

تحديات القرصنة البحرية وتأثيراتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا

The challenges of maritime piracy and its effects on the security of maritime navigation in the Strait of Malacca

بوزراع منى* ، مخبر الدراسات القانونية والبيئية، جامعة 8 ماي 1945 - قالمة -

bouzeraa.mouna@univ-guelma.dz

جمال منصر، جامعة 8 ماي 1945 - قالمة -

menaceur.djamel@univ-guelma.dz

تاريخ إرسال المقال: 2021/08/14 تاريخ قبول المقال: 2022/04/06 تاريخ نشر المقال: 2022/05/12

الملخص:

يعد مضيق ملقا ممراً مهماً في التجارة البحرية الإقليمية والعالمية، كونه الرابط بين المحيطين الهندي والهادي عبر بحر الصين الجنوبي من جهة، وممرًا بحريًا استراتيجيًا لنقل البضائع وموارد الطاقة من وإلى أوروبا والشرق الأوسط، ومن وإلى شرق آسيا ومنطقة المحيط الهادي من جهة أخرى، لهذا فقد شهد ومازال يشهد عدة تحديات ومشاكل أهمها القرصنة البحرية التي تؤثر على الأمن البحري وتدفعات التجارة البحرية الدولية، وتفرض قيودًا خطيرة على سلامة الملاحة البحرية فيه، وكون القرصنة البحرية تتعلق بالهجمات على السفن والطرق التجارية وتنشط على أساس منتظم في الممرات المائية الأكثر أهمية من الناحية الاستراتيجية، خاصة مضيق ملقا فهي تعد من أكثر القضايا اهتمامًا لتحقيق الأمن البحري مما يتطلب تكثيفًا للجهود المحلية، الإقليمية والدولية من أجل التصدي لهجمات القرصنة وتأمين الملاحة البحرية في المضيق حماية للتجارة والشحن البحريين وضمانًا لتدفق مختلف المنتجات عبره.

الكلمات المفتاحية: مضيق ملقا، أمن الملاحة البحرية، القرصنة البحرية.

Abstract:

The Strait of Malacca defines a large volume of regional and global maritime trade as the link between the Indian and Pacific Oceans across the South China Sea, a strategic seaplane for the transport of goods and energy resources to and from Europe and the Middle East, and to and from East Asia and the Pacific. It has therefore witnessed and continues to experience several challenges and problems, the most important of which is sea piracy, which is one of concern to maritime security and international maritime trade flows. That is why it is necessary to intensify domestic, regional and international efforts to counter piracy attacks, ensure maritime navigation

* المؤلف المرسل

in the Malacca Strait to protect maritime trade and shipping and ensure the flow of various products across the world.

Key words: Malacca Strait, maritime Security, maritime piracy.

المقدمة:

تتعدد التهديدات وتتنوع التحديات الأمنية التي تواجهها الممرات والمضائق البحرية عبر العالم، من محاولات للهيمنة عليها، إلى ما تعكسه النزاعات الحدودية من توترات وخلافات بشأنها، وصولاً إلى عمليات الاستهداف التي تشمل البواخر والناقلات والاعتداء على ممتلكاتها، هذه الأخيرة التي استفحلت بشكل واسع وأصبحت مصدر قلق وتخوف عالمي لما تعكسه من مخاطر وأضرار على أمن الملاحة البحرية، وكون المضائق البحرية الضامن لسريان الحركة والتنقل بين مختلف أرجاء العالم فقد تزايد الاهتمام الدولي بقضايا أمن المضائق البحرية نتيجة لأهميتها الحيوية في التجارة العالمية، خاصة أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا، ولأن الدول الساحلية المطلة على المضيق (سنغافورة ماليزيا وإندونيسيا) ومعظم دول جنوب شرق آسيا تعتمد بدرجة عالية على البحر في نشاطاتها التجارية، الاقتصادية والسياسية منها، بالإضافة إلى ما تدره محيطاتها وبحارها من ثروات زاخرة ومتنوعة كصيد الأسماك واستخراج الهيدروكربونات والسياحة، لهذا تأتي السلامة الأمنية للملاحة البحرية في مضيق ملقا من أولويات الدول الساحلية، والدول الإقليمية والعالمية على السواء، وكون مضيق ملقا من أهم نقاط الاختناق وخطوط الملاحة البحرية في المنطقة، كان من الضروري التعرف على مصادر تهديد الأمن البحري به، إذ يعد موطناً للعديد من أنواع الجريمة العابرة للحدود أهمها القرصنة البحرية وما لها من تأثير على أمن الملاحة البحرية، وعليه تم طرح الإشكال التالي: كيف تؤثر القرصنة البحرية في مضيق ملقا وتشكل تهديدات وتحديات لأمن وسلامة الملاحة البحرية به؟

وللإجابة على هذا الإشكال نحاول اثبات صحة الفرضية القائلة بأن: زيادة وتراجع عمليات القرصنة بالمضائق البحرية مرتبط بدرجة الاستجابة المحلية الإقليمية والدولية لأخطارها، ونسبة الاستقرار السياسي، الاقتصادي والاجتماعي للدول المشاطئة.

وفي محاولة للإجابة عن الإشكال المطروح وإثبات مدى صحة الفرضية المصاغة تم اعتماد المقاربة الجيوبوليتيكية من خلال دراسة التفاعل المكاني ما بين ظاهرة القرصنة البحرية ومضيق ملقا، فالموقع الجغرافي والأهمية التي يتمتع بها مضيق ملقا خاصة من الناحية الجيوسياسية هما إحدى العوامل المتحكمة بمجريات أحداث عمليات القرصنة في المضيق، هذه المقاربة ستمكننا من فهم العلاقة ما بين القرصنة البحرية وأمن الملاحة بمضيق ملقا، من خلال فهم مدى قدرة الدول المشاطئة، الإقليمية والعالمية منها على تسيير وضبط علاقاتها مع بعضها البعض لمواجهة مخاطر القرصنة، في ظل توفر موارد طبيعية وبيئية متنوعة، يقابلها ضعف اقتصادي وغياب الإرادة والكفاءة السياسية، وسوء الأوضاع الاجتماعية للدول المشاطئة من جهة، ورغبة دولية وإقليمية في تحقيق المكانة وحمايتها لضمان المصالح من جهة أخرى.

كل هذا سيتم إحاطته بالدراسة والتحليل من خلال إثارة المحاور التالية:
مقدمة:

1- مضيق ملقا: الجغرافيا والأهمية

2- القرصنة البحرية وانعكاساتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا

3- جهود تأمين الملاحة البحرية في مضيق ملقا

الخاتمة:

1- مضيق ملقا: الجغرافيا والأهمية

سوف يتم التطرق في هذا المحور إلى المميزات والسمات الجغرافية لمضيق ملقا والتي جعلت منه مضيقاً يتمتع بأهمية ملاحية كبيرة، سواء من الناحية الجيوسياسية أو الجيواقتصادية.

1.1- مضيق ملقا: الجغرافيا والأهمية

يعرف المضيق بأنه ممر بحري طبيعي يصل بين جزئين من البحار أو بين بحر ومياه داخلية أو إقليمية، ويشترط في المضيق أن يكون عرضه أقل من 24 ميلاً بحرياً¹ حتى تطلق عليه تسمية مضيق لهذا يصنف مضيق ملقا على أنه ظاهرة طبيعية، تتحدد مياهه على اعتبارها جزءاً من البحر الذي يتصل به، تقصل مياهه بين إقليمين هما (جزيرة سومطرة الإندونيسية وشبه جزيرة ماليزيا)، لهذا فالمضيق يصل بين منطقتين من البحر²، ويقع مضيق ملقا في حزام مناخي هادئ جميع أيامه السنوية صافية، مما يساعد على الملاحة والإبحار للسفن العملاقة وناقلات النفط.

يستخدم مضيق ملقا كبوابة للعديد من السفن التجارية والخاصة والعسكرية التي تبحر في المحيطين الهادي والهندي، يقع المضيق بين الدول المطلة على ساحل إندونيسيا، ماليزيا وسنغافورة إلى الشمال مباشرة من جزيرة سومطرة الإندونيسية وجنوب ماليزيا، يبلغ طوله 600 ميلاً بحرياً³، أي حوالي 800 كلم وعرضه ما بين 50 و320 كلم، أضيق مكان فيه بعرض 2,5 كلم، يقارب عمقه 23 متر أي حوالي 70 قدماً، ويربط المضيق بين بحر أندمان في المحيط الهندي من جهة الشمال الغربي، وبحر الصين الجنوبي في المحيط الهادي من جهة الجنوب الشرقي⁴، ونظراً لما يتمتع به مضيق ملقا من موقع استراتيجي فقد ظل عرضة للاحتلال الأجنبي منذ القرن 16، إذ توالى السيطرة عليه من قبل البرتغاليين والبريطانيين والهولنديين، الهنود والعرب⁵، لأنه كان ومازال من الطرق المهمة التي تربط الوطن العربي بالصين والشرق الأوسط بجنوب شرق آسيا تجارياً⁶، أما حالياً فهو خاضع لسيطرة وسيادة الدول الثلاثة المطلة عليه ماليزيا، إندونيسيا وسنغافورة.



خريطة توضح الموقع الجغرافي لمضيق ملقا:

https://redtac.org/asiedusudest/files/2019/04/clip_image002.png

2.1 - أهمية مضيق ملقا في حركة الملاحة البحرية:

الأهمية الجيوسياسية:

بالرغم من وجود مضائق أخرى في منطقة جنوب شرق آسيا تربط ما بين المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي، والتي تصل إلى 12 مضيق استراتيجي ومسطحات مائية في المنطقة، إلا أن ملقا لما له من خصائص بحرية يبقى أفضلها للملاحة الدولية على الإطلاق إذ يصنف من المسارات الثلاثة الرئيسية الأكثر أهمية في خطوط الملاحة والمواصلات البحرية خاصة لناقلات النفط العالمية كونه المسار الذي يمثل الحجم الأكبر والأول في جنوب وشرق آسيا، لأنه يضم أكبر مستهلكي الطاقة في المنطقة والعالم (اليابان والصين)⁷ فبالرغم من كثرة وتعدد خطوط الملاحة في المحيطين الهادي والهندي إلا أن أغلبها غير مواتية كفاية للملاحة لا سيما لناقلات البترول والسفن الكبيرة، فالتضاريس الوعرة وجملة المشاكل في طريقة عبورها صعبت وخلقت عائق أمام الملاحة البحرية، من هذه المضائق نجد مضيق سوندا وهو ممر يقع بين جزر جاوة الإندونيسية وسومطرة ونتيجة لتضاريسه غير المنتظمة وتيارات المد والجزر، بالإضافة إلى وجود منصات التنقيب عن البترول قبالة سواحل جاوة، كلها عوامل جعلت من الملاحة البحرية به صعبة.

ثاني طريق هو طريق: "لومبوك- ماكاسار-سيليسيبس-سولو" في الجزء الجنوبي الشرقي من جنوب شرق آسيا، من الصعوبات التي تعرفها الملاحة البحرية في هذا الطريق النزاعات البحرية الحدودية للدول المجاورة له، بالإضافة إلى أن العبور من خلاله يتطلب عبور مختلف الجزر الصغيرة والتي تستغرق وقت أطول في الملاحة، فالإبحار عبر مضيق لمبوك يزيد مسافة 100 ميل بحري مقارنة مع مضيق ملقا أي ما يقارب 3

أيام من الإبحار⁸، لذلك فهو يختصر حوالي 200 ميل بحري، فضلا عن مضيق سوندا، مع توفر نظام استجابة للطوارئ ومرافق دعم جيدة لدعم السفن والإصلاحات وتغيير الأطقم⁹.
الأهمية الجيواقتصادية:

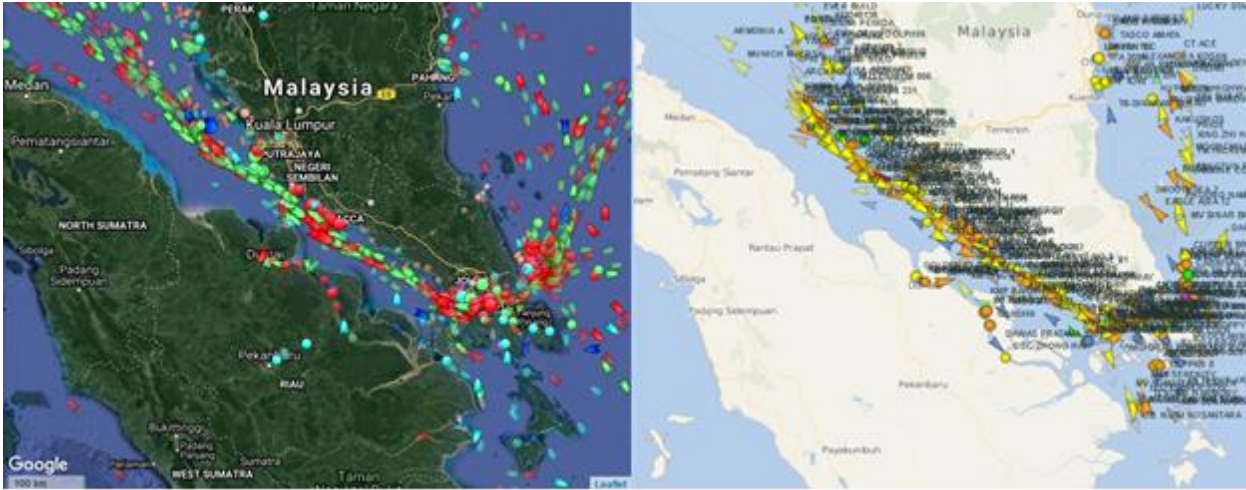
يعد مضيق ملقا من أهم المضائق الملاحية ذات الأهمية الاستراتيجية حيث تعبر منه تجارة أوروبا إلى شرق آسيا و النفط الخليج إلى اليابان وأستراليا والصين وكوريا، وتقدر الحمولة الوزنية للمضيق بـ 300 ألف طن والعمق 21 مترا وعدد الحاويات 18000 حاوية، بالإضافة إلى أن ثلاثة أرباع حركة المرور البحرية بين الشرق الأدنى والشرق الأقصى كل عام تمر تحديداً عبره أي بمعدل 300 سفينة يوميا منها 25 ناقلة نفط، كما تمر منه حوالي 40% من التجارة العالمية، و50% من تجارة النفط والغاز العالمية¹⁰.

لهذا فمضيق ملقا يعد الممر الرئيسي الذي يربط ما بين بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، والذي تمر عبره ربع التجارة العالمية، أي ما يقارب 60 ألف سفينة في العام تنقل أزيد من 80% من نفط شمال شرق آسيا، وتعد كل من الصين واليابان والولايات المتحدة الأمريكية من الدول الأكثر استخداما للمضيق، حيث يمر حوالي 60% من الواردات النفطية الصينية من الشرق الأوسط، و90% من واردات اليابان عبر البحر عن طريقه¹¹.

إذ يشير خبراء الشؤون الدفاعية الهندية إلى دخول أزيد من 300 باخرة يوميا عبر المحيط الهادي والتي تشكل حمولتها حوالي 90% من تجارة الهند الخارجية، و70% من وارداتها من البترول تمر عبر مضيق ملقا، وكونه من أكثر الممرات الاستراتيجية العالمية أمنا وسهولة حسب تحليل السياسة الخارجية الهندية فهي تحاول بناء استراتيجية مع دول الإقليم المحيطة بالمضيق لتسهيل تواجدها به وتضمن أمن مرور بضائعه¹².

كما تعد الصين من الدول الأكثر اعتمادا على خطوط المواصلات البحرية والمضائق أو ما يعرف بنقاط الاختناق لنقل واستيراد الطاقة منها أربعة طرق بحرية في جنوب شرق آسيا، ولأن غالبية امدادات النفط الصينية تأتيها عبر الخطوط البحرية أولها الطريق الرابط بين الشرق الأوسط وأفريقيا عبر مضيق ملقا منه إلى بحر الصين الجنوبي وصولا إلى الصين، فإنه يعد خط النقل البحري الأكثر أهمية بالنسبة للصين، إذ قدرت الإحصائيات الحكومية الصينية أنه حوالي 60% من السفن التي تعبر المضيق سنويا تتجه إلى الصين¹³.

" تحديات القرصنة البحرية وتأثيراتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا "



خريطة حيّة تظهر كثافة حركة مرور السفن في مضيق ملقا. المصدر: موقع شيب ترافيك.

2- القرصنة البحرية وانعكاساتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا:

سوف يتم التطرق في هذا المحور إلى التعريف بالقرصنة البحرية، تطور مفهومها عبر مختلف الاتفاقيات والمعاهدات العالمية التي تعنى بالشأن البحري، مع الإشارة إلى الفرق بينها وبين المفاهيم المشابهة لها، بالإضافة إلى أهم عمليات القرصنة البحرية وعديد الأسباب التي كانت وراء ظهورها وانتشارها وتداعياتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا.

1.2- في تطور مفهوم القرصنة البحرية:

نتيجة لتصاعد حوادث القرصنة البحرية تزايد الاهتمام بالأمن البحري لينعكس هذا الاهتمام على الأجنات الحكومية للدول خاصة منها الدول الساحلية والدول الأخرى التي لها ارتباط وثيق بالبحر. وقد عرف الأمن البحري في معناه الضيق على أنه: "الحماية من التهديدات المباشرة للسلامة الإقليمية للدولة وهي تشمل الأمن من الجرائم في البحر كالقرصنة، النهب المسلح، الأعمال الإرهابية... وكل الأعمال التي من شأنها تهديد مصالح الدول خاصة الدول الساحلية والتي تتبع نهج مختلف لحماية أمنها البحري وذلك حسب نظرة الدولة نفسها للمصالح التي قد تكون عرضة للتهديد في صورته المباشرة أو غير المباشرة، نتيجة للأعمال التي تجري في البحار والمحيطات"¹⁴. وما يهمنا نحن في هذا المحور من كل ما يحدث من أعمال في البحار والمحيطات هي القرصنة البحرية، فما هي القرصنة البحرية؟ ماهي الأسباب التي كانت وراء ظهورها في مضيق ملقا؟ ماهي أهم أدواتها؟ وكيف تمس بسلامة وأمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا؟

تعد القرصنة البحرية ظاهرة قديمة قدم حركة التجارة البحرية ونظرا لتأثيراتها على حركة الملاحة البحرية، وإدراك المجتمع الدولي لخطورتها وأهمية الحفاظ على سلامة وأمن السفن وكل ما يتعلق بها في

عرض البحر أبرمت عدة اتفاقيات ومعاهدات دولية عبر الزمن منعت فيها القرصنة البحرية واعتبرتها جريمة دولية.

فوجد مشروع اتفاقية جامعة هارفرد 1932 الذي سارت عليه الاتفاقيات اللاحقة، بعده تأتي اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 والتي تعد أول اتفاقية تناولت القرصنة البحرية كجريمة يعاقب عليها القانون الدولي في المادة 15، لتليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي عرفت القرصنة البحرية في المادة 101: "على أنها ارتكاب عمل من الأعمال الغير مشروعة في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أو متن طائرة لأغراض خاصة" نلاحظ من هذا التعريف أن الأعمال الاجرامية التي تخرج من نطاق منطقة أعالي البحار لا تعد من أعمال القرصنة، لهذا جاءت اتفاقية روما 1988 والتي تشمل جميع الأعمال الغير مشروعة التي يتم ارتكابها ضد سلامة الملاحة البحرية والأرواح في البحر بما فيها القرصنة والأعمال الغير مشروعة الأخرى، والتي يتم ارتكابها في عرض البحر وإلى ما بعد البحر الإقليمي ليصل إلى المنطقة الاقتصادية الخالصة.

وفي تطور آخر للاتفاقيات الدولية المتعلقة بمحاربة ظاهرة القرصنة البحرية جاءت اتفاقية ريكاب سنة 2004 لمحاربة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في منطقة آسيا والتي عرفت القرصنة: "على أنها كل عمل من أعمال العنف والاحتجاز أو السلب، يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال أو على ظهرها، يقع في أي مكان يدخل في اختصاص أو ولاية أي دولة متعاقدة"¹⁵ ليتوسع النطاق الجغرافي لارتكاب أعمال القرصنة حسب هذا التعريف ليشمل المناطق التي تدخل في النطاق الإقليمي للدول. كما يعرفها المكتب البحري الدولي على أنها: "عمل من أعمال الصعود أو محاولة الصعود إلى أي سفينة بقصد ارتكاب سرقة أو جريمة أخرى وبقصد أو القدرة على استخدام القوة لتعزيز هذا العمل"¹⁶.

ليأتي تعريف المكتب الدولي البحري ويوسع من نطاق جغرافية القرصنة البحرية التي اقتصرنا سابقا على ما يحدث من أعمال إجرامية أو غير قانونية في أعالي البحار، فقد شملت حسب تعريفه تلك الأعمال المرتكبة في المياه الإقليمية فوصفها بأنها: "صعود على متن أي سفينة بقصد ارتكاب سرقة أو أي جريمة أخرى وبقصد القدرة على استخدام القوة لتعزيز هذا العمل"¹⁷.

من هذه التعاريف يمكننا التمييز بين القرصنة البحرية والظواهر المشابهة لها كالإغارة على السواحل، السرقة غير المسلحة في السفن، الإرهاب البحري، التمرد والإغارة على السفن التجارية، فوجد بالتأكيد تداخل بينها وبين الظواهر المشابهة خاصة عندما تتخرط جماعات إرهابية في عمليات القرصنة بقصد استخدام العائدات في أنشطة إرهابية¹⁸.

نظراً لما تشكله القرصنة البحرية من تهديد وخطر على سلامة الأمن البحري فقد حظيت باهتمام دولي كبير تجسد ذلك في مختلف الاتفاقيات التي تم إبرامها بشأن التعامل مع الظاهرة، والتطور الملحوظ

بخصوص تعريفها وطرق مواجهتها وتحديد مجالاتها التي تطورت مع الزمن باختلاف الأحداث والظروف التي وقعت بها، فكان المجتمع الدولي في هيئاته ومؤسساته وما زال يسعى إلى التوفيق ما بين وجهات النظر المختلفة ما بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة للمضائق البحرية، حماية للسيادة وتحقيقا وضماناً للمصالح، والاجتهاد في وضع قوانين واتفاقيات ملائمة رغم العجز الذي يميزه في الجانب المتعلق بضبط القرصنة البحرية وجوانبها.

2.2- عمليات القرصنة البحرية في مضيق ملقا وأسبابها:

تعد ظاهرة القرصنة البحرية من الظواهر القديمة قدم بداية استخدام الإنسان للبحر واعتماده عليه في كسب عيشه وتجارته لاحقاً، وكون البحر من أهم الطرق التجارية لنقل مختلف المنتجات فقد عرف مستخدميه تهديدات وتحديات للقرصنة عبر فترات زمنية متعاقبة خاصة في نقاط الاختناق أهمها مضيق ملقا الذي شهد وما زال يشهد تهديداً ونشاطاً لعمليات القرصنة البحرية.

وفي ذكر لأسباب ظهور وانتشار القرصنة البحرية في مضيق ملقا نجد أن نهاية الحرب الباردة بسقوط الاتحاد السوفياتي وتراجع التواجد العسكري الأمريكي في المنطقة والذي قابله ضعف قدرات الدول الساحلية المطلية على مضيق ملقا، ساعد على وجود فراغ أمني في مياه جنوب شرق آسيا عامة¹⁹. ما أدى بشكل كبير في زيادة نشاط القراصنة وتعدد وتنوع عملياتها. إذ بلغ عدد عمليات القرصنة في المضيق 32 عملية عام 1991، لتعرف انخفاض ملحوظ عام 1992 وصل إلى 7 عمليات، وقد استمرت العمليات في التراجع ما بين عامي 1993 و1996 حين تراوحت ما بين 3 و5 عملية بفضل بعض التدابير المحلية المتعلقة بالسلامة البحرية، لكن هذا التراجع لم يدم طويلاً ليشهد المضيق عودة للحوادث والهجمات بين عامي 1998 و1999²⁰، ويرجع الكثير من المحللين والمهتمين بالشأن الآسيوي خاصة في منطقة جنوب شرق آسيا ومضيق ملقا تحديداً إلى أن ارتفاع معدلات القرصنة راجع إلى الأزمة المالية الآسيوية لعام 1997، التي ساهمت في خسارة الوظائف وانتشار الفقر وتدهور الوضع المالي والمعيشي للأفراد، وعدم الاستقرار السياسي لا سيما في إندونيسيا كلها عوامل دفعت الأفراد إلى اتباع أساليب غير مشروعة كالقرصنة البحرية من أجل الحصول على دخل للعيش، وبسبب هذه الأوضاع ومع بداية الألفية الجديدة عرف المضيق هجومات متعددة ليصنف بحلول عام 2000 في المرتبة الثانية من حيث الخطورة على الشحن الدولي، إذ بلغت العمليات به حوالي 75 حادث هجومي، 40 منها كانت محاولة صعود على متن السفينة، و36 حادث تصادم، ليمثل حادث اختطاف GLOBAL MARS الناقلة الحاملة لعلم بنما الأخطر على الإطلاق سنة 2000²¹.

يلاحظ مما سبق أن الأوضاع السياسية والاقتصادية التي عايشتها الدول المشاطئة بعد نهاية الحرب الباردة، كانت من الأسباب المباشرة وراء ارتفاع عمليات القرصنة وزيادة تهديداتها، فما فرضته الأوضاع بعد سقوط الاتحاد السوفياتي وتراجع دور الولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة، وانتشار للأسلحة وغيرها،

بالإضافة إلى الأزمة المالية في 1997 التي عرفت فيها الدول الثلاث المشاطئة وما صاحبها من فساد سياسي وضعف اقتصادي، وغياب الرقابة القانونية كلها عوامل ساعدت على خلق بيئة مواتية لعمليات القرصنة. وقد بقيت هجمات القرصنة في المضيق متنوعة ومختلفة ما بين الفعلية والمحاولة لتبلغ ذروتها بحلول عام 2003 بمجموع 154 هجوم، و174 هجوم عام 2006²²، والتي عرفت ارتفاع كبير مقارنة بعامي 2004-2005 الذي تم فيهما الإبلاغ عن 38 هجوم فعلي و12 محاولة للهجوم، أهمها الهجوم الذي وقع للناقلة الماليزية "MT NEPLINE DE LIMA" المحملة بـ 6300 طن من الديزل من قبل قرصنة إندونيسيين²³. لتظل هجمات القرصنة البحرية ونشاطاتها مرتفعة لعدة سنوات من بداية الأزمة المالية الآسيوية 1997 حتى أوائل الألفية الحالية ومن أهم الأسباب التي ساعدت على انتشار وزيادة الظاهرة هو عدم وجود قوة شرطة كافية وانتشار الأسلحة الصغيرة، فساد الحكم في بعض الدول الساحلية ما خلق علاقة تعاون ما بين المسؤولين المحليين والقرصنة²⁴، زيادة تكاليف الشحن والنقل البحريين، ارتفاع نسبة العمالة التي تؤدي إلى انخفاض أسعار السلع، تجارة الأسماك الغير مشروعة التي تساهم في انخفاض مخزون الأسماك ما يدفع الصيادين إلى التحول لأعمال القرصنة وما يصاحبه من انكماش اقتصادي²⁵، بالإضافة إلى الإضرابات السياسية التي تعرفها دول المنطقة و نشاط بعض الحركات الانفصالية كحركة آتشيه "وهي حركة انفصالية تسعى لاستقلال إقليم آتشيه في سومطرة الإندونيسية"، التي أعلنت في كثير من الحوادث عن مسؤوليتها في اختطاف أطقم السفن مقابل الحصول على فدية، كحادثة اختطاف ناقلة المنتجات الإندونيسية (cherry201) في جانفي 2004 أثناء عبورها لمضيق ملقا، والتي تم التفاوض معها وحل جناحها العسكري في ديسمبر 2005 ليتم بفعل ذلك القضاء على عمليات الخطف مقابل فدية التي كان مسؤول عن تنفيذها جناحها العسكري²⁶.

لتعود وتعرف هجمات القرصنة تراجع وانخفاض منذ 2004 بفضل الجهود والمبادرات التي قامت بها الدول المشاطئة والدول الإقليمية وتم الاتفاق بشأن تطبيقها لمواجهة تهديدات القرصنة بالمضيق والتقليل من مخاطرها، بالإضافة إلى تحسين عمل الدوريات المشتركة للدول الثلاثة (ماليزيا، إندونيسيا، سنغافورة) وتجهيزها، بداية تطبيق الرقابة والقيام بدوريات حراسة... وغيرها من الإجراءات التي سيتم التطرق إليها في المحور الموالي، والتي كانت مساعداً في تراجع وانخفاض عمليات القرصنة.

يتضح مما سبق أن تراجع نشاط عمليات القرصنة بعد سنة 2004 راجع إلى التدابير والاجراءات المطبقة من قبل الدول المشاطئة في جانب الحراسة البحرية وتنفيذ القانون، والاستقرار النسبي في إندونيسيا إثر توقيع اتفاقية هدنة مع حركة آتشيه، عوامل ساعدت على التراجع النسبي لأعمال القرصنة البحرية، إلا أن ذلك لم يستمر طويلاً فسرعان ما عادت الهجمات إلى التصاعد بفعل عوامل ومتغيرات اقتصادية وسياسية على حد سواء، وهي نفس المشاكل التي مازالت تعاني منها الدول الثلاث المشاطئة، بالإضافة إلى تجدد ظروف أخرى كانت مواتية لتصاعد تهديد القرصنة للأمن البحري في المضيق.

لتزداد بفعل ذلك معدلات الهجمات الفعلية ومحاولات الهجوم في مضيق ملقا من 2 الى 5 هجوم بين 2012 و 2015 بمعدل نمو سنوي قدر ب 116,67%²⁷، في مقابل 201 حدث هجومي عام 2011 حيث كانت سنة 2015 أسوأ سنة على المضيق بمعدل 217 حادث، أين تم الإبلاغ عن 56 حاد من الفترة الممتدة من جانفي إلى جوان كان منها 21 هجوم مشتبه به و 22 محاولة للهجوم و 13 حالة هجوم مؤكدة²⁸، هذا الارتفاع في معدل الهجمات راجع إلى جملة أسباب أهمها إلى ارتفاع أسعار زيت النخيل بسعر 5000 دولار سنغافوري للطن الواحد، الذي عرف مع بداية القرن 21 ارتفاع مذهل في كميات الإنتاج في كل من إندونيسيا وماليزيا، ليتم بعدها تصديره إلى كل من الصين، الهند وهولندا عبر صنادل صغيرة، هذا ما أدى إلى زيادة عمليات الاختطاف لتصبح القرصنة مدفوعة بالعرض بسبب ارتفاع أسعار زيت النخيل، و التي استمرت في التزايد بين عامي 2012-2014 بشكل غير عادي، وارتفاع أسعار الديزل بين عامي 2010-2012 متكافئة مع أسعار زيت النخيل التي وصلت إلى أعلى نسبة بحلول عام 2013 إذ بلغت 17%، و 11% في 2014، لتبلغ معها عمليات اختطاف المنتجات البترولية 90% عام 2013 و 80% عام 2015²⁹.

يلاحظ أنه بارتفاع إنتاج وأسعار زيت النخيل والديزل زادت معه عمليات الاختطاف والهجوم على الناقلات البترولية، لزيادة عمليات الشحن والنقل من البلدان المنتجة إلى مناطق التوزيع والشحن، كما أنه ما كان من المفترض أن يشكل استقرار ورفاه اقتصادي للدول في المنطقة خاصة منها الدول المنتجة لمادة زيت النخيل كان على العكس من ذلك، إذ زادت الأوضاع سوءًا وتفاقت معها المشاكل، وكل ذلك راجع إلى غياب الإرادة والكفاءة السياسية، سوء التسيير، عدم إنفاذ القوانين، البيروقراطية، انخفاض القدرة المؤسسية، انهيار القانون،... وغيرها كثير مما تعانيه هذه الدول والذي يقف حائل دون تحسين الأوضاع والقضاء على مسببات الظهور المستمر لعمليات القرصنة التي تجد في مثل هذه الظروف متنفسا لأعماله، كما أن التدابير والاجراءات التي تم تنفيذها فردية أو مشتركة في غالبيتها كانت تدابير تساعد على التخفيف من مخاطر القرصنة، أو منع وصولها إلى مناطق معينة، لأن فكرة القضاء عليها تبقى صعبة التجسيد في ظل الظروف التي تم الإشارة إليها.

من أهم الأسباب التي تسهل عمل ونشاط القراصنة هي عملية الإبحار عبر مضيق ملقا والتي تتطلب التقليل من السرعة لضمان المرور الآمن في الشعاب المرجانية الضحلة والمزدحمة ما يزيد من احتمالية تعرضها للهجمات، ومع ما ساهمت به العولمة من تطور وتحرر للتجارة البحرية الدولية أدى إلى زيادة الأهداف المحتملة لهجمات القرصنة خاصة على السلع بالغة القيمة³⁰.

كما أن زيادة حجم حركة التجارة البحرية بالمضيق تزيد من معدلات ارتفاع عمليات القرصنة من خلال السطو ومهاجمة السفن التجارية التي تشكل لها غنيمة ربحية كبيرة. من الأسباب أيضا التي زادت من تقاوم عمليات القرصنة بالمضيق متعلقة بالجانب التنظيمي والأمني على متن السفن وذلك لتوفر عدد محدود من

الأشخاص أو ما يسمى باستخدام أطقم الهيكل العظمي، هذا الأخير الذي يقوم بعدة مهام على المستوى التشغيلي تجعله عاجزا عن تنفيذ تدابير أمنية لمواجهة القرصنة³¹.

أما فيما يتعلق بالأسباب الطبيعية والتي شكلت هي الأخرى بعض العوائق التي جعلت من مضيق ملقا مركز لنشاط القرصنة البحرية منها ممراته المائية الهادئة الضيقة والمزدحمة التي تسهل من عملية اختفاء سفينة القراصنة، كثرة الخلجان والموانئ الطبيعية، بالإضافة إلى الطبيعة الأرخيبيلية للدول المتاخمة للمضيق خاصة إندونيسيا التي توفر طبيعتها مأوى ملائم للقرصنة فتعيق من قدرة السواحل المحليين على حراسة الساحل بأكمله، وما يزيد من انخفاض مستوى الأمن هو عدم توفر قوات بحرية كافية خاصة بالدول الساحلية المتاخمة لمضيق ملقا لتسيير دوريات في المنطقة من أجل مكافحة القرصنة³².

لتبقى الحوادث وهجومات القرصنة البحرية في مضيق ملقا في ارتفاع وانخفاض على التوالي أغلبها كانت هجومات على ناقلات النفط حيث بلغت 30 حادثة هجوم سنة 2019 وفقا لبيانات من اتفاقية (RECAAP)، منها الهجوم الذي كان بتاريخ 25 ديسمبر 2019 على ناقلة النفط " STENA IMMORTAL" التي كانت متجهة إلى سنغافورة ليعترضها مجموعة من القراصنة الإندونيسيين³³، على العموم وحسب مصادر عن المكتب البحري الدولي (IMB) التابع للمحكمة الجنائية الدولية أن عدد الحوادث انخفض بشكل ملحوظ ما بين 2016-2021³⁴. بمعدل 2 إلى 9 حوادث أغلبها كان ضمن المياه الإندونيسية والماليزية، ومضيق سنغافورة الذي سجل 5 حوادث في الفترة الممتدة من جانفي إلى مارس 2021 لكن ذلك لا ينفي من وجود عمليات هجومية ومحاولات للهجوم لم يتم الإبلاغ عنها ليبقى الوضع مستقرا مقارنة بفترات سابقة³⁵.

وحسب الإحصائيات التي تم التوصل إليها بخصوص حوادث وعمليات القرصنة البحرية في مضيق ملقا منذ بداية استئصالها بداية التسعينيات إلى الآن نجد أنها متباينة من سنة إلى أخرى ومن فترة إلى أخرى في انخفاض وارتفاع مستمر فرغم ما شهدته بعض السنوات من انخفاض محسوس في هذه العمليات، فإنها تعود وترتفع من جديد نتيجة لجملة أسباب منها عدم كفاية عمليات الرقابة من قبل الدول المشاطئة للمضيق والعديد من الأسباب التي تم ذكرها سابقا كعمليات التواطؤ، زيادة وثيرة الملاحة البحرية وتدفقاتها وغيرها، كما أن الحديث عن غياب الأمن البحري في منطقة جنوب شرق آسيا عموما ومضيق ملقا خاصة لا يحدث من فراغ مع ما تزخر به بحار ومحيطات المنطقة من موارد طبيعية متنوعة تعيش عليها القراصنة وتتزايد بفعلها هجوماتها، إلا أنه يمكن القول أن الوضع بعد آخر ذروة عرفتها عمليات القرصنة سنة 2015 أكثر تحسنا واستقرارا مقارنة ببداية ومنتصف الألفية الجديدة، ليبقى نشاط القرصنة مرتبطا تحديداً بظروف وعوامل برية متعلقة أساسا بالدول المشاطئة، أكثر من كونها مرتبطة بجوانب بحرية، فانطلاقا مما تم ملاحظته عن نسب ارتفاع وانخفاض معدلات القرصنة في المضيق التي كانت في الغالب راجعة إلى ظروف سياسية واقتصادية واجتماعية تحسنيها يساعد على الاستجابة لمخاطر القرصنة ليقبل من تداعياتها ويحد من ارتفاع معدلاتها.

فبالرغم من انخفاضها تعود وترتفع من جديد هي طبيعة القرصنة، حسب مقولة للدكتور اريك فريكون أستاذ مساعد في الأكاديمية البحرية الفرنسية، ومؤلف كتاب chy les pirates d'indonesie بقوله: " أن القرصنة لا تموت أبداً، إنها تنام فقط"³⁶. وما يساعدها على الظهور مجدداً رغم كل الجهود المبذولة لمواجهتها والتخفيف من مخاطرها هي طبيعتها ومنظومة عملها وتكيفها حسب نوع الهجوم والظروف التي تنشط فيها لجعل عملياتها تحقق أكبر مستوى ربحي ممكن.

3.2- مخاطر القرصنة البحرية وتداعياتها على أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا:

كثيراً ما تتعرض ناقلات النفط وسفن الشحن للهجوم في مضيق ملقا من قبل القراصنة لأنها تكون أقرب إلى الساحل مما يجعلها أهداف سهلة فيتم مهاجمتها أثناء وجودها بالمرسى أو على الرصيف أو خلال فترة انتظار تحميل الشحنة الموائية، كما يتم مهاجمة البضائع أثناء عمليات الشحن خاصة مع كثرة السفن والناقلات العابرة للمضيق، ومما يسهل عمليات الهجوم هذه والسرقة هو استعمالهم لقوارب مجهزة بمحركات خارجية تمكنهم من الإبحار أسرع بثلاث مرات من الناقلات وسفن الشحن، بالإضافة إلى استخدامهم لقوارب مصنوعة من الخشب يصعب ترقبها من قبل الرادارات³⁷. وما يزيد من التهديد على السلامة البحرية في المضيق هو عملهم بشكل منظم وامتلاكهم لأجهزة اتصالات وأسلحة جد متطورة وهذا ما تم إثباته في العديد من عمليات الصعود على متن السفن الكبيرة أين يتم التهديد واستخدام مختلف القدرات والوسائل المتوفرة لديهم³⁸.

ما يلاحظ أنه ليس فقط عدد العمليات التي تقوم بها القرصنة ما يشكل تهديداً للسلامة والأمن البحري في المضيق فحسب ما تم وصفه آنفاً أن نوعية العمليات التي تقوم بها وحجم المعدات والأجهزة التي تمتلكها لها أثر على نوعية العملية في حد ذاتها بالإضافة إلى التأثير الذي تحدثه على السفينة المستهدفة، فالتطور التكنولوجي الذي تزامن مع ظهور العولمة انعكس أيضاً على القرصنة من خلال زيادة حركتها ونشاطها، وسهولة عملها، فقد كنا في السابق أمام مفارقة عدد الهجمات لنصبح الآن وبعد التقدم التكنولوجي أمام نوعية الهجمات، فاحتمالية امتلاك جماعات القرصنة ما لا تمتلكه بعض السفن من معدات وأجهزة تجعلها متفوقة عليها لوجستياً واردة جداً مما يضمن تحقيق أهدافها من عمليات الهجوم بنسب أكبر.

لهذا فكثيراً ما تتسبب عمليات الهجوم والسرقة في خسائر مادية وبشرية، كتأخير في الرحلات وزيادة أقساط التأمين، الإضرار بالاقتصاديات المالية المحلية والعالمية، والمخاطر البيئية، فأثناء عملية الهجوم على أطقم السفن يكونون في حالة احتجاز ما يعني عدم قدرتهم على المراقبة وتنفيذ مختلف المسؤوليات الملاحية الموكلة إليهم خاصة عند عبور الممرات المائية الضيقة ما يخلق عواقب احتمالية لتصادم ناقلات النفط والذي ستتجر عنه عواقب بيئية كارثية، نتيجة تدفق النفط في المياه³⁹، بالإضافة إلى المشاكل المتعلقة بالعمليات المدفوعة، تكاليف الأضرار الناجمة عن الهجوم، التكاليف المرتبطة بالحصول على المعدات الأمنية أو تكلفة القوات البحرية الموجهة لردع عمليات القرصنة، دون أن ننسى التأثير على الاستثمار الاجنبي

والمرتبط بأسعار السلع الأساسية خاصة في المنطقة المتضررة من حوادث القرصنة البحرية، بالإضافة إلى التكاليف المتعلقة بإعادة توجيه السفن لتجنب المناطق المعرضة للقرصنة⁴⁰.

طبعا كل هذه المخاطر والتداعيات تنعكس بشكل كبير على الدول المشاطئة والمستخدمه على حد سواء لكن بالنظر إلى طبيعة الأضرار نجد أن أغلبها يقع على عاتق الدول المستخدمة لأن العمليات في الغالب ما تنفذ في مجالها البحري فتكون الأضرار أكبر مما تصيب ناقلات الشحن البحري للدول الإقليمية والعالمية وما يمكن أن تلحقه بها من أضرار في الغالب ما تكون مادية، لكن بالنسبة للدول المشاطئة قد يتعدى الضرر المادي إلى كونه ضرر بيئي ايكولوجي. بالإضافة إلى زيادة أعباء التمويل والصيانة في المضيق، وما تتحمله الدول المشاطئة على وجه الخصوص من نفقات خاصة مع زيادة الطاقة الاستيعابية له في ظل استمرارية نمو حركة النقل به، ويشير في هذه الصدد الباحث الصيني xue li في إحدى دراساته حول المضيق أن زيادة حركة المرور بنسبة 75% دون زيادة في تطوير المضيق سينجم عنه زيادة في وقت العبور بنسبة 13% كل هذا سينعكس على حركة الملاحة البحرية بالمضيق⁴¹.

3- جهود وتدابير تأمين الملاحة البحرية في مضيق ملقا:

نظرا للأهمية التي يتمتع بها مضيق ملقا في عملية الشحن والتجارة الدولية، وباعتباره أحد أهم نقاط العبور، فإن عملية العبور دون عوائق ومشاكل تعد من أولويات الدول المطلة عليه والمستخدمه على السواء، لهذا كانت ضرورة الاهتمام بأمن وسلامة المضيق من الضروريات الملحة خاصة بالنسبة للدول التي تعتمد على الغذاء والطاقة والسلع التي يتم نقلها عن طريق البحر، لتعرف الفترة الممتدة من 2000 إلى 2007 أهم جهود التعاون في المنطقة لمواجهة تحديات القرصنة البحرية في مضيق ملقا كونها الفترة التي تلت وعرفت نشاط واتساع كبير لعمليات القرصنة البحرية، أين زاد الوعي بمخاطرها، فزادت درجة الاستجابة المحلية منها، الإقليمية والدولية.

1.3- جهود وتدابير الدول الساحلية المشاطئة لمضيق ملقا:

تعد القرصنة البحرية في مضيق ملقا بصورة خاصة جريمة عابرة للحدود تتشارك الجهود في مكافحتها، رغم أنها في فترات سابقة لم تكن من أولويات واهتمامات الدول الساحلية كونها كانت عمليات داخلية لا تتطلب جهود تعاون جماعية أو متعددة، فاقترنت على اتخاذ مجموعة تدابير فردية على المستوى الوطني، ولعدم اهتمام هذه الدول بالمجال البحري وانشغالها بقضايا داخلية، فلم تكن هناك تدابير متعلقة بالمجال البحري في المضيق، لكن مع تزايد نشاط عمليات القرصنة البحرية أعطى لهذه الدول دافعا أكبر لأجل التعاون لتحقيق أمن الملاحة البحرية في مضيق ملقا⁴².

لأجل ذلك حولت الدول المشاطئة تركيزها واهتمامها العسكري والاقتصادي إلى المجالات البحرية بفعل الانتشار الواسع للتجارة الإقليمية والدولية، من خلال اعتمادها على منظور يطلق عليه بالأمان الشامل، قامت على إثره العديد من المبادرات التي تهتم بتدابير مكافحة القرصنة البحرية وجميع أشكال العنف البحري⁴³.

يعد التعاون عنصر أساسي في منع وردع عمليات القرصنة ويمكن تعزيز هذا التعاون على المستويات المتعددة الأطراف والثنائية ونتيجة لتباين المصالح الوطنية وأولويات الدول المطلقة على المضيق، واختلاف المصالح الخارجية تنوعت السياسات والمبادرات بشأن التعاون في مكافحة القرصنة البحرية في مضيق ملقا على النحو الآتي ذكره.

جاء توثيق التعاون الإقليمي في المجال البحري من خلال عقد اجتماع منتدى الآسيان الإقليمي (AFR) في كامبوديا عام 2003 واعتمد المنتدى على العديد من التدابير في مجال الأمن البحري بما في ذلك زيادة الاتصالات بين الأفراد وتبادل المعلومات، التدريب الإقليمي في مكافحة القرصنة بالإضافة إلى اعتماد تدابير جديدة تمكن الدول الأعضاء من السيطرة على تحركات القراصنة⁴⁴.

لتعرف المنطقة في 2004 إدخال تدابير أمنية بحرية جديدة هي "السفينة الدولية وميناء كود ISPS CODE" الذي تم إنشاؤها بواسطة المنظمة البحرية الدولية، إذ شاركت فيه كل من ماليزيا سنغافورة وإندونيسيا بمساعدة يابانية لضمان متطلبات الأمان الجديدة للسفن ومرافق الموانئ والتصديق على هذه التدابير والاتفاقيات يمنح الدول والحكومات الموقعة سلطة مقاضاة الأشخاص المحتجزين في مياههم الإقليمية لارتكابهم أعمال إجرامية⁴⁵.

لتبدأ الدول الثلاثة مجتمعة بالمشاركة مع تايلاند منذ 2005 في تسيير دوريات جوية مشتركة فوق مضيق ملقا في محاولة لتعزيز الأمن في الممر المائي، حيث تتبرع كل دولة من الدول الثلاث المشاطئة بطائرتين للدوريات التي أطلق عليها اسم "عين السماء" لتسيير دوريات في المياه الإقليمية الخاصة⁴⁶.

كما أنشأت وكالة الإنفاذ البحري (MMEC) في 2005 من قبل الحكومة الماليزية، فلاعتبار أن الاقتصاد الماليزي يعتمد على التجارة البحرية العابرة لمضيق ملقا عبر ميناء تانجونج بيلاس وكلانج، لهذا فالأمن البحري بالمضيق له تأثير على الاقتصاد الماليزي ما جعل أمن المضيق من أولويات الحكومة الماليزية.

بنفس القدر تعتمد سنغافورة على التجارة البحرية لتطور ونشاط اقتصادها، وحرية الملاحة عبر المضيق تعد من أساسيات ازدهار اقتصادها، لهذا أولت اهتماما كبيرا لحماية الممرات البحرية التي تمر عبر مضيق ملقا من أجل مكافحة القرصنة، لتصادق بموجب ذلك على اتفاقية (SUA) في 2004 التي تنص على مطاردة السفن المشتبه بها في المياه الإقليمية للدول الأخرى وتسليم أو محاكمة القراصنة الموقوفين في مياهها الإقليمية⁴⁷.

وتشمل تدابير الأمن البحري في سنغافورة في إنشاء فرق الأمن البحري (ASSET) المرافقة المكلفة بالصعود إلى الطائرة وتحديد سفن المراقبة من خلال تحليل بيانات الشحن لأجل الكشف ومواجهة أي نشاط إجرامي على متن هذه السفن، بالإضافة إلى زيادة الدوريات البحرية وخفر السواحل في مياهها⁴⁸.

كما تم بتاريخ 2 أوت 2005 عقد اجتماع لوزراء خارجية الدول الساحلية الثلاث، أين رحب فيه بمساعدة الدول المستخدمة والوكالات الدولية ذات الاهتمامات البحرية، والذي ركز فيه الوزراء على فكرة اشراك الدول المجاورة لضمان سلامة المضيق ومواجهة مخاطر القرصنة البحرية بما في ذلك الهند وتايلاند، وقد اختلفت مواقف الدول المشاطئة بشأن دور الدول المستخدمة بين مؤيد ومعارض، فنجد أن سنغافورة كانت من أكبر المدافعين على الفكرة كونها ترى في القرصنة البحرية تهديد حقيقي يستدعي تدخل أجنبي، على العكس من ذلك ماليزيا واندونيسيا اللتان عارضتا هذا الدور خوفا من انتقاص سيادتهما في المضيق تحت غطاء مكافحة القرصنة البحرية، وهذا الاختلاف في المواقف ما هو إلا انعكاس للتغيرات في المصالح الاستراتيجية والاقتصادية للدول المشاطئة، نظرا لأن كل من ميناء كيلانغ وتانجونج بيلاباس أصبحا من موانئ الجذب للشحنات العابرة للتجارة الدولية⁴⁹.

ووفقا لتقرير المكتب البحري الدولي فان عدد ضحايا القرصنة في إندونيسيا قليلة مقارنة مع الدول الساحلية الأخرى ولهذا يرفض الساسة الإندونيسيين توفير جهود وموارد لما لا يعد من الأولويات ولا يشكل ثقل كبير على الحكومة الإندونيسية⁵⁰. لكن الأمر أصبح مختلف في السنوات الأخيرة فحسب تقرير للمكتب البحري الدولي لسنة 2007 أنه 70% من هجمات القرصنة ضد السفن تحدث في المياه الإندونيسية⁵¹ ليم في 22 أبريل خطف السفينة المحملة بشحنة من الصفيح بقيمة 4,6 مليون دولار قبالة جزر لينجا في المياه الإندونيسية، كانت في طريقها إلى سنغافورة، أين تم تغيير وجهتها والعثور عليها بعد يومين من دون حمولة، ومن الهجمات الأكثر شيوعا في المياه الإندونيسية ما يسمى بهجمات الميناء والتي تكون من خلال الصعود الانتهازي للسفينة أثناء رسوها أو عند رسوها في المرفأ أو بالقرب منه، لتعزز الجهود والمبادرات التي دعت إلى مكافحة القرصنة البحرية والتصدي لتهديداتها بالاقتراح الذي جاء به منتدى الشحن الآسيوي (ASF) لأجل إنشاء قوة شرطة بحرية في المضيق الإقليمية أو تابعة للأمم المتحدة⁵².

بالإضافة إلى نظام الأمن البحري المتكامل ما بين الدولة الساحلية الثلاث إذ يعد نهجا شاملا لتأمين مضيق ملقا والذي يتضمن نظام تحديد مضيق ملقا، دوريات تنسيق ملقا، عملية الدوريات البحرية المنسقة، المطاردة الحديثة عبر الحدود، تبادل المعلومات الاستخباراتية والمعلومات العامة، الحملات العامة⁵³. ليتضح مما سبق ذكره أن مستوى الوعي ودرجة الاستجابة للدول المشاطئة حول مخاطر القرصنة وتهديداتها مختلفة نسبيا بين الدول الثلاثة المشاطئة، فنجد أن ماليزيا وسنغافورة اهتمتا بالقضايا البحرية منذ فترة وسعتا إلى وضع التدابير اللازمة لمواجهة القرصنة، على العكس من ذلك إندونيسيا التي لا ترى في الظاهرة خطر يستدعي بدل الجهود من أجله فلا تصنفها من ضمن اهتماماتها، والذي يرجع في الغالب عدة تحديات أهمها عدم الاستقرار السياسي والاجتماعي الذي تعانيه.

2.3- جهود وتدابير الدول المستخدمة لمضيق ملقا:

من الواضح أن مسؤولية حماية الملاحة البحرية في مضيق ملقا والتصدي لمواجهة تحديات القرصنة لا تقتصر على مجهودات الدول الساحلية المشاطئة فقط، بل تمتد إلى دول إقليمية وعالمية لها مصلحة في ضمان الأمن والسلامة البحرية في المضيق، منها اليابان، الولايات المتحدة الأمريكية والصين. بالنسبة لليابان يعتمد الاقتصاد الياباني بشكل كبير على المرور الآمن للسفن عبر مضيق ملقا، لهذا تعاونت اليابان منذ فترات طويلة مع الدول الثلاث المشاطئة للمضيق في مجال سلامة الملاحة البحرية، كون المضيق مهم لشحن السفن ونقل البضائع إلى أوروبا، أستراليا، الشرق الأوسط وأفريقيا، لهذا تعد اليابان من أكبر الداعمين على الصعيدين الإقليمي والدولي لمبادرات مكافحة القرصنة البحرية. فاليابان وباعتبارها من الدول المستخدمة لمضيق ملقا بشكر كبير في الجهود المبذولة لتحسين السلامة والأمن البحري في المضيق، لتقود اليابان منذ فترات طويلة حملات ضد القراصنة في المضائق البحرية نتيجة تعرض سفنها وطائراتها للهجمات والاختطافات المتكررة، على هذا الأساس احتضنت طوكيو في مارس 2000 المؤتمر الدولي الرابع ذا الاهتمامات البحرية لأجل مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، كما تم في أبريل 2000 عقد المؤتمر الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية بعنوان "تحديات مكافحة القرصنة في آسيا"، ضم الأجهزة المسؤولة عن خفر السواحل، والذي يهدف إلى تعزيز التعاون المتبادل من خلال تبادل المعلومات وتحسين أنشطة تنفيذ القوانين ودعم التدريب والتكنولوجيا، لتشارك اليابان في أكتوبر 2000 في اجتماع بحري بين الدورات حول القرصنة البحرية وهي من بين دورات منتدى أناسي الإقليمي في مومباي⁵⁴.

أتت بعدها مبادرة اليابان 2004 (RECAAP) لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا وقد ركزت المبادرة على تبادل المعلومات في إطار للتعاون بين الدول الأعضاء، التعاون التشغيلي لأجل تسهيل الاتصال وتبادل التعاون العملي بين الدول الأعضاء في عدد من المجالات منها رسم خرائط قاع البحر وسلامة الملاحة⁵⁵.

لتلي المبادرات اليابانية مبادرة الأمن البحري الإقليمي (RMSI) في 2004 باقتراح من الولايات المتحدة الأمريكية، وهي عبارة عن شراكة تطوعية بين دول المنطقة للحصول على المعلومات، والإنذار المبكر لمواجهة تهديدات القرصنة البحرية، أين استمرت الولايات المتحدة الأمريكية بتقديم المساعدات من خلال البرنامج العالمي للتدريب والتجهيز الذي قدم 47,1 مليون دولار لإندونيسيا، و16,3 مليون دولار لماليزيا، بالإضافة على التدريبات البحرية التي تقوم بها البحرية الأمريكية مع خفر سواحل الدول المشاطئة لمضيق ملقا، منها الطفو وتدريبات الجاهزية⁵⁶، كما توسعت اهتمامات الولايات المتحدة الأمريكية بالقرصنة البحرية في المضيق وسبل مكافحتها بانضمامها إلى عضوية (RECAAP) في سبتمبر 2014، لأجل دعم التعاون متعدد الأطراف لمواجهة التهديد المشترك للقرصنة ضد السفن في المضيق⁵⁷.

ومع زيادة تهديدات القرصنة والمخاطر التي تلحقها بسلامة وأمن الملاحة البحرية زاد التخوف الصيني من إمكانية انقطاع أو إعاقة سير إمداداتها النفطية وشحنات السلع التجارية الذي سيؤثر على نموها الاقتصادي وتهديد مصالحها وتواجدها بالمنطقة ليصبح ضمان الأمن والسلامة في مضيق ملقا ضرورة ملحة سعت من خلالها الصين لوضع استراتيجية لتطوير القوات البحرية من أجل حماية خطوط المواصلات البحرية، لأن المضيق هو أهم نقط عبور المنتجات والسلع الصينية، تعتمد عليه في تطور اقتصادها⁵⁸.

في هذا الإطار اعتمدت الصين "استراتيجية عقد اللؤلؤ string of pearls strategy"

وهي سلسلة من المنشآت العسكرية والموانئ والقواعد البحرية ممتدة على الخطوط البحرية التي تمر عليها إمداداتها الطاقوية وسلعها التجارية تشبهها بسلسلة من اللؤلؤ الممتدة من سواحل الصين إلى البحر الأبيض المتوسط مروراً ببحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا عبر المحيط الهندي منه إلى الخليج الفارسي والجزيرة العربية⁵⁹، هذه الاستراتيجية التي ينظر إليها على أنها تهدف إلى مواجهة خطر القرصنة البحرية وتأمين خطوط الملاحة في المنطقة لضمان حماية إمداداتها الطاقوية القادمة من ماليزيا وإندونيسيا والفلبين⁶⁰. فـضمان أمن امدادات الطاقة الصيني بصفة مستمرة يعد من أكبر التحديات التي تواجهها الصين، ولهذا قامت بوضع استراتيجية للتقليل من الاعتماد على نقل الطاقة عبر المضائق البحرية، خاصة مضيق ملقا، لتتوجه إلى إيجاد مشاريع تعتمد على تفعيل آلية النقل البحري عبر الأنابيب والسكك الحديدية والطرق البرية، نتيجة لحجم تهديدات القرصنة البحرية المتزايدة التي يعرفها المضيق⁶¹، من هذه البدائل نجد أنبوب نقل الطاقة ميانمار الصين الذي أسس عام 2013 يمتد من موانئ ميانمار إلى خليج البنغال منه إلى مقاطعة يونان الصينية، والذي تمر عبره ما نسبته 3% من مستوردات الصين من النفط الخام، وهي نسبة لا تغطي احتياجات الصين التي تصل إلى تدفق نفطي يومي يقارب 16 مليون برميل عبر مضيق ملقا⁶².

تبقى الرؤية التي ينظر بها الطرفان اتجاه المضيق مختلفة رغم ما تم إبرامه من اتفاقيات وما تم تحقيقه من مبادرات بين الدول المشاطئة فيما بينها والدول المستخدمة، فالأولى ترى في المضيق بحر داخلي، يرتكز على عيش السكان المحليين، بينما الثانية تعتبره محوراً استراتيجياً ومركزاً للتجارة العالمية، لهذا اختلفت نهج تأمين حركة المرور، ودرجة الوعي والاستجابة، ما بين الدول المشاطئة التي تهتم بسيادتها وتتحوف من حرية الملاحة البحرية للقوى الأجنبية في المضيق، ونظرة هذه القوى لها في عدم قدرتها على الإدارة والتخطيط وتحقيق الأمن به، خاصة مع زيادة القدرة الاستيعابية للمضيق، وتضاعف حجم الشحن والنقل البحريين، ما يزيد من فرص تدخلها لإدارة المضيق تحقيقاً لمصالحها، لأنه رغم كل المخاطر التي تفرضها القرصنة يبقى شرياناً حيويًا لاقتصاديات الدول المشاطئة والإقليمية والدولية على السواء.

3.3- تحديات تطبيق جهود وتدابير السلامة البحرية في مضيق ملقا:

حاولت كل من الدول الساحلية والدول المستخدمة للمضيق وضع اتفاقيات وتدابير من شأنها التخفيف أو القضاء على أخطار القرصنة البحرية في المضيق لكن وحسب ما تم دراسته بالتحليل في المحاور السابقة

اتضح أن تلك الجهود وتدابير السلامة حققت نسب تراجع ملحوظة في فترات معينة رغم ما تخللها من عوائق حالت دون تحقيق كافة الأهداف المسطرة، لنجد من أهم هذه العوائق والتحديات ما يمكن إجمالها في النقاط الآتية ذكرها:

- بالنسبة للجهود والتدابير الدولية تبقى محدودة نتيجة لعدة اعتبارات منها تخوف دول المنطقة من التدخل والمساس بسيادتها هذا من جهة، من جهة أخرى الصراع والتنافس الإقليمي والعالمي في المنطقة، فأى مبادرة للتعاون من أحد الأطراف الإقليمية يرى فيها الطرف الآخر تهديدا لمصالحه وتواجده، وفرص الدخول في تعاون متعدد الأطراف سيشكل تهديد لدول إقليمية أخرى على رأسها الصين الشعبية وفيتنام فمن منظور واقعي تعتبر أن التعاون المتعدد الأطراف تهديدا أمنيا موجه لها تحديدا والذي سينعكس عليه إنشاء قوات عسكرية والدخول في إطار للتعاون الأمني الخاص بهما لمواجهة التهديد المتصور أو الحقيقي، لهذا عزفت دول المنطقة على إنشاء أو الانضمام إلى تعاون متعدد الأطراف لتجنب ردة فعل الصين وفيتنام من جهة ومن أجل تنظيم التنافس بين القوى الكبرى في المنطقة من جهة أخرى⁶³.

- التباين والاختلاف في المصالح الوطنية وأولويات الدول المشاطئة لمضيق ملقا جعلها تختلف في سياساتها بشأن التعاون في مكافحة القرصنة البحرية، فنجد أن إندونيسيا لها وصف مختلف للقرصنة البحرية فهي ترى أن ما يحدث في المياه الخاضعة للولاية الوطنية ليست بقرصنة بل هو سطو مسلح أو سطو بحري والذي يجب أن تتعامل معه الدول الساحلية تحديدا، وقد صرح في هذا الشأن أحد أمراء بحريتها الأميرال برنارد كينت سونداج بأنه لا توجد قرصنة بحرية في مضيق ملقا، وأن ما يوصف من أعمال في المضيق على أنه قرصنة بحرية ما هو إلا استراتيجية خارجية لتبرير التدخل الأجنبي.

كما أنها لا تولي اهتمام كبير بمكافحة القرصنة وتركيز جهودها في التعامل مع الحركة الانفصالية في إقليم آتشيه الواقع على الطرف الشمالي لجزيرة سومطرة⁶⁴، بالإضافة إلى غياب القدرة الكافية لإنفاذ القانون وحماية أراضيها البحرية الشاسعة وقلة الموارد ومحدوديتها للتعامل مع هذا النوع من التهديد هذا من جهة، بالإضافة إلى تركيزها على تطوير قطاعها البحري وحماية مصايدها ومواردها البحرية من الصيد الغير المشروع من جهة أخرى، والعديد من الأمور الملاحية التي يتطلب معالجتها وتطويرها، كل ذلك راجع إلى كونها لا تستفيد من مضيق ملقا كثيرا على العكس من ماليزيا وسنغافورة لأنها لا تمتلك ميناء رئيسي عدا الساحل الشرقي لسومطرة والذي يمتد على طول مضيق ملقا⁶⁵. لهذا يبدو أن سنغافورة هي الأكثر اهتماما بهذا الجانب من إندونيسيا لتتوسطها ماليزيا في ذلك.

- ترى العديد من الدول في بنود بعض الاتفاقيات مساس بسيادتها وتدخل في شؤونها الداخلية كاتفاقية (SUN) التي تجد فيها كل من إندونيسيا وماليزيا مساسا بسيادتهما، ما يحول دون تحقيق مساعيها، كما أن البعض من المبادرات باءت بالفشل منها مبادرة الأمن البحري الإقليمي (RMS) بعدما تم التقاط صور

لقوات خاصة أمريكية في مضيق ملقا الأمر الذي اعتبر مساس بسيادة الدول المشاطئة ليطم على إثرها إلغاء المبادرة⁶⁶.

- من التحديات أيضا ما هو متعلق بالتكلفة الباهظة لعمليات مكافحة القرصنة البحرية، كعمليات إنشاء مراكز قيادة وتحكم لمكافحتها والتي تتطلب تكلفة عالية تقدر بملايين الدولارات، إذ صرحت إندونيسيا في هذا الصدد أنه لا توجد دولة مستخدمة عدا اليابان تقي بمسؤولياتها المتعلقة بتقديم المساعدة⁶⁷.

- التكاليف العالية في صناعة النقل البحري تدفع بمالكي السفن إلى تسجيل سفنهم تحت أعلام غير وطنية، لأجل تعظيم الأرباح وتقليل التكاليف، في هذه الحالة الدولة غير مسؤولة عن حماية هذه السفن التي لا تحمل علمها، فتكون أكثر عرضة لهجمات القرصنة أين يتم اختطاف السفينة وإعادة تسجيلها وتحولها إلى سفينة وهمية، وهي السفن التي تستخدم فيما بعد لارتكاب مختلف الممارسات الغير قانونية، كما أن العديد من مالكي السفن يمتنعون عن الإبلاغ عن حوادث القرصنة خوفا على سمعتهم ولزيادة أقساط التأمين على النقل البحري مما يعيق من عمل سلطات إنفاذ القانون البحري، ونتيجة لذلك يتحملون الخسائر المتكبدة من السرقات التي يتعرضون لها⁶⁸.

- عدم استجابة صناعة النقل البحري لتهديدات ومخاطر القرصنة البحرية لقلّة إمكاناتها وغياب تطوير أساليب ووسائل الوقاية لتأمين سفن الشحن وناقلات النفط كتسليح أطقم السفن التجارية، وضع أجهزة التتبع والإنذار والأجهزة الصوتية، استخدام خراطيم المياه للحرائق... وغيرها من الأساليب الوقائية والمتطورة⁶⁹.

- التوترات ما بين الدول المطلة على مضيق ملقا والتي لطالما كانت ومازالت ناتجة عن مطالب واسعة ومتداخلة في الفضاء البحري منها التوتر ما بين سنغافورة وماليزيا حول ترسيم الحدود البحرية في كل من جزيرة بيدرا برانكا، ميدل روكس وساوت ليندج، والعديد ومن الحدود البحرية التي لم يتم تحديدها بعد والتي تجعل التنزاع عليها قائم إلى أشده، ما يخلق عوائق أمام توسيع التعاون البحري، منها النزاعات على جزر سيبادن وليجيتان قبالة ساحل صباح في الشرق الماليزي، الخلافات حول الحدود البرية في بورنيو، التوترات عام 2005 حول الأراضي البحرية حول جزيرة امبالات الغنية بالنفط قبالة ساحل صباح، والتي تم عرض العديد منها على محكمة العدل الدولية للفصل فيها⁷⁰.

- تحديات متعلقة بمسائل التعاون الدولي نظرا للاختلافات الموجودة ما بين الدول المشاطئة والدول المستخدمة هذه الأخير التي تسعى إلى تحقيق أمن الملاحة البحرية وحرية المرور عبر المضيق ضد أي تهديد محتمل للقرصنة البحرية، انطلاقا من فكرة أن توفير السلامة الملاحية هو مسؤولية مجتمع الشحن الدولي، فالقلق المشترك بشأن المخاطر المحتملة، قد خلق بيئة داعمة لإعادة تقييم فوائد وتكاليف التعاون الاقليمي والدولي، في مقابل هذا يوجد رفض أندونيسي ماليزي للتعاون الدولي في مجال مكافحة القرصنة البحرية خوفا من أي تدخل أجنبي لتسيير المضيق وتحويله من طرف الدول الكبرى عبر مجلس الأمن⁷¹.

الخاتمة:

نظرا للمكانة التي يتمتع بها مضيق ملقا من الناحيتين الجيوسياسية والجيواقتصادية، كونه من أهم خطوط الملاحة البحرية في المنطقة وأكثرها اكتظاظا بسفن الشحن البحري، جعلت منه محطة استهداف مباشرة للعمليات الإجرامية في البحر، لتجد فيه القرصنة البحرية أكبر ملاذ من خلال العمليات الهجومية التي تقوم بها ضد السفن التجارية وسفن الشحن الإقليمية والدولية، ما شكل خطر على أمن وسلامة الملاحة البحرية، بفعل العديد من الهجمات عبر فترات زمنية متعاقبة خلفت وراءها خسائر مادية وبشرية، وخوفا منها على سلامة الملاحة البحرية، وادراكا لمدى حجم التهديد والخسائر التي تعقبها وتحقيقا للأمن في مضيق ملقا، وتقاديا لهذه المشاكل سعت كل الأطراف المهتمة بالملاحة في مضيق ملقا إلى اتخاذ مجموعة تدابير لأجل ردع النشاط الهجومي للقرصنة في المضيق، من هنا تتحقق صحة الفرضية القائلة بأن زيادة و تراجع عمليات القرصنة بالمضائق البحرية مرتبط بدرجة الاستجابة المحلية الإقليمية والدولية لمخاطرها، ونسبة الاستقرار السياسي، الاقتصادي والاجتماعي للدول المشاطئة. لتبقى درجة الاستجابة والوعي بالظاهرة مرتبط بالجهود المبذولة للتقليل من تداعياتها ومستوى الاستقرار في الدول المشاطئة ومصالح الدول المستخدمة، ولأن الظاهرة مستمرة ومخاطرها متعددة ومتكررة فقد عرفت انخفاض في فترات وعاودت الارتفاع في فترات أخرى لأسباب تم ذكرها سابقا، يجب الاهتمام بها أكثر حتى يتم التخفيف من آثارها. في هذا الصدد يتم طرح جملة نتائج وتوصيات يمكن الاستفادة منها مستقبلا هي كالآتي:

- ايجاد حلول للقرصنة البحرية في المضيق ومواجهتها يتطلب الاهتمام بتحسين الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية في الدول الساحلية من خلال توفير مناصب شغل لكسب العيش تحول دون لجوء الأفراد إلى امتهان القرصنة.
- مكافحة القرصنة لا تقتصر فقط على مواجهتها والبحث عن حلول للمشاكل البحرية بقدر ما هي اهتمام بالمشاكل المستقلة على البر السياسية منها والاقتصادية، والسعي إلى تغيير الأوضاع وتحسينها سينعكس ايجابا على المشاكل البحرية.
- التطبيق الصارم للقوانين ومتابعة المسؤولين في دول المنطقة واصلاح النظامين القانوني والقضائي، وسن القوانين للتصدي للأعمال الهجومية التي تقع في المياه الإقليمية، كون أغلب الاتفاقيات والمعاهدات الدولية لم تحدد لا القوانين ولا صفة العقاب المضبوطة والواضحة لما يحدث من أعمال إجرامية في المضائق البحرية.
- الإصلاحات القانونية تعد رادعا لمثل هذه الممارسات لأنه أغلب عمليات القرصنة تتم بالتواطؤ ما بين القرصنة والمسؤولين الحكوميين، وفي الغالب ما يكون القرصنة على علم مسبق بمكان السلع والسفن المستهدفة في جميع الحوادث، لأن المجرمين يكونون من ضمن طاقم السفينة المنهوبة.

- أهمية التعاون الأمني البحري الإقليمي والدولي لمواجهة هذه الظاهرة وتكثيف التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف، من أجل بناء نظام أمني بحري في مضيق ملقا، لهذا فالثقة وتقارب الرؤى والمصالح ضرورية ما بين الأطراف الداخلية والخارجية حتى يتم الوصول إلى نتائج أفضل في مكافحة القرصنة البحرية.

- معالجة مخاطر القرصنة البحرية يرجع إلى ضرورة الاهتمام بالعديد من المشاكل وتجاوزها منها مشاكل الحدود البحرية للدول الساحلية وتوحيد الاهتمامات والمصالح، من خلال التوفيق ما بين وجهات النظر حول الظاهرة باعتبارها تهديد أمني مشترك.

- التوفيق ما بين مبدأى السيادة وعدم التدخل الخارجي وما تقتضي المصلحة، فالدول الساحلية ترفض التعاون المتعدد الأطراف خوفا على سيادتها على الرغم من أنها لم تحقق ما يكفي على المستويين المحلي والإقليمي لضمان الأمن البحري في المضيق يغنيها عن المبادرات الخارجية.

- توظيف التكنولوجيات الحديثة في الرقابة البحرية ووسائل مكافحة، والاستفادة من تجارب الدول في هذا المجال، كما أنه لا يمنع من الاستعانة بمختصين، مع فتح المجال لتمير وقبول المبادرات والجهود التي تحقق نتائج إيجابية وتفعيلها باستمرار حسب التطورات والظروف المتغيرة، فما كان نافع بالأمس قد لا يلقي ردود إيجابية مع ما هو مستجد خاصة إذا لاحظنا أنه معظم المبادرات والاتفاقيات انحصرت في فترة زمنية محددة، والتي لم تعكس النتائج بعدها حجم ما كان يطمح إليه، في المقابل على الدول المستخدمة الإقليمية منها والدولية أن توجه جهودا للتصدي المباشر لمخاطر القرصنة وأن تكون مبادراتها أكثر موضوعية وتشاركية لتلقى القبول الكافي من قبل الدول الساحلية.

الهوامش:

¹ سهيل حسين الفتلاوي، القانون الدولي للبحار، موسوعة القانون الدولي، 06، دار الثقافة والنشر والتوزيع، الأردن، 2012، ص150.

² اسراء كاظم جاسم الحسيني، مضيق ملقا وأثر موقعه الجيوستراتيجي والجيواقتصادي على أمن مرور بضائع الدول الإقليمية والدولية، لأك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، ج2، العدد28، 2018، ص221.

³ Massey, Anathong shintaro, maritime security cooperation the strait of 2.malacca,calhoun:institutional archive of the naval post graduet school, these, 06/2008, p

⁴ علي حسين باكير، تحولات الطاقة وجيوبوليتيك الممرات البحرية: ملقا نموذجا، مركز الجزيرة للدراسات، 2014/06/8، تاريخ الاطلاع:2020/03/26، بتوقيت:13:18، من موقع: <https://studies.aljazeera.net>

⁵ اسراء كاظم جاسم الحسيني، المرجع نفسه، ص220.

⁶ المرجع نفسه، الصفحة نفسها.

⁷ دندن عبد القادر، التنافس العالمي على المضائق والممرات البحرية، المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية، منشورات مخبر الأمن الإنساني، جامعة باتنة1-الجزائر، 2020، ص ص123-125.

⁸ Massey, anathony shintaro, op.cit , p4.

⁹ Noraini zulkifli, Raja ismail fahm , Raja ibrahim and others, maritime cooperation in the strait of malacca (2016-2020) challenges and recommend for a new frame work, asian journal of research in education and social sciences, january 2020, p11.

¹⁰ أسعد منصور، النزاع بين أمريكا والصين في بحر الصين الجنوبي: مأسابيه؟ وهل نتائجه الحرب؟، 2015/06/03، من موقع على الانترنت: <http://www.alraiah.net/index.php/political-analysis/item/733> : المرجع نفسه.

¹¹ اسراء كاظم جاسم الحسني، المرجع السابق، ص223.

¹² دندن عبد القادر، المرجع السابق، ص136.

¹³ تقرير الأمين العام للجمعية العامة، المحيطات والبحار، الدورة 63، 2008/03/10، ص16.

¹⁴ زايد علي زايد، القرصنة البحرية في القانون الدولي وتطبيقات الدول، دراسة حالة الصومال، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية والقانونية، المجلد 10، العدد 2، ديسمبر 2013، ص ص 262-267.

¹⁵ من موقع على الانترنت: Tandfontine.com، تاريخ الاطلاع: 2013/04/25، بتوقيت: 23:40 سا.

¹⁶ Xuke contemporary, maritime piracy in souteast asia, a thesis submitted for the degree of doctor of philosophy south east asian studies programme, national university of singapore, 2006, p178.

¹⁷ Bijon moller, piracy maritime terrorism and nava strategy, diis report, 02, 2009, p6.

¹⁸ Xuke contemporary , op.cit, pp199-198.

¹⁹ Peter j rimmer, les détroits de malacca et de singapour: états côtiers et états utilisateur études internationales, vol 34, no 2, juin 2003, pp 244-245.

²⁰ Peter j Rimmer, ibid, p246.

²¹ Massey Anthony shintaro, op.cit, p6.

²² Hendun abd Rahman shah, légal analyses of piracy and armed robbery at sea in the straits of malacca: the malaysien perspective, à thesis submitted for the university of birminhan for the degree of doctor of philosophy, february, 2013, p253.

²³ Hui_yikathrrine, tseng, op.cit, p93.

²⁴ Justin v. hastings, the return of sofisticated maritime piracy to southeast asia, pacific affaires, volume93, No 1, march2020, p11.

²⁵ The Global unitiative against transnational organized crime, the economics of piracy in southeas asia, The Global unitiative against transnational organized crime, may 2016, p10.

²⁶ من موقع : Icc-ccs.org

²⁷ Laura southdat, "southeast asia the new piracy capital, global risksights know your world," july, 13, 2015, At: globalriskinsights .com, 09/06/2021, 20:39h.

²⁸ The Global unitiative against transnational organized crime, op.cit , p2.

²⁹ Noraini zulkifli, Raja ismail fahm , Raja Ibrahim and others , op.cit, p15.

³⁰ Catherine zara raymond, piracy in southeast asia: new trends issue responses, institute of défense and strategic studies singapore , october, 2005, p13.

³¹ Bijon moller, op.cit, p13.

³² Annkoh, piracy Along malacca-singapore straits jump nearly four fold, bloom berg 27 décembre 2019, At: bloombergcom, 09/06/2021, 18:51 h.

³³ من موقع: Icc-ccs.org

³⁴ ICC international, maritime bureau, piracy and armed robbery against ships, icc international, maritime bureau, rapport for the period, 1 january- 31 march 2021, p6.

³⁵ The Global unitiative against transnational organized crime, op.cit, p8.

³⁷ Cathrine zara raymound, op.cit, p13.³⁸ Nouraini, op,cit, p15.³⁹ Cathrine zara raymound, op. cit,pp14-15.⁴⁰ Laura southgat, op.cit.⁴¹ Nathalie fau, les enjeux économiques et géostratégiques de détroit de malacca, cairn.info, revue-géoeconomie, 2013, p16.⁴² Messay Anthony shintaro, op.cit,p23.⁴³ Hui_yikatherine,tseng, op.cit,p95.⁴⁴ Shafiahf muhibat, indonesia's maritime security: ongoing problems and strategic implications, eu-asia dialogue 2014, p136.⁴⁵ Cathrine zara raymound , op.cit, pp16-21.⁴⁶ Cathrine anathony shintaro , ibid, p16.⁴⁷ Xuke contemporar, op.cit,pp180-181.⁴⁸ Cathrine zara raymound, op.cit, p19.⁴⁹ Barry deser, Re-thinking the safety of navigation in the malacca strait, routledge security in asia series,2007,pp16-17.⁵⁰ IBID, P177.⁵¹ Hui_yikatherine,tseng, op.cit,p93.⁵² Cathrin zara raymound,op.cit ,pp4-5.⁵³ Noraini zulkifli,Raja ismail fahm ,Raja ibrahim and otheres, op.cit, p24.⁵⁴ Peter j .Rimmer,op.cit,pp248-249.⁵⁵ Shafiahf, ibid, p139.⁵⁶ Hui yikatherine, op.cit, p99.⁵⁷ Gerald yee and Nazirah k.din, piracy in southeast asia, clyde and collp, At: lexology.com, 09/08/2021, 11:41h.⁵⁸ عبد القادر دندن، المرجع السابق، ص ص131-134.⁵⁹ Christopher. j pehrson, string of pearls meeting challenge of china, rising power across, strategic studies institute us army war college cer lisle, july 2006, pp3-4.⁶⁰ عبد القادر دندن، المرجع السابق، ص136.⁶¹ خالد أحمد الأسمر، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003-2018، ط1، 2019، ص ص273-274.⁶² من موقع على الانترنت: kassioum.org، بعنوان " معركة المعابر البحرية عالميا"، تقارير وآراء، 2015/07/15، تاريخ الاطلاع: 2020/03/26، بتوقيت: 18:20:18 سا.⁶³ Messay anathony shintaro,op.cit ,p15.⁶⁴ IDEM.⁶⁵ ibid, p14.⁶⁶ Hui yikatherine, op.cit, p99.⁶⁷ Xuke contemporarop.cit, p178-181.⁶⁸ ibid,p201-202⁶⁹ عبد المالك محزم، تعقيدات القرصنة البحرية في المحيط الهندي...الخلفيات وجهود المواجهة، التنافس لعالمي على المضائق والممرات البحرية المحددات الجيوسياسية والحيواقتصادية، منشورات مخبر الأمن الانساني جامعة باتنة1، الجزائر، 2020، ص ص213-214.⁷⁰ Barry deser, op.cit,p15-16.

⁷¹ Andrewt.T.H.Tan, the emergence of naval power in the straits of Malacca, defense studies, associate professor and convener for international studies at the university of australai, 7 jun 2012, p122.