإيطالية ENI... وغيرها⁽⁴⁷⁾، وهذا ما يدفع تلك الشركات الأجنبية إلى المزيد من التكاليف من أجل تأمين المواقع النفطية.

في المقابل، نجد ناقلات النفط التي تعود ملكيتها لشركات أجنبية، أنها تخضع لتعليمات المكتب الدولي للملاحة البحرية (BMI) الذي لا يسمح بتسليح كل أنواع السفن التجارية، بالتالي يتم اللجوء إلى الخدمات التي توفرها الشركات الأمنية الخاصة، فالشركة الأمريكية Chevron على سبيل المثال تتعامل مع شركة أمنية بريطانية⁽⁴⁸⁾ (Mars Omega).

كما تدفع هذه الشركات مبالغ مالية لتحرير الرهائن المحتجزين من طرف القراصنة، بل وتلجأ أحيانا لتقديم هبات ومساعدات لسكان بعض المناطق التي تكثر فيها القرصنة، مثل دلتا النيجر، للتقرب من السكان والحصول على فترات من الهدنة، فقد أعلنت الشركة البريطانية Shell أنها أنفقت ما قيمته 32 مليون دولار لدعم سكان منطقة دلتا النيجر.⁽⁴⁹⁾

خامسا: مقاربات الحل

تعد الدول المشاطئة لخليج غينيا المتضرر الأول من أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، وبالتالي من مصلحتها تقليص وتيرة هذه الأعمال الإجرامية، واستتباب الأمن البحري في المنطقة، ذلك على اعتبار أن الأمن والاستقرار عوامل مشجعة للتنمية ولجذب الاستثمارات الأجنبية.

انطلاقا من الأهمية التي يحظى بها الخليج الغيني، خصوصا على المستوى الاقتصادي، ونظرا للمصالح المعتبرة لمختلف القوى العالمية في المنطقة، والانعكاسات السلبية التي تلحق بالفواعل الأجنبية جراء غياب الأمن البحري وانتشار القرصنة وأعمال السطو المسلح في البحر، فإن هذه الأطراف أيضا هي معنية بمكافحة مختلف تلك الأعمال غير الشرعية.

لكن رغم ما تم الإعلان عنه من جهود ومبادرات ساعية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح البحري في الخليج الغيني، إلا أن الملاحظ هو أن عمليات القرصنة في المنطقة لم تتراجع منذ بداية العقد الأول من الألفية الثالثة، وهو ما تثبتته الإحصائيات المقدمة من طرف المكتب الدولي للملاحة البحرية (BMI) والمنظمة البحرية الدولية (OMI) التي شهدت ارتفاعا محسوسا.

ومن هنا فمن الضروري التوجه نحو هندسة الأمن الإقليمي في منطقة خليج غينيا، والاعتماد على مقاربة مركبة من حيث الأطراف المشكلة لها، وشاملة من حيث الأبعاد التي ستبنى عليها. وهذا بالتعاون والتنسيق بين دول الخليج، والشراكة الأمنية (Partenariat sécuritaire) مع الدول الأجنبية التي لديها مصالح واستثمارات في المنطقة، واتباع عدة مستويات من المواجهة، والمتمثلة أساسا في القوة الصلبة، من جهة، لكن في نفس الوقت إطلاق مشاريع التنمية ومكافحة الفقر والبطالة على مستوى المناطق الساحلية الأكثر عرضة للقرصنة، ذلك لأنها المسببات الأكبر لهذه الجرائم البحرية. وذلك على اعتبار أن التوزيع العادل والمنصف لعائدات تصدير الثروات الطبيعية، والتركيز على دعم التنمية المستدامة، سيسمح بنزع الشرعية عن مختلف الأعمال الإجرامية التي يمارسها السكان بدعوى الحصول على نصيبهم من الثروة، أو التعبير عن رفضهم

لسياسات حكوماتهم بتلك الأساليب المتسمة بالعنف والدموية، ومن هنا إذًا، لابد من تحسين الأداء السياسي والديمقراطية التشاركية، والاعتماد على الحكم الراشد والشفافية في التسيير، لكسب ثقة المحكومين، وبالتالي التراجع عن مختلف الأنشطة التي تززع أمن واستقرار منطقة خليج غينيا.

خريطة جغرافية تبين موقع خليج غينيا



المصدر: http://encarta.msn.com/map/701512832/guinea_gulf_of.html

الهوامش

1. Ndoutoume Ngome Jonathan, Terrorisme et piraterie: quelle sécurité pour les mers du Golfe de Guinée. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent (S/D), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun: Presses Universitaires d'Afrique, 2010, p. 159.
2. Hugues Eudeline, "Contenir la piraterie: des réponses complexes face à une menace persistante", Focus stratégique, n°40, 2012, p. 11.
3. محمود شاكر سعيد، خالد بن عبد العزيز الحرفش، مفاهيم أمنية، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2010، ص 96.
4. Gilles HUBERSON et Eric FRECON, « Pavillon noir : La piraterie maritime contemporaine », Institut d'Etudes Internationales de Montréal, Bulletin N°72, décembre 2004, p. 1.
5. محمود شاكر سعيد، خالد بن عبد العزيز الحرفش، مرجع سابق، ص 96.
6. Edouard Bertin-Mourrot, Frédéric Lelieur et Emmanuel Terroir, « TERRORISME ET PIRATERIE, des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises », l'Harmattan, Paris, 2005, p. 106.
7. Nathalie BOUDING, "La piraterie maritime moderne", mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Faculté de droit et de sciences politiques, Université PAUL CEZANNE III, France, 20082009/, p. 97.
8. Alexandre BESSON, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques (IRIS), Paris: 2011, p. 4.
9. محمد فتحي عيد، الإرهاب والقرصنة البحرية، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2006، ص 14.
10. المرجع نفسه، ص 18.
11. Lutz Feldt, Peter Roell, Ralph D. Thiele, "Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach", Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin (Germany): April 2013, p. 6.
12. Major Frederick Chew, "Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests", Geddes Papers, Australian Command and Staff College, 2005, p. 74.
13. Aleeza MOSELEY, The Implementation of the International Maritime Security Instruments in Caricom States, New York: United Nations-Nippon Foundation Fellow, 2009, p. 20.

14. Bjorn Moller, « Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy », Report of Danish Institute for International Studies (DIIS), Copenhagen, 2009, p. 23.
15. Etanislav NGODI, Etat des lieux de la piraterie maritime au Congo Brazzaville: pistes de réflexions. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun: Presse Universitaire d'Afrique, 2010, p. 30.
16. فريدوم أونوها، القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجاً، ترجمة: الحاج ولد إبراهيم، قطر: مركز الجزيرة للدراسات، 13 ماي 2012، ص 4.
17. Bamidel Matthew Shafa, "Maritime Security in the Gulf of Guinea Sub-region: Threats, Challenges and Solutions", in; Strategy Research Project, U.S. Army War college, 2011, p. 4.
18. International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, La Nouvelle Zone à Haut Risque, Program Report N°195, 12 décembre 2012, p. 2.
19. Kevin H. Delano, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009, p2.
20. Fweley Diangitukwa, Terrorisme et piraterie dans le Golfe de Guinée: esquisses de solutions". In: Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun: Presses Universitaires d'Afrique, 2010, p.p. 9798-.
21. Fweley Diangitukwa, Terrorisme et piraterie dans le Golfe de Guinée: esquisses de solutions". In: Ntuda Ebode Joseph Vincent, Op. cit., p. 99.
22. Angela Meyer, La sécurité maritime en Afrique Centrale: enjeux, défis et approches au niveau régional. In: Amandine GNANGUENON (sous la direction de), Les défis stratégiques africains: la gestion de la conflictualité en Afrique Centrale, Etudes de l'IRSEM, N°25, Paris: Institut de Recherche Stratégique de l'Ecole Militaire, 2013, p. 155.
23. 23 - Kevin H. Delano, Op. cit., p. 6.
24. 24 - Ndoutoume Ngome Jonathan, Terrorisme et piraterie: quelle sécurité pour les mers du Golfe de Guinée. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun: Presse Universitaire d'Afrique, 2010, pp. 167169-.
25. Ndoutoume Ngome Jonathan, Terrorisme et piraterie: quelle sécurité pour les mers du Golfe de Guinée. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent, Op. cit., pp. 167169-.
26. Kevin H. Delano, Op. cit., p. 1.

27. François Lafargue, La guerre mondiale du pétrole : Etats-Unis, Chine et Inde à la conquête de l'or noir, Paris : Ellipses Edition Marketing, 2008, p. 67.
28. Angela Meyer, La sécurité maritime en Afrique Centrale: enjeux, défis et approches au niveau régional. In: Amandine GNANGUENON, Op. cit., pp. 5657-.
29. Ndoutoume Ngome Jonathan, Terrorisme et piraterie: quelle sécurité pour les mers du Golfe de Guinée. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent, Op. cit., p. 170.
30. Luntumbue Michel, Piraterie et Insécurité dans le Golfe de Guinée : Défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale, Note d'analyse du GRIP, Bruxelles, 3septembre 2011, p. 4.
31. ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1January- 31 December 2007), London: January 2008, pp. 56-.
32. International Maritime Organization, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships 2003, London: 27 April 2004, p. 1.
33. ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1January- 31December 2007), Op. cit, pp. 56-
34. ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1January- 31 December 2013), London: January 2014, pp. 56-.
35. Idem.
36. Hugues Eudeline, Op. Cit. pp. 911-.
37. Ibid, p.12.
38. Joseph Vincent NTUDA EBODE, La nouvelle posture géopolitique du Cameroun et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée. In: Joseph Vincent NTUDA EBODE, Op. cit., p. 79.
39. Samuel Sylvain NDUTUMU, Insécurité en Afrique Centrale: pour une approche inter-régionale CEEAC/CEDEAO. IN: Amandine GNANGUENON, Op. cit., p. 69.
40. Joseph Vincent NTUDA EBODE, Op. cit. , p. 11.
41. Fweley Diangitukwa, Terrorisme et piraterie dans le Golfe de Guinée: esquisses de solutions. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent, Op. cit., p. 100.
42. Peter Chalk, The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, library of congress Cataloging, USA, 2008, pp. 1415-. Disponible sur site: (www.rand.org), accès le: 232013/11/.
43. Ntuda Ebode Joseph Vincent, La nouvelle posture géopolitique du Cameroun

- et la lutte contre la piraterie dans le Golfe de Guinée. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent, Op. cit., p. 80.
44. Peter Chalk, Peter Chalk, Op. cit., p. 15.
45. Angela Meyer, "La sécurité maritime en Afrique Centrale: enjeux, défis et approches au niveau régional", In: Amandine GNANGUENON, Op. cit., p. 59.
46. Hugues Eudeline, Op. cit., p. 12.
47. Ndoutoume Ngome Jonathan, Terrorisme et piraterie: quelle sécurité pour les mers du Golfe de Guinée. In: Ntuda Ebode Joseph Vincent, Op. cit., p. 234.
48. Idem.
49. Alexis Riols, Op. cit., p. 45.

قائمة المراجع

أولاً: باللغة العربية

أ/ الكتب:

- محمود شاكر سعيد، خالد بن عبد العزيز الحرفش، مفاهيم أمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2010.
- محمد فتحي عيد، الإرهاب والقرصنة البحرية، الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2006.

ب/ الدراسات:

- فريدوم أونوها، القرصنة والأمن البحري في خليج غينيا: نيجيريا نموذجاً، ترجمة: الحاج ولد إبراهيم، مركز الجزيرة للدراسات، قطر، 13 ماي 2012.

ثانياً: بالفرنسية والإنجليزية

A- Rapports:

- ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1January- 31December 2007), London: January 2008.

تهديدات الأمن البحري في خليج غينيا

International Maritime Organization, Annual Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships 2003, London: 27 April 2004.

ICC International Maritime Bureau, Annual Report: Piracy and Armed Robbery Against Ships (1January- 31 December 2013), London: January 2014.

B- Livres:

Bertin-Mouroit Edouard, Lelieur Frédéric, Terroir Emmanuel, TERRORISME ET PIRATERIE, des menaces contemporaines à la sûreté des transports maritimes de marchandises, l'Harmattan, Paris, 2005.

Lafargue François, La guerre mondiale du pétrole : Etats-Unis, Chine et Inde à la conquête de l'or noir, Ellipses Edition Marketing, Paris, 2008.

MOSLEY Aleeza, The Implementation of the International Maritime Security Instruments in Caricom States, United Nations-Nippon Foundation Fellow, New York, 2009.

Ntuda Ebode Joseph Vincent (Sous la direction de), Terrorisme et piraterie, de nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale, Cameroun: Presses Universitaires d'Afrique, 2010.

C- Mémoires:

Nathalie BOUDING, «La piraterie maritime moderne», mémoire Master II Professionnel Droit Maritime et des Transports, Université PAUL CEZANNE III, AIX-MARSEILLE, France, 20082009/.

D- Etudes et périodiques:

BESSON Alexandre, Questions maritimes en Asie du sud-est, Déclin et résurgence de la piraterie, Institut de Relations Internationales et Stratégiques, Paris: 2011.

Chalk Peter, The maritime dimension of international security. Terrorism, Piracy and Challenges for the United States, Rand Corporation, library of congress Cataloging, USA, 2008. Disponible sur site: (www.rand.org), accès le: 232013/11/.

Feldt Lutz, Roell Peter, Ralph D. Thiele, "Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach", Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy, Berlin (Germany): April 2013.

GNANGUENON Amandine (sous la direction de), Les défis stratégiques africains: la gestion de la conflictualité en Afrique Centrale, Etudes de l'IRSEM, N°25,

Paris: Institut de Recherche Stratégique de l'École Militaire, 2013.

HUBERSON Gilles, FRECON Eric, « Pavillon noir : La piraterie maritime contemporaine », Institut d'études internationales de Montréal, Bulletin N°72, décembre 2004.

Hugues Eudeline, «Contenir la piraterie: des réponses complexes face à une menace persistante», Focus stratégique, N°40, Laboratoire de Recherche sur La défense (IFRI), France: novembre 2012.

International Crisis Group, Le Golfe de Guinée, La Nouvelle Zone à Haut Risque, Program Report N°195, 12 décembre 2012.

Delano H. Kevin, The Gulf of Guinea and its Strategic Center Point: How Nigeria Will Bridge American and African Cooperation, Maxwell Air Force Base, Alabama, USA, April 2009.

Luntumbue Michel, Piraterie et Insécurité dans le Golfe de Guinée : Défis et Enjeux d'une Gouvernance Maritime Régionale, Note d'analyse du GRIP, Bruxelles, 3 septembre 2011.

Major Frederick Chew, "Piracy, Maritime Terrorism and Regional Interests", Geddes Papers, Australian Command and Staff College, 2005.

Bjorn Moller, « Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy », Report of Danish Institute for International Studies (DIIS), Copenhagen, 2009.

Shafa Bamidel Matthew, "Maritime Security in the Gulf of Guinea Sub-region: Threats, Challenges and Solutions", U.S. Army War college, 2011.