

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5182402 Fax: (251-11) 5182400
Website: www.au.int

المجلس التنفيذي

الدورة العادية الخامسة والعشرون

ملايو، غينيا الاستوائية، 20-24 يونيو 2014

الأصل: فرنسي

EX.CL/862 (XXV)
ADD.6

القرصنة البحرية (بند اقترحه جمهورية توجو)

أولاً. السياق:

1. أدركت حكومات البلدان الأفريقية سواء على المستوى القاري أو الإقليمي أو الوطني أهمية البحار والمحيطات في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لأفريقيا. وهي معبأة بشكل كامل لتنمية الاقتصاد البحري الأفريقي وبالتالي فهي عازمة على شن مكافحة غير مسبوقه ضد هذه الآفة المثيرة للقلق والمتمثلة في القرصنة البحرية، مثلما تؤكدته جميع الإستراتيجيات والمبادرات المتخذة لهذا الغرض، آخرها قمة رؤساء دول وحكومات المجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا، والمجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا، ولجنة خليج غينيا حول السلامة والأمن البحري في خليج غينيا المنعقدة في ياوندي من 24 إلى 25 يونيو 2013، مع المذكرة ومدونة قواعد السلوك الصادرتين عنها؛ والإستراتيجية الأفريقية المتكاملة حول البحار والمحيطات 2050 المعتمدة في يناير 2014 وخطة عمل تفعيلها؛ والإستراتيجية البحرية المتكاملة لإقليم المجموعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا المعتمدة في 30 مارس 2014؛ والإستراتيجية البحرية للمجلس الأوروبي حول خليج غينيا المعتمدة في 17 مارس 2014؛ والإستراتيجية البحرية للمنظمة البحرية الدولية وكذلك الإستراتيجيات البحرية الوطنية لعدة دول والتي تمت مراجعتها أو صياغتها منذ بضعة شهور.

ثانياً. تحليل الوضع والمبررات:

2. تتمتع أفريقيا بحوالي 30 725 كلم من السواحل، و90 ميناء رئيسيا لا تعالج سوى 6% فقط من الملاحة العالمية، حتى وإن كان النقل البحري يمثل حوالي 92% من الشحن من وإلى القارة الأفريقية. ويوجد في أفريقيا أيضا عدد كبير من المجارى المائية الصالحة للملاحة ويمثل النقل البحري حوالي 92% من التجارة الخارجية الأفريقية.

3. في حين كان من المفروض أن تفتخر القارة الأفريقية، الغنية بموادها الأولية وبنشاطها، وبنمو اقتصادي لا يستهان به، إلا أن القرصنة البحرية وقطع الطريق، وهما وجهان لآفة واحدة، لا زالتا تشكلان تهديداً مثيراً للقلق ضد الوسيلة الرئيسية للتدفقات الاقتصادية الأفريقية.

4. ليس هناك بلد واحد، حتى وإن لم تكن لديه واجهة بحرية، لا يعتمد بدرجة كبيرة على المبادلات البحرية الإقليمية بل وخاصة على المبادلات فيما بين القارات. وتصل نسبة حصة الاقتصاد البحري في الاقتصاد العام للدول الساحلية أحياناً إلى 70% من الناتج المحلي الإجمالي و 4/3 الموارد الضريبية، بينما تعتمد الدول غير الساحلية إستراتيجياً على التدفقات التجارية البحرية العابرة بالدول المطلة على المحيطات. فضلاً عن ذلك، يسلك جزء هام من عمليات تزويد البلدان الصناعية بالطاقة والمواد الأولية من خلال المياه الأفريقية أو يعبر منها.

5. يدل هذا على أثر القرصنة المدهش، بالمعنى الكامل، إذ يضر بشكل كبير ومتواصل بهذه الركيزة الاقتصادية البحرية.

6. وقعت بعض البلدان ضحية لهذه الآفة، مثل بنين في صيف 2011، حيث أطلق الرئيس بوني يايي صرخة إنذار دفعت بالمجتمع الدولي إلى ردة الفعل، لاسيما من خلال اعتماد القرارين الأمميّين رقم 2018 و 2039 بشأن أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن في خليج غينيا. وتقوم بلدان عديدة اليوم بترشيد اقتصادها البحري من خلال ضرائب المحكمة، وتطوير الموانئ، والبنية التحتية الإستراتيجية المكيفة مع المبادلات البحرية في الداخل، وتأهيل الأساطيل التابعة للدولة التي تضمن الأمن البحري. وهو أمر حيوي ولكنه لا يزال هشاً. وتعتبر القرصنة البحرية نقطة الضعف الحقيقية لمستقبل اقتصاداتنا طالما ظلت العصابات قادرة على إلحاق الضرر بشكل كبير ومستمر بما بينيه الآخرون.

7. من ناحية أخرى، فإن اقتصادات سكان البلدان الساحلية، حيث تشكل البحار مصدرا تقليديا للعيش، تتأثر كثيرا من انعدام الأمن والصيد البحري غير القانوني والتلوث الناتج عن استغلال الموارد النفطية ونقلها. وهؤلاء السكان بالذات الذين أفقرتهم الظروف والذين يتكفلون بأفراد أسرهم، قد يمارسون، نظرا لظروفهم الصعبة، نفس هذه الأعمال غير الشرعية، مثل القرصنة البحرية، لإطعام عائلاتهم. وعليه، ينبغي منح اهتمام ذى أولوية لهؤلاء السكان.

8. إن اعتبار هذه الظاهرة مسألة تم التحكم فيها نوعا ما، أمر وهمي، إذ أن بعض الدول التي كانت تعتبر نفسها بالأمس في منأى عن هذه الممارسات، وقعت ضحية أول الأعمال الإجرامية للقرصنة البحرية التي تعود إمّا إلى طريقة عمل العصابات المنظمة وإمّا إلى ظهور أول الشبكات الإجرامية فيها. وتُبين الإحصائيات أن الوضع يبعث على الاطمئنان في الشرق، ويثير القلق في الغرب والوسط. ولكن، من يعرف أي البلدان ستقلت من هذه الأعمال؟

9. من يعتقد أن تحسين بعض الأرقام القليلة هو مؤشر على تحسن دائم؟

10. من البديهي أن جميع الدول والمنظمات الإقليمية والمجتمع الدولي بكامله يولون اهتماما خاصا للاقتصاد البحري الأفريقي. كم من مبادرة اتُخذت في مجال الأمن البحري الأفريقي حتى بدا أنه من المستحيل للقرصنة الاستمرار في جرائمهم.

11. ومع ذلك، هل الأثر اليوم بارز للعيان؟ كم من قرار وكم من إجراء تم اتخاذه على أعلى مستويات الدول والمجموعات الإقليمية والدولية، قد تم تجسيده اليوم في أعمال ملموسة ومطابقة وفعالة؟ وفي حين شرعت عدة بلدان في فرض الضرائب على المبادلات التجارية البحرية، ما هو التمويل الذي تم استخدامه فعلا لتحسين الأمن البحري؟ نحن متفقون على أنه يجب منح الوقت الكافي لتنفيذ الإجراءات المتخذة، الذي يتم أحيانا في ظروف صعبة. غير أنه يتعين الاستمرار في بذل الجهود ووضع

مسألة مكافحة القرصنة البحرية والأشكال الخطيرة الأخرى للأمن البحري، من بين أولويات أجندة اجتماعاتنا.

12. لا يمكن تحقيق الفعالية دون التنسيق الحقيقي بين الدول والمنظمات الإقليمية وكذلك المجتمع الدولي. فإن الجريمة تستغل الثغرات والتناقضات. وإن ماطلاتنا واختلاف آرائنا والتنسيق الرديء للدعم الدولي، كلها أرضية خصبة لانعدام الأمن البحري. ويتعلق الأمر بالتأهيل والتدريب والتحضير للتصدي لهذه الآفة، وتطوير وتقاسم الوسائل المخصصة لهذا الغرض، وتحسين إطار الاختصاصات القانونية المتعلقة بالمجال البحري، وتعزيز وتجسيد الاتفاقات والاتفاقيات الدولية والإقليمية، والنهوض بالهيكل الوطنية والإقليمية للتنسيق المتبادل. وللاستفادة من الدعم الحقيقي المتناسب مع احتياجاتنا، أصبح من الملح استدعاء مقدمي الخدمات الدوليين، الذين اختلفت وجهاتهم اليوم، إلى الاجتماع إلى طاولة واحدة. ومن ناحية أخرى، يجب أن تسمح المؤهلات الجديدة التي نحن بصدد تطويرها من أجل التحكم في المسائل البحرية، ببروز فكر أفريقي جديد في هذا المجال لاسيما من خلال إنشاء مراكز الامتياز المخصصة لذلك، التي تجمع الطاقات وتستثير الأفكار وتحدد التوجهات والأعمال، بشكل يتم من خلاله تحديد هوية بحرية أفريقية تستجيب للاحتياجات والتقاليد الخاصة بقرنتنا.

13. في الختام، يجدر التذكير بأن المعركة ضد القرصنة البحرية لا يتم الفوز بها في البحار بل على الأرض. وفي هذا الصدد، تعتبر الإجراءات الردعية التي تم اتخاذها غير متماشية مع سرعة رد الفعل لدى العصابات الإجرامية وقدرتها على التكيف والتوقع. وعليه، يتمثل المحور الأول في معالجة المسائل الجوهرية التي دفعت بعض السكان إلى الجريمة. ويتمثل المحور الثاني في محاربة الاقتصاد المتوازي ذي الصلة بالقرصنة حيث أن تخزين المنتجات النفطية المسروقة وبيعها، وغسل الأموال المحصل عليها بطريقة غير قانونية، هي أوجه مختلفة لإشكالية واحدة لا تتم تسويتها

إلا من خلال التنسيق الفعال والمستمر للأقسام والقوى والإدارات والمنظمات الدولية المتخصصة والدول والمجموعات الإقليمية، للعمل سويا لكسر هذا النموذج الاقتصادي المزدهر بشكل فاضح. أما المحور الثالث، فيتمثل في معالجة مسألة انعدام الأمن البحري كمسألة شاملة حتى لا تسمح أولويات الحاضر بتفشي أشكال أخرى للجريمة بعيدا عن الأنظار.

14. إن السواحل الأفريقية فعلا هي ضحية القرصنة غير أن الصيد البحري غير الشرعي هو وحش بحري آخر ذو انعكاسات اقتصادية واجتماعية مثيرة للقلق، في حين أن الاتجار الدولي بالمخدرات لم يغادر مياهنا أبدا إذ وصل أحيانا إلى حد زعزعة بعض الدول. ونذكر هنا أيضا بالخطر الأعظم المتمثل في التقرب بين المافيا والإرهابيين.

ثالثا. الأهداف:

15. يرمي هذا البند المقترح من جمهورية توجو إلى التوصل إلى عقد مؤتمر حول هذه المسألة.

(أ) الهدف العام للمؤتمر المتوقع

16. يرمي الهدف العام للمؤتمر إلى اجتماع حكومات الدول الأعضاء (الوزارات، الإدارات، المؤسسات المعنية بالأنشطة البحرية)، والمجموعات الاقتصادية الإقليمية، والهيئات والمنظمات الأفريقية المتخصصة في المسائل البحرية والمسائل ذات الصلة، والمنظمات الدولية المعنية بالمسائل البحرية والمسائل ذات الصلة، والمنظمات غير الحكومية، والشركاء الإنمائيين. ومن المفروض أن يسمح المؤتمر لجميع هذه الأطراف المعنية بالتفكير معا حول هذه الآفة المتمثلة في القرصنة البحرية وكذلك جميع الأعمال الإجرامية المرتكبة في البحار وأسبابها العميقة، ويبحث سبل ووسائل وضع حد لها بشكل نهائي.

(ب) الأهداف الخاصة للمؤتمر

- (1) اتخاذ إجراءات فعالة وملموسة لمكافحة القرصنة والأعمال الإجرامية الأخرى في البحار، مثل السطو المسلح في البحار بهدف ضمان الأمن والسلامة للملاحة البحرية الدولية؛
- (2) اتخاذ الإجراءات اللازمة لتعزيز التعاون لاسيما في مجال تبادل المعلومات، ومتابعة مرتكبي أعمال القرصنة أو الأعمال الإجرامية الأخرى في البحار وكذلك الأشخاص الذين يساعدون على تمويل مثل هذه الأعمال، طبقا للقانون الدولي المعمول به؛
- (3) تعزيز مساعدة الشركاء في مكافحة هذه الآفات وبناء القدرات البحرية للبلدان الأفريقية؛
- (4) تعزيز حماية مصالح الشاحنين الأفريقيين وجميع أصحاب المصلحة الدوليين في قطاع البحرية؛
- (5) زيادة القدرة التنافسية لأفريقيا في مجال التجارة الأفريقية البينية والنقل العابر نحو البلدان غير الساحلية؛
- (6) تحسين القطاع البحري فيما يتعلق بالتنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية.

سادسا. الخاتمة:

17. اعتمد الاتحاد الأفريقي، كما ذكر آنفا، خلال قمة يناير 2014 المنعقدة في مقره في أديس أبابا، الإستراتيجية الأفريقية المتكاملة الخاصة بالبحار والمحيطات 2050، وخطة عمل تفعيلها. كما تم اعتماد عدة إستراتيجيات وطنية وإقليمية وحتى دولية خلال الأشهر الماضية ومنها ما يركز على الأمن والسلامة البحريين.

18. يدل عقد مثل هذا المؤتمر على أن أفريقيا عازمة على حماية وتأمين بحارها ومحيطاتها حتى يستفيد سكانها بشكل كامل من الإمكانيات الاقتصادية الهائلة التي تزخر بها. وبشكل هذا، بالطبع، بداية تنفيذ إستراتيجيتنا الخاصة بالبحار والمحيطات

2050 كما يتيح، دون شك، فرصة لتنسيق مختلف الحلول المتضمنة في الإستراتيجيات المختلفة لمكافحة مشتركة ومتسقة وقوية من أجل إحلال أمن وسلامة الفضاء البحري للقارة لصالح تنمية الاقتصاد البحري للقارة والإنسانية جمعاء.

19. لذلك، تطلب توجو من جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي دعم هذا الاقتراح.

AFRICAN UNION UNION AFRICAINE

African Union Common Repository

<http://archives.au.int>

Organs

Council of Ministers & Executive Council Collection

2014

Maritime piracy (Item proposed by the Republic of Togo

African Union

African Union

<http://archives.au.int/handle/123456789/4561>

Downloaded from African Union Common Repository