مجلة العلوم القانونية والسياسية

اسم المقال: فاعلية الدول العربية في تحقيق الأمن البحري في ظل قواعد القانون الدولي
اسم الكاتب: أ.م.د. حسام حميد شهاب
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/1284
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 18:46 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة العلوم القانونية والسياسية جامعة ديالى ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

كلية القانون والعلوم السياسية – جامعة ديالى

المجلد الحادي عشر – العدد الثاني- الجزء الاول -2022 مجلة العلوم القانونية والسياسية

فاعلية الدول العربية في تحقيق الأمن البحري في ظل قواعد القانون الدولي

The Effectiveness of Arab Countries in Achieving Maritime Security under the Rules of International Law

الاختصاص العام: القانون العام **الاختصاص الدقيق**: القانون الدولي

الكلمات المفتاحية: الأمن البحري، الدول العربية، الإرهاب البحري، الصيد غير المشروع.

Keywords: maritime security, Arab countries, maritime terrorism, illegal fishing.

تاريخ الاستلام: 2022/6/6 – **تاريخ القبول**: 2022/07/17 – **تاريخ النشر**: 2022/12/15

DOI: https://doi.org/10.55716/jjps.2022.11.2.1.3

أ.م.د. حسام حميد شهاب

جامعة تكريت – كلية الحقوق

Assistant Prof. Dr. Hussam Hameed Shihab
Tikrit University - Faculty of Law
husamhamedlaw@tu.edu.iq

ملخص البحث

Abstract

مع بداية القرن الواحد والعشرين تجددت مظاهر تهديد الأمن البحري في الكثير من المناطق البحرية في العالم وكان للمنطقة العربية وبالأخص في منطقة القرن الافريقي مسرحاً لهذا التهديد نتيجة لأسباب عديدة ومتنوعة ساهمت في زيادة المخاطر المحدقة بالأمن البحري والتي ولدت آثاراً كبيرة على المجتمع الدولي بشكل عام والدول العربية بشكل خاص، وكان لهذه الآثار الخطيرة أن اندفع المجتمع الدولي بمختلف ادواته لمواجهة هذه التهديدات المحدقة بالأمن البحري والتي تتمثل في (الإرهاب البحري، القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن، التلوث البيئي، الصيد غير المشروع)، مستعينا بتجديد وسائله القانونية والمادية، وقد ساهمت تلك الوسائل والأدوات في تقليل الكثير من الاخطار المحدقة والمرافقة بالأمن البحري، وقد كان للدول العربية في هذا المجال دوراً يتصف بالمحدودية إذا ما تمت مقارنته مع باقي الجهود الدولية إذ سعت الأخيرة إلى بذل الجهد الكبير في مجال التصدي لمخاطر الأمن البحري من خلال توفير القدرات العسكرية وانشاء المراكز الدولية المعنية في هذا الجانب وتوفير الدعم المادي وتهيئة الدراسات والمؤتمرات المعنية للتصدي لمخاطر الأمن البحري وانشاء مراكز التدريب فضلاً عن مشاركة القطاع الخاص في هذا الجانب كونه المتضرر الاكبر من عمليات النقل وخاصة شركات النقل والنفط والتأمين البحري.

Abstract

With the beginning of the twenty-first century, forms of threat to the maritime security were renewed in many marine areas in the world. The Arab region, especially in the Horn of Africa, was a theater for these threats as a result of numerous and varied reasons which contributed to the increased risks to maritime security, leaving a great impact on the international community in general and the Arab States in particular. Because of these serious effects, the international community, with its various tools, rushed to face these threats to maritime security, including (maritime terrorism, maritime piracy and armed robbery of ships, environmental pollution and illegal fishing), using the renewal of its legal and material means. These means and tools have helped in reducing a lot of perils associated with maritime security. The Arab countries had a limited role in this field in comparison to the rest of the international efforts since the international community exerted considerable efforts in

facing the risks of maritime security through the provision of military capabilities and the establishment of international centers involved in this aspect. It also provided material support, prepared studies and conferences concerned with facing the risks for security and established maritime training centers in addition to participation of the private sector especially the transportation and oil companies and marine insurance.

المقدمـــــة

Introduction

يعد الأمن البحري من بين المواضيع المهمة التي شغلت اهتمام المجتمع الدولي وذلك لارتباطه اللصيق باقتصاديات وبأمن الدول فعلى مر التاريخ سعت الدول إلى محاولة القضاء على المخاطر والتهديدات المتعلقة والمرتبطة بالأمن البحري، وقد كان موضوع القرصنة البحرية يعد الجانب الأساسي والمحوري المرتبط بموضوع الأمن البحري، إلا أن التقدم الحاصل في المفاهيم الدولية وتنوع وتشعب التقدم العلمي في العديد من المجالات قد افرز مخاطر جديدة لم يشهدها المجتمع من قبل متمثلة بالإرهاب البحري، التلوث البيئي، الاستغلال غير الشرعي للثروات، الصيد غير القانوني فضلاً عن العديد من المواضيع المرتبطة به، وفي كل مرة يحقق المجتمع الدولي تطوراً نوعياً في تحقيق الأمن البحري نرى أن هناك بعض العصابات الاجرامية تتملص من تلك الإجراءات وتحقق نجاحات في جوانب قد تهدد الأمن البحري مستغلة التطور العلمي والتقني في مجال عملياتها الاجرامية فضلاً عن قصور الجانب التشريعي في معالجة المستجدات الحاصلة في هذا الجانب سواء كان على المستوى الدولي أم على المستوى الوطني.

وبالنظر إلى واقع دولنا العربية وما يحيط بها من مخاطر امنية متزايدة بسبب موقعها الجغرافي الذي هيئها لأن تكون ممر لأهم المجالات البحرية في العالم قد شهدت العديد من المخاطر الأمنية سواء منها ما يتعلق بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية والتلوث البيئي والصيد غير القانوني كل هذه الأمور قد اوجدت فراغاً امنياً في هذه المنطقة البحرية أدت بالتالي إلى ظهور العديد من المخاطر الأمنية ساهمت في ظهورها مجموعة من العوامل منها ضعف القدرات الأمنية للدول العربية ناهيك عن القصور التشريعي في معالجة المواضيع المتعلقة بالأمن البحري، فضلاً عن ضعف المنظمات العربية العاملة في هذا المجال مما افسح المجال لباقي الدول والمنظمات الدولية أن تلعب دوراً محورياً في هذا الجانب خوفاً من الاضرار المحتملة التي تهددها إذا ما استمر الحال على ما هو عليه.

مشكلة البحث:

Research Problem:

تتمثل مشكلة البحث في طرح مجموعة من التساؤلات تتمثل على النحو الآتي:

1. هل الدول العربية تمتلك الإمكانيات اللازمة في مواجهات التحديات المرتبطة بالأمن البحري؟
2. هل واكبت الدول العربية الجهود الدولية المرتبطة بتحقيق الأمن البحري؟

أهمية البحث:

Significance of the Study:

يهدف البحث إلى تسليط الضوء على الأمن البحري والمضامين التي تحتويه فضلاً عن تبيان دور الدول العربية في تحقيق الأمن البحري، ومعرفة مناطق الضعف لدى الدول العربية مقارنة مع باقي الجهود الدولية في هذا الإطار.

فرضية البحث:

The Study Hypothesis:

ننطلق من تناولنا لهذا الموضوع من محدودية القدرات لدى الدول العربية في إطار الأمن البحري وبالأخص في مجال مكافحة الإرهاب البحري والقرصنة البحرية والتلوث البيئي والصيد غير القانوني، وإنَّ هذه القدرات لم تؤهلها للعب دور فاعل في مواجهة المخاطر الأمنية مما دفع الجهات الدولية للتدخل في هذا الإطار.

منهجية البحث:

Methodology:

سنعتمد في بحثنا بشكل أساس على المنهج التاريخي، ومنهج التحليل الوصفي، من خلال تحليل النصوص القانونية الواردة من الاتفاقيات الدولية.

هيكلية البحث:

The research Structure:

من أجل دراسة هذا الموضوع ارتأينا تناوله من خلال ثلاثة مطالب نتناول في المطلب الأول منه التعريف بالأمن البحري من خلال تناول مفهوم الأمن وتأثيره على الدول العربية، أما المطلب الثاني فسيتناول الإطار القانوني للأمن البحري من خلال تناول المؤسسات الدولية والعربية والتشريعات المعنية في هذا الإطار، وفي المطلب الثالث نتناول جهود وتقييم الدول العربية في سبيل تحقيق الأمن البحري.

المطلب الأول

The First Issue

التعريف بالأمن البحري

Definition of Maritime Security

سنتناول التعريف بالأمن البحري من خلال ثلاثة افرع نتناول في الفرع الأول مفهوم الأمن البحري وفي الفرع الثاني نتناول المواضيع المرتبطة بالأمن البحري وفي الفرع الثالث نأخذ تأثير الأمن البحري على الدول العربية.

الفرع الأول مفهوم الأمن البحري:

First Branch: The Concept of Maritime Security:

مفهوم الأمن البحري ليس له مفهوم محدد واضح المعالم ولا يوجد كذلك تعريف موحد حوله، وذلك لارتباط المصطلح بمفهوم الأمن والذي يختلف مدلوله بحسب زاوية استخدامه من قبل الجهات الدولية، إلا أن ما يتعلق بمفهوم الأمن البحري في إطار المفهوم الضيق ينصرف إلى الحماية من التهديدات المباشرة للسلامة للمجالات البحرية التابعة للدولة كما هو الحال في الهجوم العسكري من السفن الحربية وكذلك الجرائم المرتكبة في عرض البحر مثل القرصنة والسطو المسلح على السفن فضلاً عن الاعمال الإرهابية، كما يدخل أيضاً في مفهوم الأمن البحري ما يدخل من المخاطر المحدقة بالبيئة البحرية من القاء للنفايات وتصريف الملوثات من السفن واستهلاك الموارد الطبيعية مثل صيد الأسماك الجائر وغير المشروع[1].

ويعمل الأمن البحري في الوقت الحاضر على استراتيجيات مشتركة ومتفاعلة ومتكاملة تقوم بها جميع القطاعات العاملة في إطار تحقيق الأمن كالقوات البرية والجوية والبحرية والتي انتهجت نهجاً حديثاً يختلف عن الفترات السابقة.

وإذا ما حاولنا إيجاد تعريف للأمن البحري نجد أن هناك تعدداً للمواضيع الداخلة فيه وكذلك ما تحمله رؤية الدولة في هذا الجانب أدت إلى تعدد التعاريف وتنوعها فنجد بعض التعاريف تركز على جانب الحماية من الخطر الخارجي كالاعتداء المسلح من قبل دولة أخرى[2]، أو لحماية الموارد الاقتصادية مما اضطر البعض إلى تناول التعريف بكل عناصره وهو ما ذهب إليه الادميرال (ريوتا) حول مفهوم الأمن البحري إذ عرفه من المنطلق العسكري بأنه (حماية للوطن واقتصاد الامة من الهجمات العسكرية البحرية التقليدية) ومن وجهة موسعة اكثر شمولية بأنه (الحماية من أي قوى معادية في البحر سواء كانت قوى عسكرية أو قراصنة أو جماعات إرهابية) كذلك يمكن أن يتضمن الأمن البحري (سلامة الحياة والممتلكات في البحر،

سواء كان التهديد من صنع الطبيعة أو الإنسان) ومن جانب آخر يمكن أن يعرف بأنه (حماية البيئة البحرية الطبيعية) كما يعرف أيضاً وبنطاق اشمل وواسع بأنه (حماية كافة المصالح البحرية للدولة).

بينما نجد بعض التعارف تركز على جانب واحد من عناصر الأمن البحري فعلى سبيل المثال عرف مجلس التعاون الأمني في منطقة اسيا – المحيط الهادي الإرهاب البحري المرتبط بالأمن البحري بأنه (ممارسة أفعال وانشطة إرهابية في البيئة البحرية، بحيث يتم استخدام أو استهداف سفن أو منصات ثابتة في البحر أو الموانئ، أو استهداف أي من ركابها أو طواقمها أو استهداف مرافق أو مبان سياحية، بما في ذلك المنتجعات السياسية ومناطق الموانئ والبلدات أو المدن الساحلية)[3].

ومن خلال ما اوردناه من مفاهيم حول الأمن البحري نجد أن الأخير يتمحور حول عدة محاور تعتمد من أجل تحقيق الهدف المنشود منه ويمكن تبيانها على النحو الاتي:

أولاً: الشمولية: ونعني بها أن الأمن البحري لا يركز فقط على الأمن العسكري بل يذهب إلى الحفاظ على البيئة البحرية والسلامة البحرية وحماية المكونات البحرية والثروة السمكية.

ثانياً: الجانب الوطني: وهي مجمل الجهود الوطنية والتي تسعى إلى تحقيق مقاربة وطنية لمفهوم الأمن البحري والعمل على إيجاد الحلول اللازمة في هذا الجانب.

ثالثاً: المنظومة الإقليمية: وفي هذا الإطار يفترض وجود نظام إقليمي تتعاون من خلاله الدول المجاورة في إيجاد الحلول الممكنة، كون أن البيئة البحرية تمتاز بالتعقيد لوجود عدة اتفاقيات وقوانين بحرية قد تتداخل فيما بينها، وبهذا يجب إيجاد تنسيق ملائم في هذا الجانب ما بين الدول الإقليمية المعنية.

رابعاً: المنظومة الدولية: من أجل إيجاد حلول اكبر وخاصة في ظل تنامي المخاطر الأمنية لا بد من وجود إطار دولي له من الأدوات اللازمة للوقوف في وجه المخاطر الأمنية وبهذا تعمل المنظمات الدولية العامة والمتخصصة إلى جانب الدول العظمى والكبرى التي تمتلك من القدرات التي تساعد المجتمع الدولي كالولايات المتحدة وبريطانيا والصين والدول الاوربية كون أن آثار المخاطر الأمنية لا تهدد دول المنطقة بل تلقي بأثارها على المجتمع الدولي وهذا ما لمسناه في احداث القرصنة البحرية في الصومال والتي القت بأثارها ليس على دول المنطقة وإنما على دول العالم مما دفع العديد من الجهات الدولية للتدخل كالأمم المتحدة والاتحاد الأوربي وحلف شمال الأطلسي فضلاً عن الكثير من الدول المعنية[4].

الفرع الثاني: المواضيع المرتبطة بالوضع الأمني:

Second Branch: The Issues Associated with the Security Situation:

بينا فيما تقدم أن هناك الكثير من المواضيع التي تدخل في إطار واهتمام موضوع الأمن البحري، إلا أننا سنركز على المواضيع التي كانت مدار اهتمام التقارير الصادرة من الأمم المتحدة والمرتبطة بالأمن البحري ويمكن ابراز أهم تلك المواضيع على النحو الاتي:

أولاً: القرصنة البحرية:

تعد القرصنة البحرية من اقدم الظواهر الاجرامية التي شهدها العالم والقت بأثارها الخطيرة على الأمن البحري، وعلى الرغم من المحاولات الكثيرة للحد من خطورتها فنجد لها نشاطاً ملحوظاً بين الفينة والأخرى، وقد تنامت بشكل ملحوظ في نهاية القرن العشرين وكانت منطقتنا العربية وبالأخص في القرن الافريقي مسرحاً لهذه الجريمة والتي القت بأثارها على المجتمع الدولي باسره، لارتباطها بمجمل عمليات النقل التجاري[5].

ولِقِدَمْ هذه الظاهرة وتأثيرها الخطير على الأمن البحري فقد استقر العرف الدولي على تجريمها وانزال اقصى العقوبات بحق مرتكبيها، كما كان للحركة الفقهية دوراً كبيراً في تناول هذه الظاهرة في مؤلفاتهم وشروحاتهم فقد عرفها الفقيه (بيلا) بأنها (أفعال يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ومن شأن هذه الأفعال الاخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها) كما عرفها الدكتور الغنيمي بأنها ((إتيان إعمال أكراه أو ارتكاب تلك الإعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أي دولة)).

كما أن جريمة القرصنة البحرية كان محل اهتمام العديد من الاتفاقيات الدولية[6] كاتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واتفاقية روما عام 1988 الخاصة للقضاء على الأفعال الغير المشروعة ضد السلامة البحرية والبروتوكول الملحق باتفاقية روما عام 2005، إلا اننا سنأخذ بالتعريف الذي تناولته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كونه يمثل الإطار العام لمكافحة القرصنة البحرية كما انه هو المعتمد من المنظمة البحرية الدولية[7] وغالبية الفقه الدولي.

تناولت الاتفاقية جريمة القرصنة البحرية في المواد (101–107) فقد بينت كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتنوع ما بين استخدام العنف غير المشروع أو احتجاز السفن أو الأشخاص أو أي عمل من

أعمال السلب الذي يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة[8]، فقد جاءت المادة (101) لتعرف القرصنة البحرية على أنها:

أ. أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة ويكون موجهاً:

1. في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة.
2. ضد سفينة، أو طائرة، أو أشخاص، أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

ب. أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة، أو الطائرة صفة القرصنة.

ت. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين (أ) أو (ب) أو يسهل ارتكابها).

وتنص المادة (102) (على أنه إذا ارتكبت أعمال القرصنة في المادة (101)، سفينة حربية أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وأستولى على زمام السفينة أو الطائرة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة).

ثم أضافت المادة (103) بأنه (تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (101)، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل)[9].

وبهذا تستطيع السفن المختصة العسكرية منها والتابعة لخفر السواحل ملاحقة السفن التي يشتبه بها في ارتكاب اعمال القرصنة البحرية فإذا ما ثبت أن تلك السفن مرتكبة لأعمال القرصنة البحرية يحق للدول صاحبة السفن التي قامت باقتياد سفن القراصنة بمحاكمتهم وفقاً لقوانينها الوطنية كون أن جريمة القرصنة البحرية ذات اختصاص شامل تتيح لجميع الدول حق تتبع وملاحقة ومحاكمة مرتكبي القرصنة البحرية.

ثانياً: جريمة السطو المسلح على السفن:

عرفت المنظمة البحرية الدولية في قراراها رقم (22/ 0922أ) عام جريمة السطو المسلح على السفن 2001بأنها (أي عمل غير مشروع من أعمال العنف، أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب

غير أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول)[10].

وبهذا تختلف جريمة السطو المسلح على السفن عن جريمة القرصنة البحرية من حيث نطاق مكان ارتكاب الفعل الجرمي فالقرصنة البحرية وفق ما تناولناه في الصفحات السابقة هي أي فعل يقع خارج الولاية الوطنية للبحر الإقليمي بينما جريمة السطو المسلح على السفن تقع في المياه الإقليمية للدولة الساحلية ويقع اختصاص القانوني والقضائي لهذه الجريمة للدولة الساحلية على خلاف جريمة القرصنة البحرية التي يقع الاختصاص القانوني والقضائي لجميع دول العالم.

ثالثاً: الإرهاب البحري:

يعرف الإرهاب البحري بأنه:(أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أية جهة أخرى، تحقيقاً لأهداف سياسية)[11]، وعُرف بأنه:(تعمد إحداث حالة من الخوف أو الفزع عن طريق العنف أو التهديد به، في المجال البحري، سعياً لتحقيق أهداف سياسية)[12].

ومن خلال ما سبق عن الإرهاب البحري نجد أن هناك تقارباً بين الإرهاب البحري وأعمال القرصنة البحرية، إذ يشتركان بممارسة أعمال عنف غير مشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات، ويشكلان تهديداً للأمن البحري، فضلاً عن تأثيرها الكبير على مجمل النشاط التجاري للدول.

وعلى الرغم من التشابه إلا إنَّ الإرهاب البحري له من المميزات التي ينفرد بها عن باقي الجرائم الدولية منها

1. إنَّ العمليات المكونة لأفعال الإرهاب البحري لا تتحدد بمنطقة بحرية معينة إذ بالإمكان أن تقع في المياه الداخلية أو الإقليمية أو في باقي المجالات البحرية التي تخضع لولاية الدولة الساحلية فضلاً عن أعالي البحار.
2. يختلف الإرهاب البحري من خلال الباعث إذ الهدف الأساسي من ارتكاب العمليات الإرهابية البحرية هو التأثير على المصالح الحيوية للدولة المستهدفة بهدف التأثير عليها[13].
3. يسعى الإرهاب البحري إلى اجتذاب الراي العالمي من خلال تصوير اغلب عملياته من أجل إشاعة الرهبة في باقي المجتمع الدولي بينما مرتكبي الجرائم الأخرى داما ما يبذلون السعي لإخفاء جرائمهم[14].

رابعاً: البيئة البحرية:

يعد مصطلح البيئة البحرية من المصطلحات الحديثة نوعاً ما إذ تم اعتماده لأول مرة في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عام 1978 للتعبير عن مضمون الحياة البحرية وما تحتويه من كائنات حية بمختلف أنواعها فضلاً عن ما تحتويه مياه البحر وقيعانها وباطنها وما تحتويه من ثروات طبيعية.

ولأهمية البيئة البحرية فقد كانت محل اهتمام من قبل المجتمع الدولي إذ عرفها كل من (مارجن رابوتا *Marijin Rabauta*، وآن كلكيوتب *An Cliquetb*) بأنها (مجموعة النظم الايكولوجية البحرية المختلفة التي تضم المكونات الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للبحار والمحيطات) كما تناولتها بالتعريف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 بأنها (نظام بيئي ومجموعة من الأنظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها ببعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها)[15].

أما بالنسبة للتلوث البحري الذي يرتبط ارتباطاً كبيراً بالبيئة البحرية فيعرف بأنه (أي تغيير كمي أو كيفي في مكونات البحار أي في الصفات الكيميائية أو الفيزيائية أو الحياتية لعناصر البيئة البحرية على أن يزيد هذا التغير على القدرة الاستيعابية للبحار وينتج عن هذا التلوث اضرار بحياة الإنسان أو الثروات الحيوانية والزراعية أو بقدرة الأنظمة البيئية على الإنتاج، كما أن هناك العديد من الاتفاقيات والمؤتمرات الدولية التي تناولت موضوع التلوث البحري وافردت له العديد من المواد ومن بين تلك المؤتمرات مؤتمر منظمة التغذية والزراعة الدولية 1970 ومؤتمر البيئة في ستوكهولم عام 1972 كما تناولتها بالتعريف المادة الأولى من اتفاقية الكويت الإقليمية للتعاون في حماية البيئة البحرية من التلوث لعام 1978 إذ عرفتها بأنه (قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة بإدخال اية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها أو يحتمل أن تترتب عليها آثار ضارة كالأضرار بالموارد الحية وتهديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وافساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية)[16].

خامساً: الصيد الجائر غير المصرح به:

تعد ظاهرة الصيد الجائر من الظواهر الخطرة التي تهدد التنوع البيولوجي والبيئي في البحار والمحيطات وعلى الرغم من خطورة الظاهرة إلا أن المجتمع البشري لم يعطِ لها الأهمية القانونية في هذا الإطار وعلى الرغم من هذا فقد انبرى العديد من الباحثين والمختصين لتنبيه المجتمع البشري لخطورة هذه الظاهرة، وقد

عرفت بأنها (الصيد أو الاستيلاء غير المشروع على الحيوانات والاسماك والنباتات بما يخالف القوانين المحلية أو الدولية، وذلك من أماكن يمنع فيها الصيد بشكل خاص أو من الممتلكات الخاصة ويشكل تهديداً لوجود العديد من الكائنات البرية في جميع انحاء العالم ومسبباً رئيسياً لفقدان التنوع البيولوجي) ويتضمن الصيد الجائر قتل الحيوانات خارج موسم الصيد أو قتل الحيوانات المحمية أو المهددة بالانقراض أو بتجاوز الحد المسموح به من الصيد وباستخدام أدوات محظورة ودون الحصول على تصريح من جهة مختصة، كما عرف أيضاً بأنه (الصيد الذي يتم بشكل عشوائي وغير منظم ويتم فيه قتل واصطياد اعداد كبيرة من الحيوانات زائد عن حاجة الإنسان، مما يسبب تناقص اعداد الحيوانات، وانقراض بعض الأنواع الأخرى في بعض الأحيان)[17].

ولأهمية هذا الموضوع فقد انبرت العديد من الاتفاقيات الدولية لمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة والحيلولة دون تفاقمها من خلال وضع الأطر المناسبة لمواجهتها ومن بين الاتفاقيات (اتفاق الأمم المتحدة للأرصدة السمكية) والذي دخل حيز التنفيذ في 11 كانون الأول 2001 وقد ابرزت هذه الاتفاقية عن دور المنظمات الإقليمية لإدارة مناطق الصيد في أعالي البحار ووضع السبل الكفيلة لمواجهة الصيد الجائر والغير منظم، ومن بين الاتفاقيات الأخرى (اتفاقية الفاو بشان التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم وردعه والقضاء عليه لعام 2009) وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ 5 حزيران 2016 وركزت الاتفاقية على منع وردع الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم من خلال إعطاء الصلاحيات لدولة الميناء الصلاحيات الكافية بوضع اليات مراقبة دخول السفن الأجنبية لدولة الميناء ضمن إطار تعاون وتنسيق إقليمي ودولي لمراقبة عمليات الصيد الجائر.

وفي جانب آخر فقد وضعت العديد من المنظمات المتخصصة في هذا الإطار مجموعة من الاليات والوسائل للحد من مخاطر الصيد الجائر تتمثل من خلال تدابير شاملة وشفافة وفاعلة تقوم بها المنظمات الإقليمية المختصة لإدارة مناطق الصيد وفقاً للقواعد الدولية من خلال مشاركة دولة علم السفينة ودول الساحل، كما وضعت منظمة الأغذية والزراعة مبادئ توجيهية لدولة علم السفينة وتمكينها من مجموعة من الإجراءات عن طريق أنشطة الرصد والمراقبة وتبادل المعلومات، كما تضمن تلك المبادئ عن اليات تعزز التعاون الدولي في مساعدة البلدان النامية في هذا الإطار[18].

الفرع الثالث: تأثير الأمن البحري على الدول العربية:

Third Branch: The Effect of the Maritime Security on the Arab States:

تنوعت التأثيرات المصاحبة للأمن البحري على الدول العربية بتنوع الأسباب التي تؤثر على الأمن البحري لدى الدول العربية ومن خلال استعراضنا للمواضيع الداخلة في الأمن البحري لدى الدول العربية نجد أن اغلب المواضيع المرتبطة بالأمن البحري قد وجدت لها مكان في الساحة البحرية العربية بسبب الظروف الخاصة للدول العربية فنجد على سبيل المثال كثرة حوادث القرصنة البحرية والسطو المسلح في القرن الافريقي وخاصة في الصومال وتكرار الحوادث الإرهاب البحري وما يشهده البحر الأحمر والخليج العربي من حدوث عمليات إرهابية القت بضلالها الكبيرة على الدول العربية، فضلاً عن ما تشهده بعض المناطق البحرية من صيد جائر غير مصرح به فعلى سبيل المثال ما شهدته الصومال من عمليات صيد للأسماك في مجالاتها البحرية من قبل شركات الصيد الأجنبية التي استغلت الفراغ السياسي وضعف الدولة الصومالية من الصيد في المناطق البحرية الصومالية، وما يحدث في الآونة الأخيرة ما تشهده المياه اليمنية وبسبب سيطرة مليشيات الحوثي على بعض الناقلات النفطية وحجزها لفترات طويلة إلى حدوث تسريب لتلك المنتجات مما دعا إلى تدخل الأمم المتحدة لمعالجة هذه الآثار الخطيرة المهددة للبيئة البحرية.

وبهذا نرى أن المنطقة البحرية العربية قد شهدت العديد من المخاطر الأمنية التي القت بأثارها الخطيرة ليس فقط على الدول العربية وإنما تجاوزت في بعض الحالات إلى باقي دول العالم وما تنتجه كل من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن والإرهاب البحري خير دليل على ذلك.

فنجد أن كل من القرصنة البحرية والسطو المسلح والإرهاب البحري لها آثارها الخطيرة والمتنوعة والتي تتمثل في شل وتعقيد سير الناقلات النفطية والتجارية والتي تعد المورد الأساسي لكثير من الدول العربية وخاصة دول الخليج العربي والتي أدت في كثير من الأحيان نتيجة للحوادث المتعلقة بالأمن البحري وخصوصا في كل من خليج عدن والسواحل الصومالية إلى الاستعانة بمسارات بحرية بديلة أو لدفع فدى الناقلات البحرية النفطية والتجارية المختطفة فضلاً عن ارتفاع أقساط التأمين وما شهدته مصر من حوادث إرهابية متعلقة بأمن قناة السويس خير دليل على ذلك وهذا كله يلقي بأثاره على ارتفاع تكلفة إيصال النفط والمواد التجارية الأخرى وبالتالي تأثيره على سير مجمل التجارة الدولية والصناعة البحرية وأمن الطاقة[19] وعلى النشاط الاقتصادي للموانئ العربية والتي شهدت ضعفاً في هذا الجانب بسبب المخاطر المحدقة بالنقل البحري وفي هذا الجانب نرى مدى تأثر دول العالم نتيجة الخروقات الكبيرة في الأمن البحري إلا أن المتتبع لهذا الموضوع يرى أن الدول العربية هي اكثر الدول تضرراً من الحوادث المتعلقة بالأمن

البحري إذ دفعت حوادث الأمن البحري وخاصة ما يتعلق منها بالقرصنة البحرية والإرهاب البحري إلى الوجود العسكري للدول والمنظمات الدولية نتيجة للقرارات الدولية العديدة الصادرة من مجلس الأمن من أجل تأمين الملاحة البحرية في هذه المنطقة البحرية كون أن الأنشطة التجارية والاقتصادية تعتمد على المرور الأمن للسفن والتي أصبحت عبارة عن مسرح للقوات الدولية وبالتالي تأثيره على سيادة تلك الدول فيما يتعلق بأمنها الوطني، فضلاً عن تأثر حياة البحارة واسرهم وسبل رزق سكان السواحل وأمنهم وما يعانونهم من ظروف الاحتجاز المرافقة لعمليات القرصنة والإرهاب البحري وما يتضمن من دفعهم للأموال الكبيرة كنوع من الفدى من أجل اطلاق سراحهم[20]، كما أن الحوادث الأمنية المتعلقة بالأمن البحري قد تعرقل في كثير من الأحيان سبل وصول المساعدات الإنسانية لبعض المناطق وهذا ما شهدته الساحة الصومالية إذ أن الكثير من المساعدات الإنسانية التي كانت متوجهة للشعب الصومالي والذي كان يعاني من المجاعة فشلت بسبب التهديد الأمني المتعلق بالحوادث الأمنية[21]، وبسبب انتشار الحوادث المتعلقة بالأمن البحري قد اثرت بشكل كبير على فاعلية القوانين الدولية والوطنية لمعالجة تلك الخروقات والتي نبهت المجتمع الدولي عن قصورها في هذا الجانب وفي جانب آخر كان هناك توجه من قبل الولايات المتحدة بخصخصة الأمن البحري عن طريق شركات الحماية البحرية والذي يعد الية جديدة لم تشهدها الساحة الدولية من قبل[22].

ومن جانب آخر تتسم البيئة البحرية العربية بموقع مهم ونشط لاهتمام البحث في إطار البيئة البحرية كون المنطقة تشهد نشاطا مهماً لحركة الناقلات النفطية والتجارية وازدهارها بالثروات المعدنية والحيوانية، وعلى الرغم من الجهود العربية في هذا الإطار إلا أن هناك تباين ما بين الدول العربية في الاهتمام بالبيئة البحرية، ويرجع هذا التباين إلى ضعف إمكانيات تلك الدول أو عدم جديتها في معالجة هذا الموضوع.

وتتنوع مصادر التلوث البيئة البحرية لدى الدول العربية ما بين استخراج الثروات المعدنية بدون ضوابط المتعلقة بالبيئة وتصريف مياه الصرف الصحي المباشر إلى مياه البحر، وما تخلفه الناقلات البحرية من مخلفات اثناء رحلتها البحرية، وتعد الهيدروكربونات البترولية من بين أكثر الملوثات العضوية انتشاراً في البيئة البحرية العربية بسبب اعمال التنقيب في المياه العربية وتعد منطقة الخليج العربي وخليج عدن وباب المندب من بين اكثر المناطق تعرضا لذلك وخاصة في الاحداث الأخيرة التي شهدتها اليمن من سيطرة مليشيا الحوثي وابتعاد الحكومة المركزية في معالجة المخلفات التي تترسب من الناقلات النفطية المحتجزة في تلك المياه والتي اوجبت دخول الأمم المتحدة لمعالجة تلك الحالات، كما تتعرض مياه الخليج وبالأخص في منطقة شط العرب أيضاً إلى كثرة وجود الطحالب بسبب الطبيعة الجغرافية وما تلقي به الناقلات من مواد

تفريغية والذي ساهم في نفوق الكثير من الأسماك والشعاب المرجانية فضلاً عن ما يصدر من تلك السفن من انبعاثات عن الوقود المحترق في تشغيل السفن[23].

كما تعاني البيئة البحرية العربية من ظاهرة تصريف مياه الصرف الصحي إلى البحر وفي هذا الإطار فإنَّ الدول العربية متباينة في معالجة الصرف الصحي الملقى في البحر على ثلاث مستويات فقسم من الدول وهي دول الخليج العربي تعالج المياه بإعادة تدويرها واستخدامه في الزراعة والصناعة[24] أما الباقي فيلقى في البحر والقسم الثاني من الدول كالعراق ومصر فأنها تعالج المياه بصورة معتدلة إلا إنها لا ترتقي إلى المعايير الدولية والقسم الاخر من الدول يلقي مياه الصرف الصحي مباشرة إلى البحر بدون أي معالجة كما في اليمن.

وفي هذا الجانب نرى مدى التباين في جانب حماية البيئة البحرية لدى الدول العربية والتي تعزو إلى عوامل عدة منها ما يرجع إلى ضعف الإمكانيات أو إلى غياب السلطة أو إلى عدم الجدية من قبل بعض الدول وهذا كله يلقي بأثاره السلبية على التنمية المستدامة والتي هي مبتغى الدول في الوقت الحاضر.

كما شهدت الكثير من المناطق البحرية للدول العربية عمليات صيد غير مصرح بها كما هو الواقع عندما قامت مجموعة من شركات الصيد الأجنبية بالصيد داخل المياه الإقليمية الصومالية مستغلة الفراغ السياسي في ذلك الوقت مما كان السبب في تصدي الصوماليين لهذه العمليات وكانت من بين الأسباب لظهور ظاهرة القرصنة البحرية كما توجد عمليات تنازع حول مناطق الصيد ما بين الدول العربية وهو ما يحصل ما بين العراق والكويت، كما تشهد الكثير من مناطق الصيد لدى الدول العربية وخاصة في القرن الافريقي عمليات صيد مفرطة تقوم بها العديد من شركات المتعددة الجنسيات ومصانع السمك المتنقلة والتي تستغل الفراغ القانوني في تلك المنطقة مهددة فيها على التنوع البيولوجي.

المطلب الثاني

Second Issue

الإطار القانوني للأمن البحري

The Legal Framework of the Maritime Security

من أجل تبيان الإطار القانوني للأمن البحري ارتأينا تناول الموضوع من خلال التطرق إلى الإطار القانوني الدولي للأمن البحري ومن ثم نتناول الإطار القانوني العربي للأمن البحري وسنبحث ذلك في فرعين.

الفرع الأول: **الإطار القانوني الدولي للأمن البحري**:

First Branch: The International Legal Framework of the Maritime Security:

سنتطرق إلى موضوع الإطار القانوني الدولي للأمن البحري من خلال البحث في الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن البحري ومن ثم نتطرق إلى المنظمات الدولية العاملة في إطار الأمن البحري.

أولاً: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن البحري:

عانى التنظيم القانوني للأمن البحري وعلى فترات زمنية طويلة من غياب التنسيق واستقلالية الاتفاقيات بعضها عن البعض الاخر، إلا أن التطورات الحاصلة في الوقت الحاضر في مجال الأمن البحري وخاصة في ظل تواجد الأمم المتحدة وما تقوم به المنظمات الدولية المنضوية تحتها من دور كبير في توحيد الجهد القانوني في هذا الإطار.

ويتكون النظام القانوني الدولي للأمن البحري من مجموعة من الاتفاقيات الدولية تعمل بشكل أساسي في إطار ميثاق الأمم المتحدة واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 فضلاً عن العديد من الاتفاقيات الدولية الأخرى.

إذ يورد الميثاق مجموعة من المبادئ تسير عليها الدول في مجال تحقيق السلم والأمن الدوليين بشكل عام وفيما يخص موضوع البحار والمحيطات بشكل خاص وهذا يلقي على جميع الدول العمل وفق هذا المجال، كما اخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 في سبيل سعيها لتحقيق الأمن البحري من تهيئة الوسائل والاليات اللازمة للعمل على ذلك وهذا ما جاء في غالبية موادها القانونية وفي الأخص المواد (88، 138، 141، 301)[25] والتي تعمل على وضع مجموعة من الالتزامات على جميع الدول سواء كانت دول ساحلية أو على غيرها، إذ يقع على الدول الساحلية في مجال الأمن البحري واجب الممارسة الفعالة والمراقبة على سفنها في جميع المجالات[26] كما يقع عليها مراقبها مجالاتها البحرية لمنع ومعاقبة خرق قوانينها وانظمتها الكمركية والصحية والمتعلقة بالهجرة كما تضمن الاتفاقية للدول الساحلية الحفاظ على الموارد الحية في المنطقة الاقتصادية والحفاظ على البيئة ومحاربة الأنشطة الاجرامية من خلال

الوسائل القانونية منها المطاردة الحثيثة وحق الزيارة والتفتيش، كما يقع على عاتق الدول الأخرى احترام القواعد الخاصة بالمرور البحري وفي هذا السياق سنركز على أهم الاتفاقيات التي تناولت المواضيع المتعلقة بالأمن البحري والتي هي موضوع دراستنا

ففيما يتعلق بالقرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن فقد تطرقنا إلى الإطار القانوني لها في معرض تعريفنا لكلا الجريمتين.

أما فيما يتعلق بالإرهاب البحري فنجد أن هنالك العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية في هذا الجانب ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة وبروتوكولها لعام 2005 والاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحر إذ وضعت في الفصل الخامس والحادي عشر تدابير خاصة لتعزيز الأمن البحري ومواجهة المخاطر الإرهابية والاتفاقية المتعلقة بقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري وبروتوكوله لعام 2005، كما أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار قد وضعت أطراً عامة لمواجهة مثل هذه التهديدات الإرهابية وفي سبيل ذلك يحظى تنفيذ هذه الاتفاقيات على دعم متواصل من قبل الجهات الدولية العاملة في هذا الإطار[27].

ومن جانب آخر فقد حظي موضوع البيئة البحرية اهتمام العديد من الاتفاقيات الدولية، وتعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الاتفاقية العامة في هذا المجال إذ خصصت الفصل الثاني عشر من الاتفاقية لموضوع البيئة البحرية من المواد (192–237) فضلاً عن مجموعة من الاتفاقيات الدولية المختصة بالبيئة البحرية منها اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن اغراق النفايات ومواد أخرى عام 1972 والبروتوكول الملحق بها عام 1996والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن عام 1973 المطبقة على ناقلات النفط التي يبلغ اجمالي وزن حمولتها 150 طن فما فوق[28] والبروتوكول الملحق بها لعام 1978 والمرافق الست الملحقة بالاتفاقية التي تناولت العديد من المواضيع المتعلقة بها فالملحق الأول تناول المواد السائلة الضارة، والمرفق الثاني اخذ بالمواد المؤذية المعبأة والمحمولة بحراً، والمرفق الثالث تناول الصرف الصحي، والمرفق الرابع اخذ القمامة والحطام البحري، والمرفق الخامس والسادس أخذ بتلوث الهواء[29]، واتفاقية حظر استخدام تقنيات التغيير في البيئة البحرية لأغراض عسكرية أو لأية أغراض عدائية أخرى.

كما حظي موضوع الصيد الجائر والغير مشروع للأسماك اهتمام المجتمع الدولي من خلال التأكيد عليه في العديد من الاتفاقيات الدولية ومنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إذ احتوت الاتفاقية وعلى مدار اجزائها على العديد من المواد المعنية والاشارة إلى القواعد الخاصة بالصيد، فضلاً عن اتفاقية الأمم المتحدة للأرصدة السمكية واتفاقية منظمة الأغذية والزراعة عام 1993 من أجل تعزيز امتثال سفن الصيد

في أعالي البحار للتدابير الدولية للحفظ والإدارة، واتفاقية قواعد السلوك لصيد الأسماك المتسم بالمسؤولية الصادرة عن منظمة الأغذية والزراعة عام 1995.

ومن خلال ما تقدم وبشكل عام نجد أن موضوع الأمن البحري بمختلف مواضيعه كان محط اهتمام العديد من الاتفاقيات الدولية منها الاتفاقيات العامة والمتمثلة باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 التي تناولت في اغلبها أهم المواضيع المتعلقة بالأمن البحري فضلاً عن الاتفاقيات الدولية المتخصصة والتي تناولت بالتحديد المواضيع الخاصة بالأمن البحري على مختلف مواضيعه.

ثانياً: المنظمات العاملة في الأمن البحري:

تتنوع المنظمات العاملة في إطار تحقيق الأمن البحري سواء كانت منظمات ذات اختصاص عام كالأمم المتحدة أو منظمات متخصصة في مجال العمل في النشاط البحري كالمنظمة البحرية الدولية والتي تمتلك دوراً فاعلاً في معالجة التهديدات المتعلقة بالسلامة البحرية وحماية البيئة البحرية باعتبارها حلقة الوصل ما بين الجهات الفاعلة في هذا الإطار، وقد تنوعت نشاطات تلك المنظمات بحسب المواضيع المرتبطة بالأمن البحري وسنبين في هذا المجال أهم تلك المواضيع من خلال سعي هذه المنظمات في إطار تحقيق الأمن البحري.

يعد موضوع القرصنة البحرية والسطو المسلح والإرهاب البحري في الآونة الأخيرة محور اهتمام العديد من المنظمات الدولية لما احدثته من تأثيرات كبيرة على الساحة الدولية وسعي تلك المنظمات لمعالجة هذه الظاهرة الخطيرة، فنجد هناك تنسيق كبير وعمل مشترك ما بين تلك المنظمات في هذا الإطار، وتعد المنظمة البحرية الدولية من بين أهم المنظمات الفاعلة في هذا المجال فضلاً عن وجود تعاون فيما بينها وباقي المنظمات الأخرى، وفي سبيل تعزيز جهدها في هذا الإطار بذلت العديد من الإجراءات ومنها التركيز على الإبلاغ الفوري لحوادث القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن إلى الدول الساحلية، وإصدار التقارير الدورية عن جميع حوادث المتعلقة بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية والسطو المسلح، مع التنسيق في مجال تبادل المعلومات، والتحقيق مع مرتكبي جرائم السلامة البحرية، كما وفرت المنظمة البحرية الدولية الفرص الكافية لتأهيل العاملين في إطار النقل البحري من خلال الدورات التدريبية[30]، كما تعمل أيضاً على حماية البحارة والصيادين باعتبارهم ضحايا القرصنة البحرية والعمل على إعادة تأهيلهم ودمجهم مرة أخرى في العمل البحري، كما ساهمت المنظمة البحرية في تسعينيات القرن الماضي بأعداد مدونة سلوك خاصة بالتصدي للجرائم التي تهدد السلامة البحرية والتي احتوت على مبادئ توجيهية لطواقم السفن في

حال تعرضهم لتهديد خطير والتي كان لها الفضل في تقليل العديد من الهجمات البحرية وبالتعاون والتنسيق مع الجهات الدولية الفاعلة في هذا المجال.

كما تعمل المنظمة البحرية الدولية وبالتنسيق مع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة فيما يخص تجميع التشريعات الوطنية المتعلقة بالقرصنة والعمليات المرتبطة بالإرهاب البحري، كما يعمل مكتب الامم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة بتحليل التحديات العلمية والقانونية التي تواجه محاكمة المتهمين بارتكاب الجرائم المتعلقة بالأمن البحري.

كما أن للمنظمة الدولية للشرطة الجنائية دور فاعل في هذا المجال من خلال الاشراف على تشغيل قاعدة بيانات دولية خاصة متعلقة بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية والسطو المسلح وتحليل تلك المعلومات من أجل توظيفها بالشكل الناجح[31]، فضلاً عن عملها في إطار تبادل المعلومات وبناء قدرات الشرطة المحلية للدول المعنية والتعاون والتنسيق مع الجهات الدولية الفاعلة في هذا الإطار.

ومن جانب آخر بدا حلف (الناتو) بعملية تعزيز عملياتها في السعي لتقليل التهديدات المتعلقة بالأمن البحري وبالأخص بالعلميات الإرهابية في كل من البحر المتوسط والمحيط الهندي بعد احداث الحادي عشر من أيلول[32] كما يعد الناتو من بين أوائل الجهات الدولية التي لبت القرارات الصادرة من قبل مجلس الأمن فيما يتعلق بنشاط القرصنة البحرية بالقرب من منطقة القرن الافريقي، والعمل على حماية برنامج الأغذية العالمي من خلال نشر دورياته في الممرات البحرية في هذا الجانب.

أما فيما يتعلق بموضوع البيئة البحرية فإنَّ المنظمة البحرية الدولية تعد الأكثر نشاطاً في هذا الجانب كونها المنظمة المختصة فضلاً عن عملها بالتنسيق مع المنظمات المتخصصة الأخرى والتي ساهمت بشكل كبير في التقليل من حوادث التلوث البحري من خلال مجموعة من الارشادات والمعايير، ومن ابرز جهودها في هذا الجانب التقليل من آثار التلوث على النظم الايكولوجية البحرية[33] من خلال تحقيق استراتيجيات منسقة في هذا الإطار، فضلاً عن جهودها في إطار رفع الغوارق وخاصة في الممرات البحرية والتي لها آثار خطيرة على البيئة البحرية الساحلية، كما أن لها عمل مستمر في معالجة المخلفات الناتجة من السفن والموانئ وخفض انبعاثات الغازات الدفيئة من السفن، كما انها تقدم الكثير من الدعم للبلدان النامية بغية تحسين دورها في الحفاظ على البيئة البحرية.

وتعمل المنظمة البحرية الدولية في مجال حفظ البيئة البحرية مع عدة جهات دولية أخرى من خلال التنسيق والتعاون الجاد في هذا الإطار ومن بين تلك الجهود المشتركة التنسيق مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية فيما يخص النقل البحري الأمن للمواد المشعة، كما تعمل المنظمة البحرية الدولية وبالتعاون مع

المنظمة العالمية للأرصاد الجوية فيما يخص موضوع تحمض المحيطات والاثار الناجمة عنه عن طريق تقديم العديد من الدراسات والتقارير فضلاً عن التعاون فيما بينها وبين الدول المعنية في هذا المجال[34].

أما فيما يتعلق بموضوع الصيد الجائر وغير المصرح به فنجد أن منظمة الأغذية والزراعة لها الدور الرئيسي في هذا المجال من خلال ما تقوم به من أنشطة متنوعة منها ما يختص في مجال الاحصائيات الخاصة بتحديد نسب الصيد المفرطة[35]، وتحديد السفن العاملة في هذا المجال، وتحديد النسب المعينة المسموح بها في الصيد كما تنسق منظمة الأغذية والزراعة بالعمل مع الجمعية العامة للأمم المتحدة في مجال استعراض الإجراءات المتبعة من قبل الدول والمنظمات المعنية بإدارة مصائد الأسماك، بهدف الوقوف على الحالة الواقعية للنظام الخاص بالصيد البحري من أجل وضع الخطط اللازمة للحفاظ على مصادر الثروة السمكية واستدامة مصائد الأسماك[36].

الفرع الثاني: الإطار القانوني العربي للأمن العربي:

Second Branch: The Arabic Legal Context of the Arabic Security:

سارت الأمم المتحدة منذ نشأتها باعتبارها المنظمة الام ذات الاختصاص العام والشامل إلا أن هذا لا يعني انفرادها بجميع مفاصل التنظيم الدولي إذ أن ذلك قد يؤدي إلى عدم استطاعتها للقيام بهذه المهمة وإنما تركت المجال للمنظمات الإقليمية أن تلعب دوراً مهماً في تنظيم هذه القضايا كذلك ينطبق الحال على الاتفاقيات الدولية العامة إذ انها فسحت المجال أيضاً للاتفاقيات الدولية الإقليمية أن تعالج القضايا المرتبطة بالدول ذات القضايا المشتركة، ومن خلال استعراضنا في الفرع السابق للاطار القانوني الدولي للأمن البحري نجد هناك تعدد وتنوع للاتفاقيات التي عالجت قضايا الأمن البحري، وقد سارت التنظيمات الإقليمية على هذا النهج، وكان من المفترض على الدول العربية أن تنتهج هذا النهج لعقد الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالأمن البحري وخاصة أن موقع الدول العربية الذي يقع في أهم الممرات البحرية الدولية والتي يمر من خلالها معظم التجارة الدولية نراها لم تعطِ موضوع الأمن البحري الاهتمام الذي يعكس الواقع الإقليمي لهذه الدول، إذ أن المراجع لمعظم مواضيع الأمن البحري العربي لم تكن على قدر من الاهمية إلا بالقدر البسيط والتي تتمحور في مدوني جيبوتي والتي لولا الاحداث الأخيرة لنشاط القرصنة البحرية لما دفعت تلك الدول إلى عقدها فضلاً عن اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث، والتي تعد هاتين الاتفاقيتين أهم الاتفاقيات التي ركزت على مواضيع الأمن البحري، ومن خلال ذلك يتبين لنا مدى محدودية رغبة الدول العربية في الاهتمام بقضايا الأمن البحري على الرغم من الحاجة الماسة لهذه الدول لهذه القضايا ومن أجل توضيح هذه الاتفاقيات سنتناولها تباعاً.

أولاً: الاتفاقيات العربية المعنية بالأمن البحري:

لتوضيح أهم هذه الاتفاقيات سنتناول كل من اتفاقية (جيبوتي) الخاصة بالسلوك المعدلة المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن، واتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث.

1. اتفاقية (جيبوتي) الخاصة بالسلوك المعدلة المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن:

تمت الدعوة إلى عقد (مدونة جيبوتي) بناء على رغبة من قبل المنظمة البحرية الدولية في الاجتماع المنعقد في السعودية في 10–12 /1/ 2017 وبحضور العديد من الدول العربية فضلاً عن مشاركة بعض الدول خارج المنظومة العربية، وقد عالجت المدونة بعض القضايا المتعلقة بالأمن البحري ومنها مكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود والإرهاب البحري وعمليات الصيد غير القانونية فضلاً عن قضية القرصنة البحرية والسطو المسلح[37].

وقد وضعت اتفاقية جيبوتي أساساً مهماً للعمل على الصعيدين الإقليمي والوطني لمكافحة القرصنة البحرية والقضايا المتعلقة بالأمن البحري من خلال الية تنسيق ما بين الدول المعنية وخصوصا العربية منها مع باقي الجهات الدولية المعنية وتطوير القدرة الذاتية لهذه الدول، وقد وضعت الاتفاقية اليات معينة في سبيل معالجة تلك القضايا والتي تتمثل بالإسراع في الإبلاغ عن الحوادث الأمنية لدى الجهات المعنية وأيضاً يتم ذلك من خلال تبادل المعلومات بين الدول المعنية حول النشاطات المتعلقة بالأمن البحري.

كما اهتمت المدونة بموضوع إدارة عمليات صيد الأسماك أو ما يسمى بتنمية (الاقتصاد الأزرق)[38] كذلك الاهتمام بالتنوع الايكولوجي البحري واتخاذ الإجراءات اللزمة للحد من هذه الظاهرة وتحقيق الاستقرار الذي يدفع إلى السياحة والاستثمار، فضلاً عن اهتمامها بموضوع التلوث البحري إذ اشارت إلى ذلك المادة (1) الفقرة (ط) بمنع رمي النفايات السامة بشكل غير قانوني[39].

والملاحظ على اتفاقية جيبوتي أنها جاءت بالتركيز على معالجة قضايا القرصنة البحرية والإرهاب البحري الحاصلة في القرن الافريقي إلا أنها تطرقت إلى مواضيع أخرى متعلقة بالأمن البحري منها قضايا البيئة البحرية والصيد الجائر للأسماك، فضلاً عن أن الاتفاقية لم تكن محصورة بين الدول العربية بل جاءت بمشاركة من بعض الدول المعنية في هذا الموضوع كفرنسا وجنوب افريقيا، إلا أن غالبية الدول المشاركة هي دول عربية.

2. اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث:

تم التصديق على اتفاقية الكويت بتاريخ 1978/4/24 من قبل ثماني دول وهم كل من دول مجلس التعاون الخليج العربي فضلاً عن العراق وايران[40]، وقد وضعت هذه الاتفاقية أسس المحافظة على البيئة البحرية ورسمت الأطر الاستراتيجية بهذا الخصوص، وقد تمخض من هذه الاتفاقية انشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في 1979/7/1، كما تمخض أيضاً عن هذه الاتفاقية انشاء بروتوكول ملحق بها والخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة فضلاً عن البروتوكول الخاص بالتلوث البحري بالنفط الناجم عن الاستكشاف والإفادة من الجرف القاري لسنة 1989 وكذلك بروتوكول حماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن مصادر في البر لسنة 1990 واضيف اليها أيضاً بروتوكول التحكم في النقل البحري للنفايات الخطرة والنفايات الأخرى عبر الحدود والتخلص منها لسنة 1998 واتفاقية ماربول لحماية البيئة البحرية في منطقة الخليج العربي، وقد اهتمت الاتفاقية بشكل أساسي بموضوع التلوث البحري وبالأخص التلوث النفطي، كون أن هذه المنطقة تمثل عصب الحركة النفطية في العالم، فضلاً عن أهميتها كمصدر للثروة النفطية ومصدر للمياه المصنعة من مياه البحر[41].

هذه هي أهم الاتفاقيات التي عالجت مواضيع الأمن البحري والتي تعد قليلة وشحيحة إذا ما قورنت مع اتجاهات الدول الأخرى في إطار تعزيز الأمن البحري والذي يستوجب على الدول العربية بذل المزيد من الجهود الدولية لتعزيز امنها البحري والتي هي في امس الحاجة إليه.

ثانياً: المنظمات العربية العاملة في إطار الأمن البحري:

شهدت المنطقة العربية نشاطا ملحوظا في السنوات الأخيرة فيما يتعلق بالمواضيع المرتبطة بالأمن البحري وخاصة في موضوع القرصنة البحرية وكان لزاما على التنظيم العربي والمتمثل في منظماته الإقليمية أن يلعب دوراً هاماً في هذا الجانب وخاصة أن المنظمات الدولية قد عملت بشكل ملحوظ في هذه المنطقة، إلا أن الملاحظ أن المنظمات الإقليمية العربية لم يكن لها دوراً مهماً في مجال مكافحة القرصنة البحرية والعمليات المرتبطة بالإرهاب البحري وإنما فسحت المجال للمنظمات الدولية أن تحل محلها في معالجة هذه المواضيع واقتصر دورها والذي يتمثل بالجامعة العربية على ادانة تلك العمليات وهو ما قامت به (4 تشرين الثاني 2008) بإدانة عمليات القرصنة البحرية والسطو المسلح وسار على هذا النهج مجلس التعاون الخليجي[42]، وقد كان هذا التحرك الخجول من قبل الجامعة العربية في هذا الإطار يعزو إلى البنيان الأساسي للجامعة وضعف الاليات الموجودة في ميثاق الجامعة ناهيك عن عدم جدية الدول العربية وضعف الثقة في الإطار التنظيمي فيما بينهم[43].

وفيما يتعلق بالبيئة البحرية فنجد أن هناك نشاطاً محدوداً يتمثل بما تقوم به المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية والتي هي انبثاق عن اتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث بتاريخ 1978/4/24 سالفة الذكر، وتعمل المنظمة في هذا المجال من خلال تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء لحماية المياه في المنطقة الإقليمية كذلك الحفاظ على النظام البيئي والاحياء المائية وتعمل المنظمة على اعداد البرامج والأنشطة المتعلقة بالبيئة البحرية والاسهام في التوعية في النشاط البحري لدى الراي العام[44]، وللمنظمة نشاطات مشتركة منذ نشأتها مع عدة جهات دولية والمتمثلة مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية في مجال اجراء المسح وفحص الملوثات للمياه الساحلية والرواسب والاسماك، وتساعد هذه النشاطات على إعطاء صورة واضحة للحياة البحرية في المنطقة، وتعمل أيضاً الوكالة وبالتنسيق مع الدول المعنية في المنظمة على تقييم الاحتياجات اللازمة للبنية التحتية وتهيئة الكوادر للتصدي للكوارث المحتملة عن طريق إقامة الدورات التدريبية والورش[45] العلمية والفنية واجراء الدراسات المختبرية[46].

أما فيما يتعلق بالصيد الجائر للثروة الحيوانية فنشاط التنظيم العربي في هذا الإطار جدا محدود ويقتصر فقط على إعداد البيانات الخاصة بالأسماك التي تتعرض للصيد الجائر والتي تصدر من قبل المنظمة العربية للتنمية الزراعية التابعة لجامعة الدول العربية[47].

ومن خلال ما تقدم يتبين لنا ضعف التنظيم العربي في هذا الإطار ومحدودية القدرات لهذه المنظمات على أن تلعب دوراً مهماً في معالجة القضايا المرتبطة بالأمن البحري ويعود ذلك إلى ضعف ومحدودية قدرات الجامعة العربية والتي تعد الهيكل الرئيسي للتنظيم العربي فضلاً عن ضعف الدعم العربي لهذه القضايا في هذا الجانب على الرغم من الأهمية الكبرى لهذه المواضيع للدول العربية.

المطلب الثالث

Third Issue

التعاون الدولي في إطار تحقيق الأمن البحري

The International Cooperation in the Context of Achieving the Maritime Security

إنَّ تحقيق الأمن البحري يتطلب تظافر جهات دولية متعددة كون أن المواضيع المتعلقة بالأمن البحري مرتبطة باستراتيجيات واهداف ومصالح للعديد من الدول وبهذا فإنَّ أي خرق أو تهديد للأمن البحري لا يقتصر بأثاره على دولة معينة وإنما ينتقل إلى العديد من الدول الاخرى وبهذا فقد ادركت الدول والمنظمات الدولية هذا الامر وسعت إلى تكثيف تلك الجهود للوصول إلى اكبر قدر ممكن في مجال تحقيق الأمن البحري، كما وتبرز أهمية هذا المسعى إلى المنظمات والتكتلات الإقليمية لكي تلعب دوراً مهماً كون

أن التنظيم الاقليمي يكون اكثر قدرةً وادراكاً للمشاكل التي تحيط به ويكون التنسيق اكثر ارتباطاً لأن يلعب دوراً مهماً من خلال وضع الاستراتيجيات المناسبة ووضع الجهود الأمنية وتبادل المعلومات في افضل صورة ممكنة لتحقيق أهدافها في هذا الإطار، وضمن هذا الإطار التنظيم الاقليمي يقع على عاتق الدول العربية أن تواكب هذه الجهود وأن تعمل فيما بينها من خلال وضع الاستراتيجيات التي تلائم طبيعة واقعها الجغرافي ووضع الجهود الامنية الكافية في هذا الإطار وعليه سنبحث في هذا المطلب جهود المجتمع الدولي من خلال الاستراتيجيات المشتركة وتبادل المعلومات فضلاً الجهود الدولية الأمنية وسنتطرق في ذلك إلى ما قامت به الدول العربية في هذا المجال.

الفرع الأول: **الاستراتيجية الدولية المتبعة في تحقيق الأمن البحري**:

First Branch: The Depended International Strategy in Achieving Maritime Security:

سنتطرق في هذا الفرع إلى ما وضعه المجتمع الدولي من استراتيجيات في هذا الإطار سواء تلك التي وضعت من قبل الدول أو من قبل المنظمات الدولية العاملة في هذا الجانب.

تبنت العديد من الدول في إطار سعيها إلى تحقيق الأمن البحري العديد من الاستراتيجيات والتي تقترب من الاستراتيجيات المعتمدة والمتبعة في إطار الأمن القومي، وفي هذا الصدد تبرز استراتيجيات كل من الولايات المتحدة الامريكية وبريطانيا من بين تلك الاستراتيجيات وينطلق اهتمام تلك الدول بهذا الموضوع لما يمثله موضوع البحار بشكل عام والامن البحري بشكل خاص أهمية كبيرة في الوصول لتحقيق مصالحها والتي تواصلت على مر التاريخ.

فاستراتيجية الأمن البحري الأمريكي تعتمد على الخطة الموضوعة سنة **2005** والمعتمدة لدى كل من وزارتي الأمن الداخلي والدفاع والتي تعمل على دمجها وتطويرها مع الاستراتيجيات السابقة، وتضمنت هذه الاستراتيجية ثلاثة محاور تضمن الأول منها تحديد تهديدات الأمن البحري والتي تتمثل في التهديدات الإرهابية والتهديدات البيئية والقرصنة البحرية والتهديدات المرتبطة بالجريمة العابرة للحدود بينما تضمن المحور الثاني الأهداف الاستراتيجية والتي تتضمن منع تلك التهديدات بينما كان المحور الثالث يتمحور حول الجوانب الإجرائية والتي يأتي من ضمنها تطوير التعاون الدولي وضمان استمرارية امن أنظمة المواصلات البحرية[48].

وفي جانب آخر اتت استراتيجية الأمن البحري البريطانية المعتمدة سنة **2014** لتبين من خلالها أن موضوع الأمن البحري يعد مسالة حيوية ومهمة للدفاع عن المصالح العليا لبريطانيا سواء على الصعيد الداخلي أو الدولي، وقد تضمنت الاستراتيجية ثلاثة محاور رئيسية تمثلت على النحو الاتي إذ كان الأول

منها يتناول موضوع مفهوم الأمن البحري ويحدد الاهداف المرجوة من التعامل مع الأمن البحري والمخاطر التي يمكن أن تواجها بينما كان المحور الثاني يتناول الاستراتيجية البريطانية في التعامل مع الأمن البحري بينما كان الثالث منه يتمثل في وضع إطار تفصيلي لتحقيق الأهداف الاستراتيجية المبتغاة.

ووفقاً للاستراتيجيات السابقة ذكرها أنها لا تقتصر تنفيذها على المياه الإقليمية والمصائد السمكية والمناطق الاقتصادية لتلك الدول وإنما أيضاً يمتد إلى أعالي البحار منها على سبيل المثال منطقة القرن الافريقي والقطب الشمالي وخليج غينيا والبحر الكاريبي.

كما وضع الاتحاد الأوربي سنة 2014 استراتيجيته الخاصة للأمن البحري والتي استعرض من خلالها المواضيع التي تهدد الأمن البحري والتي تتمثل في حماية البنية التحتية، والإرهاب، وحرية الملاحة، ووضعت الخطوات اللازمة لتعزيز الأمن البحري من خلال تطوير القدرات وإدارة المخاطر والمراقبة وتبادل المعلومات والتوعية حول الأوضاع البحرية السائدة وفي إطار تطبيق ذلك على امن البحر الأبيض المتوسط سعت إلى وضع تخطيط شامل يعتمد على المسارات البديلة للعمل ومن ثم التحول إلى خطوات تالية ومباشرة وفق أن تتعامل وتتعاون الجهات الأمنية من أجل تنسيق جهودها في هذا الإطار[49].

وبالدخول في إطار المواضيع الداخلة في بحثنا هذا نجد أن مواضيع (الإرهاب البحري والقرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن) قد وضعت في إطار استراتيجية واحدة وبجهود شاركت فيها المنظمات الدولية المعنية فضلاً عن الدول ذات العلاقة، وتقوم هذه الاستراتيجية بشكل أساسي على دعم الدول الساحلية التي تشهد خروقات امنية وتقويتها من خلال توفير الدعم المادي والفني والمتمثل بالدعم القانوني من خلال المساهمة في التشريعات المعنية بمواضيع الأمن البحري والقبض والتحقيق والتمويل والمحاكمة ومراقبة الكيانات المالية المرخص لها وغير الرسمية على حد سواء الفاعلة في مناطق سلطتها الوطنية، والعمل في مجال التنسيق وتبادل البيانات والمعلومات ما بين تلك الجهات وتلك الدول الموجهة لها الدعم لتساهم بشكل اكبر من مقاليد الأمور إلى جانب الجهود الدولية العاملة في هذا الإطار[50].

كما تعمل استراتيجية أخرى في هذا الإطار على تعزيز التعاون المدني العسكري فضلاً عن اختيار الممرات البحرية الامنة والتي تخضع لأشراف ومراقبة الجهات الأمنية الفاعلة في هذا الجانب وتوزيع وسائل النقل البحري إلى مجموعات بحسب امكانياتها من حيث القوة والسرعة فضلاً عن التنسيق ما بين وسائط النقل البحرية والجهات الأمنية العاملة في هذا الجانب.

أما فيما يتعلق بالدور العربي في إطار رسم الاستراتيجيات المتعلقة في هذا الجانب فنرى أن افتقار هذه الدول إلى رسم الخطط والمناهج واقتصارها على رسم استراتيجيات محدودة لا ترتقي إلى الجهود الدولية

العاملة في هذا الإطار ويمكن ابراز أهم هذه الاستراتيجيات ما قامت به مصر من وضع استراتيجية قدمت إلى الأمم المتحدة تقوم على تنسيق أنشطة الاتصالات المتعلقة بمواجهة الخروقات الأمنية البحرية ونشر تلك الجهود إلى الفئات المستهدفة من عملية النشر سواء على المستوى الداخلي أو الدولي فضلاً عن قطاع الشحن البحري، كما قامت الامارات العربية المتحدة وبحكم عملها كرئيس للفريق العامل المعني بعمليات مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح بوضع استراتيجية تقوم على أساس وضع إطار عام للإلمام بالحالة البحرية وكل ما يتعلق بالتهديدات المتعلقة بالأمن البحري ونشرها على الجهات المعنية[51].

أما في إطار الموضوع الاخر من مواضيع الأمن البحري والمتمثل بالصيد غير المشروع لمصائد الأسماك فالملاحظ في هذا الجانب أن محور الاستراتيجيات المعتمدة في هذا الجانب هي عبارة عن نشاط تقوم به المنظمات الدولية المعنية لدعم البلدان في معالجتها لهذا الموضوع، إذ تعاني الكثير من البلدان من محدودية قدراتها في فرض القانون على مياهها والقيام بالتدابير الأساسية لحماية مصائد الأسماك وبالتالي تقتضي توفير الدعم لها وتوفير الاستراتيجيات اللازمة من قبل المنظمات الفاعلة في هذا الإطار ومن بين تلك المنظمات منظمة الأغذية والزراعة والأمم المتحدة، وتعمل هذه الاستراتيجيات على محاور عدة منها معالجة مسائل الإدارة البحرية وانشاء الهيئات المعنية والتي تؤهلها بوضع برامج شفافة تمنح تراخيص الصيد والمراقبة وتنظيم عمليات الصيد، وتسجيل البيانات المتعلقة بالصيادين وبيانات القوارب، كما عملت استراتيجيات أخرى على توفير تحسين الصحة والسلامة لصيادي الأسماك من خلال استراتيجيات دولية ووطنية تقوم على اتباع نهج شامل من أجل تغطية جميع العوامل المؤثرة على سلامة وصحة الصيادين. كما ساهم الاتحاد الافريقي في هذا الجانب من خلال وضع الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 لتأمين وتنمية مصائد الأسماك والتي تساهم بدور كبير في دعم اقتصاديات الدول الافريقية[52] وعلى الرغم من أهمية تلك الاستراتيجيات في هذا الجانب إلا اننا نلاحظ غياب الجانب العربي عن القيام بدور مهم في وضع الاستراتيجيات اللازمة في هذا الإطار واقتصر على جهود وطنية لبعض الدول لم ترتقِ إلى الحاجة الماسة لتنظيم هذا الموضوع والاستفادة من هذا المورد المهم.

ومن جانب آخر وفيما يتعلق بموضوع البيئة البحرية والحفاظ عليها نجد بروز التنظيم الإقليمي في هذا الموضوع، فضلاً عن أن الاستراتيجيات المتخذة في هذا الجانب نراها تتباين ما بين منطقة وأخرى إلا أن ابرز النشاطات الإقليمية تبرز في كل من القطب الشمالي والبحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود فضلاً عن بعض النشاطات المتفرقة في القارة الافريقية وتقوم في الغالب هذه الاستراتيجيات على إدارة ومعالجة النفايات الملقاة في البحر وتحسين تنفيذ القوانين والأنظمة القائمة وتفعيلها فضلاً عن العمل والتنسيق مع

الاستراتيجيات الوطنية لتحقيق الإدارة المستدامة للنظم الايكولوجية البحرية وتعزيز قدرتها على التحمل، ففي منطقة القطب الشمالي تم اعتماد الخطة الاستراتيجية لسنة 2004 التي وضعت من قبل وزراء مجلس المنطقة القطبية الشمالية وتقوم هذه الاستراتيجية على خريطة عمل للنظم الايكولوجية البحرية ولإدارة المنطقة القطبية الشمالية، وفي منطقة البحر الأسود تم وضع استراتيجية لحماية البحر الأسود من قبل لجنة البحر الأسود لسنة 2009 والتي تقوم على أساس تحديد اربع مشاكل عابرة للحدود ذات اهتمام للمنطقة تتمثل بالإغناء بالمغذيات والتغيرات في الموارد المائية الحية والتلوث بالمواد الكيميائية والتغيرات في التنوع البيولوجي وتعمل هذه الاستراتيجية على الإدارة المتكاملة لدول المناطق الساحلية لحل أهم هذه المشاكل، أما في منطقة البحر الأبيض المتوسط فقد تم اعتماد استراتيجية البحر الأبيض المتوسط للتنمية المستدامة والتي تقوم على أساس دمج الحماية البيئة والتنمية المستدامة في الاستراتيجيات الوطنية فضلاً عن ادارة المنطقة الساحلية وحماية التنوع البيولوجي وتحديد نظم الطاقة الأكثر قابلية على التكيف مع تغير المناخ ومعالجة التلوث البحري الناتج من السفن[53]، أما في منطقة غرب ووسط وشرق افريقيا فقد تم وضع خطة استراتيجية تقوم على أساس تحديد المشاكل والأسباب التي تلحق ضررا بالبيئة البحرية ووضع البرامج للتصدي لتلك المشاكل وفي سبيل ذلك تم عقد العديد من البروتوكولات في هذا الإطار لمنع التلوث الناجم عن المصادر والأنشطة البرية والتخفيف من حدته، فضلاً عن التلوث الشديد الناشئ بالقرب من الموانئ والمدن الصناعية[54]. وفي كل هذا نجد غياب الاستراتيجية العربية عن موضوع البيئة البحرية على الرغم من الجهود الفردية لبعض هذه الدول إلا أن هذه الجهود تبتعد عن التخطيط الاستراتيجي والمتبع لدى غالبية التنظيمات الإقليمية.

ومن خلال ما تقدم نرى ادراك المجتمع الدولي على أهمية معالجة موضوع الأمن البحري من خلال ما قام به من سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي في وضع الخطط الاستراتيجية اللازمة لمعالجة المواضيع المتعلقة بالآمن البحري ومن جانب آخر نرى افتقار الدول العربية إلى استراتيجية موحدة تعالج المواضيع المتعلقة بالأمن البحري وإن كانت هناك جهود فهي جهود فردية بعيدة عن التخطيط الاستراتيجي.

الفرع الثاني: فاعلية تبادل المعلومات في تحقيق الأمن البحري:

Second Branch: The Effectiveness of the Exchange of Information in Achieving the Maritime Security:

ثبت في إطار السعي لمعالجة مشاكل الأمن البحري أنه مهما بلغت الجهود المنفردة للدول في هذا الإطار فأنها غير قادرة على تحقيق الهدف المنشود في ذلك، وفي ظل هذا الجانب سعى المجتمع الدولي إلى إيجاد إطار للتعاون والتنسيق فيما بين الجهود الدولية عن طريق العديد من الاليات ومن بين تلك الآليات

وأهمها هو التبادل المعلوماتي وانشاء شبكة دولية لتبادل المعلومات في إطار تحقيق الأمن البحري[55]، مع ضم جميع الجهات الفاعلة في هذا الإطار وان يتناول جميع الاختصاصات ذات العلاقة، إذ أن التعاون المعلوماتي وخاصة على الصعيد الإقليمي والثنائي ينمي القدرة على مواجهة المخاطر المحدقة بالأمن البحري[56].

وقد حرصت الاتفاقيات الدولية والقرارات العديدة الصادرة من قبل المنظمات الدولية على ابراز أهمية تبادل المعلومات في تحقيق الأمن البحري والزام الجهات العاملة في هذا الإطار قدر المستطاع على القيام به، ولا ادل على ذلك من حزمة القرارات الصادرة من مجلس الأمن والجمعية العامة[57] في حث الدول على عقد الاتفاقيات الثنائية والإقليمية من أجل إيجاد إطار لتبادل المعلومات فضلاً عن انشاء مراكز دولية متخصصة لتبادل المعلومات، وبهذا فقد اصبح موضوع تبادل المعلومات بأهميته ليس بكونه الية وإنما التزام محدد ضمن التعاون الدولي ولا ادل من تضمينه في العديد من الاتفاقيات الدولية، ومنها ما نصت عليه المادة (13) من اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ((على أن تتعاون الدول الأطراف في منع الجرائم.... لا سيما عن طريق..... تبادل المعلومات وفقاً لقوانينها الوطنية))، كما جاء أيضاً في المادة (24) الفقرة الثانية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على ((تعلن الدولة الساحلية الإعلان المناسب عن أي خطر على الملاحة تعلم بوجوده داخل بحرها الإقليمي))، كما كان للقضاء الدولي دوره في التأكيد على أهمية نشر المعلومات المتعلقة في الأمن البحري وهذا ما اشارت إليه في قرار محكمة العدل الدولية في قضية (قناة كورفو) عام 1949 إذ اكدت على (واجب الدول اخطار وتحذير الدول الأخرى بالخطر الوشيك استنادا إلى بعض المبادئ العامة والمعروفة مثل (الاعتبارات الأولية الإنسانية).

ولم تقتصر عملية تبادل المعلومات على الشخصيات الدولية وإنما كان هناك الزام وتوجيه على اشراك القطاع الخاص العامل في المجال البحري سواء كانوا شركات تأمين أو أصحاب سفن بعملية تبادل المعلومات كونهم يمتلكون بيانات قيمة ولهم إمكانية أن يوفروا الأدلة اللازمة لتساعد الجهات الدولية والوطنية على اخذ الإجراءات اللازمة في تحقيق الأمن البحري[58].

وتشترط عملية تبادل المعلومات إجراءات سابقة قبل إعادة توجيهها تتمثل بعمليات جمع البيانات والتأكد منها وتصنيفها وتحليلها واعدادها، وان يتم كل ذلك وفق خطة منهجية معدة مسبقا وان تحتوي العناصر الضرورية واللازمة المعنية بالموضوع وأن يتم العمل مع هذه المعلومات وفق الأساليب التقنية الحديثة وممن يمتلكون الخبرات العلمية المتطورة في هذا الجانب إذ تتيح التقنيات الحديثة ميزة تتبع الأهداف البحرية

من خلال الخرائط الالكترونية والرادارات البحرية المتطورة[59]، فضلاً عن عملية تحديث هذه المعلومات بين الفينة والأخرى نظراً للتغير الحاصل على الساحة الدولية، كما يستلزم على الدول والجهات الأخرى على ضرورة الإبلاغ الفوري عن جميع حوادث الأمن البحري بالسرعة القصوى إذ كلما كانت هناك سرعة في نقل المعلومة سهل على أصحاب القرار اتخاذ القرار الحاسم بالوقت المناسب وكلما كان هناك بطء في نقل المعلومة سيؤدي بالتالي إلى انتفاء الغاية من الجهد الدولي في هذا الجانب.

وفي ضوء ما سبق ونتيجة للحوادث المتعلقة بالأمن البحري فقد تم انشاء العديد من مراكز المعلومات المنتشرة في مختلف ارجاء العالم وخصوصاً في المناطق التي تشهد خروقات في قضايا الأمن البحري والتي تلعب دوراً مهماً ليس فقط في نشر المعلومات للجهات المعنية وإنما لها مكنة في اليات أخرى كإقامة الدورات التدريبية وتعزيز قدرة الأطراف الفاعلة على مواجهة التهديدات الأمنية لما تمتلكه تلك المراكز المعلوماتية من قدر كبير من البيانات والاحصائيات المتعلقة بهذا الجانب ففي شرق وجنوب القارة الاسيوية دفعت الجهود الإقليمية إلى انشاء مركز لتبادل المعلومات مقره في سنغافورة والذي يعمل على جمع وتصنيف وتحليل المعلومات الواردة من الدول واعدة توزيعها على الجهات المعنية عن طريق نقاط اتصال وطنية.

وتعمل العديد من المنظمات الدولية المتخصصة العاملة في قضايا الأمن البحري والتي ترتكز في عملها بشكل كبير على الجانب المعلوماتي ومن بين تلك المنظمات المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول) والتي تعمل على تشجيع وزيادة تبادل المعلومات حول قضايا الأمن البحري ما بينها وبين الجهات الدولية العاملة والتي لعبت دوراً مهماً من خلال انشاء قاعدة بيانات عالمية متعلقة بقضايا القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن والتي سهلت كثيرا عملية تحليل المعلومات والبيانات ذات العلاقة كما يعمل الانتربول على اتاحة المعلومات حول التدفقات المالية التي تحصل عليها العصابات العاملة في الإطار البحري للجان التحقيق التي تسهل عملية ملاحقة تلك الأموال والقبض على العاملين في هذا النشاط الاجرامي، كما تعمل المنظمة البحرية الدولية في إطار تحقيق الأمن البحري من خلال تبادل المعلومات حول الحوادث الأمنية وفقاً للاتفاقيات الدولية المعنية ومن خلال الية التنسيق ما بينها وبين مراكز المعلومات والجهات الوطنية.

وتتيح توفر المعلومات الدقيقة المتعلقة بالأمن البحري الفرصة المؤاتية لاتخاذ القرارات المهمة في ملاحقة مرتكبي القضايا المتعلقة بالأمن البحري والتحقيق معهم ومحاكمتهم، كما توفر تلك المعلومات القدرة الكافية للقوات الأمنية العاملة في إطار تحقيق الأمن البحري لمنع الانتهاكات من خلال التنسيق بين القوات العاملة في هذا الجانب، فضلاً عن أن المعلومات المتعلقة بقضايا الأمن البحري المختلفة تساهم مساهمة كبيرة

في اعداد التقارير والأبحاث التي تتيح إلى وضع الحلول الناجحة لمواجهة مخاطر الأمن البحري فالتقارير الصادرة من المنظمات الدولية كالأمم المتحدة وبمختلف أجهزتها ومنظمة الشرطة الدولية والمنظمة البحرية الدولية تعتمد على ما يتم تداوله من معلومات في هذا الجانب[60].

وعلى الرغم من الأهمية الكبيرة التي توفرها عملية تبادل المعلومات إلا أن هناك مجموعة من المشاكل والمعوقات التي تقف حائلاً دون الوصول إلى الاستفادة القصوى من هذه العملية وتبرز أهم تلك المشاكل والمعوقات هو جانب عدم مشاركة بعض الجهات سواء كانت وطنية أم تلك العاملة في القطاع الخاص في إعطاء المعلومات المتعلقة بقضايا الأمن البحري بسبب أن بعض تلك المعلومات مرتبطة بقضايا تجارية أو انها تتعلق بقضايا حساسة تهم امن دول معينة[61]، فضلاً عن سعي بعض الجهات العاملة في القطاع الخاص على حل بعض القضايا بمفردها دون اللجوء إلى الجهات الدولية والوطنية للحفاظ على مصالحها فعلى سبيل المثال قامت العديد من السفن لقضايا تتعلق بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن إلى اجراء مفاوضات مباشرة مع الخاطفين ودفع مبالغ الفدى دون ابلاغ الجهات المختصة خوفا من الحاق الضرر بممتلكاتها التجارية كاحتجاز السفن وبالتالي تأخر البضائع التجارية التي من الممكن أن يتعرضوا لخسائر كبيرة تفوق قيمة الفدية المدفوعة، كما أن العصابات العاملة في البحر في الوقت الحاضر ونتيجة للتطور التقني الحاصل قد مكنتهم من الحصول على المعلومات الكفيلة لتحقيق افضل الوسائل لتحقيق مبتغاهم والافلات من القوات الأمنية من خلال تحديد المناطق التي تتواجد فيها القوات الأمنية والتمويه والهروب منها، فضلاً عن أن المعلومات المتوفرة حول القضايا المتعلقة بالأمن البحري تعد نوعا ما محدودة وخاصة لدى الدول النامية.

وفي إطار البيئة البحرية تساعد المعلومات المرتبطة بمواضيع البيئة البحرية الوقوف على انسب الحلول التي يمكن أن تحد من المخاطر التي يمكن أن تحدق بالبيئة البحرية وتعد الدول النامية اكثر الدول حاجة لهذه المعلومات وذلك بسبب محدودية قدراتها العلمية في هذا الجانب والتي تستوجب الحصول على المعلومات من الجهات المعنية في هذا الإطار، وهناك العديد من مصادر المعلومات المختصة والمعنية في هذا الجانب سواء كانت منظمات دولية واقليمية من خلال ما تمتلكه من تقنيات وبرامج مختصة بمواضيع التلوث البحري والتنوع البيولوجي وتغير المناخ، ومن خلال ذلك يمكن أن تبين التقارير والدراسات المعنية الصادرة في هذا الجانب مناطق الضعف بالبيئة البحرية والتي يمكن من خلالها الوقوف على افضل القرارات التي يمكن اتخاذها في هذا المجال.

أما فيما يتعلق بموضوع تبادل المعلومات حول الصيد غير المشروع فنجد أن المعلومات المتعلقة بهذا الموضوع تعد نوعاً ما غير مفصلة إذ تساهم الشركات الخاصة المعنية في صيد الأسماك الإبقاء على سرية تلك المعلومات كونها متعلقة بمصالحها التجارية مما اقتصر على أن تكون الدراسات المقدمة من قبل المنظمات المعنية هي الأكثر تواجداً إلا انه على الرغم من تلك الجهود إلا أنها لا تعطي صورة وافية حول الصيد غير المشروع في هذا الإطار[62].

وفي مجال محيطنا الإقليمي العربي والمعني بقضايا التبادل المعلوماتي فيما يتعلق بواقع الأمن البحري العربي فنجد محدودية الجهود العربية في هذا الإطار إذا ما تمت مقارنته بالجهود الدولية في هذا الجانب، إذ اقتصرت جهود الدول العربية على مشاركة بعض الدول في انشاء مدونة السلوك المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن والتي سبق الإشارة اليها إذ احتوت هذه المدونة على بعض الفقرات الخاصة في إطار تبادل المعلومات[63]، فضلاً عن مشاركة الدول العربية وبدعم من قبل المجتمع الدولي على انشاء بعض مراكز المعلومات في المنطقة وخاصة بعد ازدياد الخروقات المتعلقة بالأمن البحري في المنطقة العربية بداية القرن الحالي.

وفي إطار المدونة فقد اشير بالمرفق الملحق بالمدونة إلى ضرورة تعزيز تبادل الدول للمعلومات المتعلقة بالكشف عن الاخطار المحدقة بمواضيع الأمن البحري، كما اشير في المادة (2) فقرة (أ) عن توفير المعلومات ذات الصلة وابلاغها فيما يتعلق بالإرهاب البحري وصيد الأسماك غير المشروع، كما اشير في المادة (6) إلى ضرورة إيصال المعلومات والتقارير على وجه السرعة إلى الدول المشاركة فيما يتعلق بأعمال السطو المسلح التي تستهدف السفن، كما اشير أيضاً في المادة (7) من الفقرة (ج) إلى ضرورة تشكيل فرق تقوم بتحليل المعلومات والمعطيات للتصدي للمجموعات الضالعة في عمليات صيد الأسماك غير الشرعي، كما جاءت المادة (11) الفقرة (6) من ضرورة المحافظة على سرية المعلومات المتبادلة ما بين الدول في هذا الإطار، واشير في المادة (12) إلى وضع معايير للمعلومات عن الخروقات في مجال الإرهاب البحري والصيد غير المشروع والقرصنة البحرية وان تقوم المراكز المعنية بجمع هذه المعلومات وتعميمها على الجهات المعنية[64].

أما في إطار انشاء مراكز المعلومات فقد شاركت الدول العربية إلى جانب بعض الجهات الدولية كالمنظمة البحرية الدولية وبدعم من الدول الكبرى في انشاء مراكز ومكاتب معنية بالتبادل المعلوماتي في المنطقة العربية فيما يخص المواضيع المرتبطة بالأمن البحري، كما هو الحال في انشاء مركز المعلومات في اليمن[65] ومكتب الارتباط البحري في البحرين (*MARLO*) والمكتب التجاري البحري التابع للملكة

المتحدة في دبي (*UKMTO*)، وتعمل المكاتب والمراكز في هذا الإطار على التنسيق مع الفرق الوطنية الموجودة لدى الدول العربية من خلال نقل المعلومات المتعلقة بالأمن البحري، وتلقي الإنذارات وطلبات الحصول على المعلومات والمساعدة وتقوم المراكز المعنية بإدارة عمليات جمع المعلومات والبيانات في المناطق الجغرافية وتعميمها، وتساهم تلك المراكز بشكل عام نظراً لما تمتلكه من معلومات في رقع قدرات دول المنطقة في مجابهة مخاطر الأمن البحري(66).

وعلى الرغم من وجود جهود ملموسة من قبل الدول العربية في إطار التبادل المعلوماتي الخاص بالأمن البحري سواء في انشاء المراكز والمكاتب الأمنية المعلوماتية والتوقيع على المدونة البحرية إلا أن هذه الجهود تبقى محتاجة إلى الدعم من قبل الدول الأخرى ناهيك على أن المدونة وما احتوته من مواد ظلت في الغالب بدون تفعيل.

الفرع الثالث: الجهود الأمنية الدولية في إطار تحقيق الأمن البحري:

Third Branch: The International Security Efforts in the Context of Achieving the Maritime Security:

بعد أن تطرقنا في إطار تحقيق التعاون الدولي للأمن البحري لكل من الاستراتيجيات المتبعة وآلية تبادل المعلومات لتحقيق الأمن البحري كان لابد من البحث في الجهود الأمنية المتبعة في تحقيق الأمن البحري باعتبار الاليات السابقة هي اليات تسبق التنفيذ النهائي للتصدي لخروقات الأمن البحري إذ بدون الجهود الأمنية ستبقى الاليات السابقة بدون فاعلية وبدون تنفيذ.

إذ أن تحقيق الأمن البحري وبمختلف مواضيعه سواء كان في المواضيع الخاصة بالإرهاب البحري أو السطو المسلح على السفن أو القرصنة البحرية وكذلك المواضيع المرتبطة بالصيد غير المشروع والتلوث البيئي البحري يتطلب توافر قوات امنية قادرة على معالجة أي خرق من الخروقات التي تهدد الأمن البحري، ولتشعب هذه المواضيع وانتقال اثارها من بلد إلى آخر يتطلب أن يكون هناك تدابير مشتركة ومنسقة للجهود الأمنية الدولية، إذ أن العمليات الفردية للدولة لا تحقق الفاعلية المنشودة في هذا المجال، ومن بين هذه التدابير الهادفة إلى تحقيق الأمن البحري، المناورات البحرية المشتركة، والندوات والورش المشتركة للقوات الامنية، ودوريات الحراسة المشتركة في البحر وما يعلو البحر، وإيجاد فرق خاصة مهيأة لمعالجة الخروقات التي قد تعجز الجهود البسيطة على معالجتها كما هو الحال في عمليات التلوث البيئي والقرصنة البحرية والعمليات المرتبطة بالإرهاب البحري(67)، كما يتطلب التنسيق ليس فقط ما بين القوات البحرية وإنما أيضاً لجميع القوات الامنية الأخرى كالقوات البرية والجوية بسبب الحاجة في كل لحظة إلى جميع الجهود بسبب التطور الحاصل وما تمتلكه العصابات الاجرامية من تطور كبير في هذا المجال.

ومن ابرز التطبيقات الحاصلة في مجال التعاون الأمني الدولي في الوقت الحاضر ما ساهمت به العديد من المنظمات الدولية من تدابير امنية لمعالجة العمليات المرتبطة بالإرهاب البحري والسطو المسلح على السفن والقرصنة البحرية في القرن الافريقي وارتباط هذه الخروقات بعمليات الصيد غير المشروع التي كانت تقوم بها شركات الصيد غير المرخص فيها داخل المياه الإقليمية الصومالية، وما نتج من هذه العلميات من اضرار على التنوع البيولوجي للعديد من أنواع الأسماك(68).

إذ بسبب الاحداث التي حصلت في القرن الافريقي من خروقات كبيرة على مستوى الأمن البحري دفعت إلى تظافر جهود العديد من الجهود الدولية في سعيها للقضاء على الخروقات الحاصلة سواء كان على مستوى المنظمات الدولية أو الدول وقد كان للأمم المتحدة دور بارز في هذا الإطار من خلال أجهزتها المختلفة والتي ساهمت من خلال حزمة من القرارات الدولية ما زالت مستمرة لوقتنا الحاضر والتي دعت فيها جميع الجهود الدولية إلى المساهمة في معالجة الخروقات الحاصلة في القرن الافريقي وبهذا سارع كل من الاتحاد الأوربي بجهود امنية في هذا الإطار وتحت مسمى عملية (اتلاناتا) كما ساهم حلف شمال الأطلسي بعملية امنية تحت مسمى عملية (درع المحيط) فضلاً عن القوات البحرية المشتركة والتي هي عبارة عن ائتلاف بحري تقوده الولايات المتحدة الامريكية وبمشاركة العديد من الدول الأخرى، وعلى الرغم من وجود اكثر من جهة دولية سواء كانت منظمات دولية أو دول إلا أن عمل جميع هذه الجهود قد جرى على قدر كبير من التنسيق والعمل المشترك ما بين الجهات الدولية وقد أدى بالأخير إلى انحسار الخروقات التي كانت تهدد الأمن البحري في منطقة القرن الافريقي من خلال معالجة عمليات القرصنة البحرية والعمليات المرتبطة بالإرهاب البحري فضلاً عن منع شركات صيد الأسماك الأجنبية من الصيد غير المشروع داخل المياه الإقليمية الصومالية والتي كانت السبب والشرارة في حدوث تلك الخروقات الأمنية(69).

وبالرغم من حدوث تلك الانتهاكات الخطيرة المهددة للأمن البحري في المياه العربية إلا أن الجهود الأمنية العربية في هذا الجانب لم ترتقِ إلى المستوى المطلوب إذ اقتصر الامر على قرارات خجولة من قبل جامعة الدول العربية وعلى مبادرات فردية من بعض الدول العربية ضمن القوات البحرية المشتركة على الرغم من أن الدول العربية هي اكثر الدول تأثراً بهذا الجانب ويعزو ضعف هذا الاهتمام إلى عدم وجود التوجه العربي للاهتمام بقضايا الأمن البحري بشكل عام ولا بالموارد الاقتصادية المتأتية من البحر كون أن اغلب الدول العربية تعتمد اعتماداً كبيراً على الموارد النفطية ناهيك عن ضعف امكانياتها الأمنية واعتمادها في هذا تحقيق الجانب الأمني على بعض الدول الأجنبية.

الخاتمـــــــة

Conclusion

في نهاية بحثنا هذا توصلنا إلى مجموعة من الاستنتاجات والمقترحات يمكن ابرازها على الشكل الاتي:

أولاً: الاستنتاجات:

First: Findings

1. يعد مفهوم الأمن البحري مصطلح واسع النطاق يضم في ثناياه العديد من المواضيع إلا اننا في هذا البحث سلطنا على أهم المواضيع الدارجة في إطار التعامل الدولي وخصوصا في إطار التقارير الصادرة من الأمم المتحدة والتي تتمثل في كل من (الإرهاب البحري، السطو المسلح على السفن، القرصنة البحرية، البيئة البحرية، الصيد الجائر غير المصرح به)
2. شهدت المنطقة العربية تهديدا حقيقيا لأمنها البحري في بداية القرن الواحد والعشرين والتي دفع إلى تواجد الجهود الدولية في هذه المنطقة مما سبب تهديدا لأمن السواحل العربية.
3. ضعف الجهود العربية في مواجهة التحديات المتعلقة بمواضيع الأمن البحري نظرا لعدم جديتها في الاهتمام بهذه المواضيع فضلاً عن افتقارها للإمكانيات التي تؤهلها لان تنهض بهذه المسؤولية.
4. اعتمدت الدول العربية في كثير من الحالات على مواجهة مخاطر الأمن البحري على الدعم الدولي سواء كان من قبل المنظمات الدولية أم من قبل الدول الكبرى.

ثانياً: المقترحات:

second: Suggestions:

1. زيادة الوعي العربي على المستوى الشعبي والرسمي بموضوع البحار والمحيطات وعدم الاعتماد فقط على الموارد النفطية في تعزيز امكانياتها الاقتصادية.
2. تطوير قدرة الدول العربية على المستويين القانوني والفني لمواجهة التهديدات المتعلقة بالآمن البحري وإدارة هذا الموضوع من قبلها وعدم الاعتماد على الجهود الأجنبية في هذا الإطار.
3. إقامة المراكز الأمنية العربية التي يمكن أن تلعب دوراً محورياً في النهوض بالواقع الأمني البحري.
4. زيادة التعاون والتنسيق فيما بين الدول العربية لمواجهة القضايا المتعلقة بالآمن البحري.

الهوامش

Footnotes

(1) الجمعية العامة، الأمم المتحدة: تقرير الأمين العام بعنوان (المحيطات وقانون البحار)، الدورة الثالثة والستون البند 73 (أ)،A/63/63، 10 march 2008، ص 16.

(2) جمال أبو شنب و مدحت خلوصي: تكنلوجيا النقل البحري (عمليات الاسطول والسلامة البحرية)، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنلوجيا والنقل البحري، 2006، ص 3.

(3) بول بيرك: التهديد الإرهابي للامن البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، ط 1،مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2011، ص (5–6).

(4) مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية: امن منطقة البحر الأحمر، مجلة مسارات، تشرين الأول 2018، ص 8.

(5) عمراني نادية: القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع 6، جامعة البليدة 2 لونيسي علي، ص (132–133).

(6) بان كي – مون: رسالة مؤرخة 23 اذار 2012 موجهة من الأمين العام إلى رئيس مجلس الأمن، S/2012/177 26 /3/ 2012 ص (75–76)

(7) تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية في عام 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون، وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها،للمزيد من المعلومات عنها يمكن الاطلاع على الموقع الخاص بالمنظمة على الشبكة الدولية للمعلومات (الأنترنيت) على الموقع.*www.imo.org/safety*.

(8) محمد رمضان – محمود عبد المنعم:القرصنة تعود إلى حكم البحار من جديد، مجلة الرؤية، القاهرة، ع 284، 2008، ص 26.

(9) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م، 101 *www.un.org*.

(10) المنظمة البحرية الدولية، نشرة ندوة الأمن البحري بالإمارات، 2002، ص 26. *www.imo.org/safety* تاريخ آخر زيارة 2014/8/19.

(11) رضا زين العابدين: الاغتنام البحري، دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية، مطابع السفير، الإسكندرية، 1979 م، ص 48.

(12) *Major Fredrick Chew، Piracy, Maritime Terrorism and Regional interests,USA،2005،p.74*

(13) رشدي شحاته: السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي، ط1، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 2008، ص217.رشاد عارف السيد، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مج 46، القاهرة، 1990، ص 67.

(14) عادل عبد الله المسدى: أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة 2010، ص 57.

(15) زروالي سهام: اليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بومرداس، 2020، ص 131

(16) محمد عبدالقادر الفقي: تلوث البيئة البحرية من مصادر قائمة في البحر، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، سلسلة البيئة البحرية (10)، 2020، ص 4.

(17) لمزيد من التفصيل يراجع أبو الخير نشات عطا: اثر الصيد الجائر على البيئة دراسة في ضوء الفقه الإسلامي، مجلة الزهراء، ع (31) كلية الشريعة والقانون، جامعة الازهر، القاهرة، ص (308– 324)

(18) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة الجمعية العامة، تقرير الأمين العام: استدامة مصائد الأسماك، بطرق منها اتفاق عام ١٩٩٥ لتنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال والصكوك ذات الصلة، الدورة الثانية والستون البند ٧٩ (ب) من جدول الأعمال المؤقت، A62/260 15 /8/ 2007 ص (15–18).

(19) الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6723 S/PV.6723 2012/2/27، ص 23.

(20) مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن: المملكة العربية السعودية، (10–12/ 2017/1) ص 11.

(21) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6865 (*S/PV.6865 (Resumption 1*) 19 / 2012/11 ص (8– 41)

(22) لمزيد من التفصيل يراجع مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية: مصدر سابق، ص(14–15).

(23) الأمين العام، الأمم المتحدة، الجمعية العامة: الدورة الرابعة والستون المحيطات وقانون البحار *A/64/66/ADD.1* 25 /2022/11، ص 90.

(24) عزة احمد ناصر الريسي: تقرير حالية البيئة في امارة أبو ظبي 2017 جودة المياه البحرية، هيئة البيئة – أبو ظبي، 2017، ص 87.

(25) تقرير الأمين العام، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الثالثة والستون، البند 73 (أ)، مصدر سابق، ص 18.

(26) مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المنظمة البحرية الدولية: دليل للمبادئ والممارسات التي تنطبق على المهاجرين واللاجئين، ص 4.

(27) تقرير الأمين العام، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الرابعة والستون، البند 76، المحيطات وقانون البحار، *A/64/66/ADD1* 2009/11/25، ص 51.

(28) مجموعة البنك الدولي: إرشادات بشان البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالشحن البحري، 2007/4/30، ص3.

(29) الأمين العام للأمم المتحدة، الجمعية العامة: تقرير الدورة الستون البند 76 (أ) المحيطات وقانون البحار A/60/63 2005/3/4، ص (39–44).

(30) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – مجلي الأمن: تقرير الأمين العام المقدم عملا بقرار مجلس الأمن 1846 (2008) S/2009/590 13/ 11/ 2009 ص (3–16).

(31) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة الجمعية العامة: قرار اتخذته الجمعية العامة في 29 كانون الأول 2014، الدورة التاسعة والستون البند 74 (أ) *A/RES/69/245* 2015/2/24، ص (12–31).

(32) مايكل ج ماكنيرني واخرون: تحديات متعددة الجوانب وتداعياتها على منطقة البحر الأبيض المتوسط، *EUROPE RAND*، ص 14.

(33) نوع من إدارة الموارد الطبيعية التي تنطوي على اتخاذ القرارات المتعلقة بالنظام الإيكولوجي البحري بأكمله، بدلاً من الأجزاء المختلفة ويعمل هذا النظام على أن كل شيء في النظام البيئي مترابط. وان يؤخذ في الاعتبار النظم الإيكولوجية بأكملها على الرغم من إمكانية التركيز على جانب واحد سواء كان على النبات أو الحيوان.، تعريف النظام البيئي البحري تاريخ آخر زيارة 2022/4/9. ***https://sa.leskanaris.com/8044-the-definition-of-a-marine-ecosystem.html***

(34) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة الجمعية العامة: قرار اتخذته الجمعية العامة، الدورة الرابعة والستون البند 76 (أ) A/RES/64/71 2010/3/12، ص (9–18).

(35) حسام إبراهيم واخرون: كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للامن البحري، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة مجلة اتجاهات الاحداث – تقرير المستقبل، ع 30، 2019، ص (10–11).

(36) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – الجمعية العامة: المحيطات وقانون البحار تقرير الأمين العام، الدورة الرابعة والستون البند 76 A/64/66 مصدر سابق، ص (66–70).

(37) لمزيد من التفصيل يراجع المادة (6) من اتفاقية جيبوتي.

(38) لمزيد من التفصيل يراجع المادة (7) من اتفاقية جيبوتي.

(39) للمزيد من التفصيل يراجع المادة (1) من اتفاقية جيبوتي.

(40) ابها ديكسيت: بناء الشراكات لحماية المحيطات تعاون الوكالة مع المنظمات الدولية، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية، 3 /9/ 2013، ص 14.

(41) لمزيد من التفصيل يراجع عباس إبراهيم دشتي: الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير، كلية الحقوق – جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص (79– 86).

(42) بحري حميد محمد: مكافحة القرصنة البحرية في خليج عدن في ضوء قواعد القانون الدولي العام، رسالة ماجستير – كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة بيروت العربية، ص 4.

(43) سامر احمد ناجي حياش: التعاون الدولي من أجل مكافحة القرصنة البحرية (القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية انموذجا)، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية – جامعة دمشق، 2015، ص 130.

(44) عباس إبراهيم دشتي: مصدر سابق، ص 81.

(45) لمزيد من التفصيل يراجع: نشرة البيئة البحرية: السواحل البحرية والسياحة البيئية، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، ع 103 كانون الثاني 2015، ص 5.

(46) لمزيد من التفصيل يراجع مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية: حماية بيئتنا البحرية، 3 أيلول 2013، ص (12–13).

(47) جامعة الدول العربية – المنظمة العربية للتنمية الزراعية: دليل تربية الاحياء المائية في الوطن العربي، كانون الأول – 2015، ص 67.

(48) لمزيد من التفصيل يراجع شادي عبدالوهاب واخرون: كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للامن البحري، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ع 30، 2019، ص(17– 20).

(49) لمزيد من التفصيل يراجع مايكل ج ماكنيرني: مصدر سابق، ص (12–22).

(50) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، S/2016/843، 10/7/ 2016، ص (4–11).

(51) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام المقدم عملا بقرار مجلس الأمن 1846 (2008)، S/2009/590، مصدر سابق، ص (3–4).

(52) شركة الأبحاث والإدارة والتطوير المستقلة *THREE STONES INTERNATIONAL*: خليج غينيا: تعزيز الأمن البحري محور المسار الاستراتيجي للناتو باتجاه الجنوب، 2021/2/17، ص 8.

(53) *Catania Declaration: Annex V ،UNEP(DEC)MED.IG15/11 Annex v ،p (3-4.)*

(54) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – الجمعية العامة: تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار الدورة الرابعة والستون، *A/64/66/ADD1*، مصدر سابق، ص (83–126).

(55) عبدالخالق كمال الدين سلمي و سامح قبارى راشد: دور التقنيات الحديثة والتعاون الدولي في تبادل المعلومات لحماية امن الموانئ والحدود البحرية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنلوجيا والنقل البحري – كلية النقل البحري والتكنلوجيا، ص 10.

(56) الأمم المتحدة – الجمعية العامة: تقرير عن اعمال عملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشان المحيطات وقانون البحار في اجتماعها التاسع، الدور الثالثة والستون، *A/63/174* 2008/6/25، ص 5.

(57) من بين تلك القرارات الصادرة من مجلس الأمن (القرار رقم (1816) لسنة 2008 والقرار (1846) لسنة 2008 والقرار المرقم (1976) لسنة 2011) والقرار الصادر من الجمعية العامة (111/63) لسنة 2008 لمزيد من التفصيل يراجع حنان نايف ملاعب: التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، مجلة الشريعة والقانون – كلية القانون – جامعة الامارات العربية المتحدة ع 72، السنة 31، تشرين الأول 2017، ص (25–26).

(58) الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عملا بقرار مجلس الأمن 1847 (2008)، مصدر سابق، ص9.

(59) بوخميس وناسة: دور أنظمة الاتصالات في سلامة الملاحة البحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، م 3، ع 1، 2016، ص 132.

(60) الأمم المتحدة – الجمعية العامة: تقرير الأمين العام (المحيطات وقانون البحار)، الدورة الخامسة والستون، A/65/69 2010/3/29، ص 13.

(61) منطقة حلف شمال الاطلسي: تقرير خليج غينيا: مصدر سابق، ص 9.

(62) الأمم المتحدة – مجلس الأمن: القرار 2077(2012) الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 6867 المعقود في 21 تشرين الثاني 2012، (*S/RES/2077(2012)* 2012/11/21، ص 2.

(63) الأمم المتحدة – الجمعية العامة: تقرير الأمين العام، الدورة الخامسة والستون، مصدر سابق، ص 88.

(64) لمزيد من التفصيل يراجع مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن.

(65) الأمم المتحدة – مجلس الأمن (القرار 2077 (2012)): مصدر سابق، ص 6.

(66) الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام المقدم عملا بقرار مجلس الأمن 1846 (2008)، مصدر سابق، ص 27.

(67) ديفيد سي اميليوفوينو و غاري روشفورس: المنهج المرجعي لمكافحة الإرهاب، حلف شمال الأطلسي (الناتو)، أيار 2020، ص 68.

(68) الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، S/2016/843 2016/10/7، ص 16.

لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عملا بقرار مجلس الأمن 1846 (2008)،مصدر سابق، ص (5–9).

المصـــــادر

References

الكتب:

Books:

I. بول بيرك: التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الامارات العربية المتحدة، ط 1،مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2011.

II. جامعة الدول العربية – المنظمة العربية للتنمية الزراعية: دليل تربية الاحياء المائية في الوطن العربي، كانون الأول – 2015.

III. جمال أبو شنب و مدحت خلوصي: تكنلوجيا النقل البحري (عمليات الاسطول والسلامة البحرية)، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنلوجيا والنقل البحري، 2006.

IV. ديفيد سي اميليوفوينو و غاري روشفورس: المنهج المرجعي لمكافحة الإرهاب، حلف شمال الأطلسي (الناتو)، أيار 2020.

V. رشدي شحاته: السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي، ط1، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 2008.

VI. رضا زين العابدين: الاغتنام البحري، دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية، مطابع السفير، الإسكندرية، 1979.

VII. شادي عبدالوهاب واخرون: كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للامن البحري، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ع 30، 2019.

VIII. شركة الأبحاث والإدارة والتطوير المستقلة *THREE STONES INTERNATIONAL*: خليج غينيا: تعزيز الأمن البحري محور المسار الاستراتيجي للناتو باتجاه الجنوب، 2021/2/17.

IX. عادل عبد الله المسدى: أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، ط1، دار النهضة العربية، القاهرة 2010.

X. عبدالخالق كمال الدين سلمي و سامح قبارى راشد: دور التقنيات الحديثة والتعاون الدولي في تبادل المعلومات لحماية امن الموانئ والحدود البحرية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنلوجيا والنقل البحري –كلية النقل البحري والتكنلوجيا.

XI. عزة احمد ناصر الريسي: تقرير حالية البيئة في امارة أبو ظبي 2017 جودة المياه البحرية، هيئة البيئة – أبو ظبي، 2017.

XII. مايكل ج ماكنيرني واخرون: تحديات متعددة الجوانب وتداعياتها على منطقة البحر الأبيض المتوسط، *EUROPE RAND*.

XIII. مجموعة البنك الدولي: إرشادات بشان البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالشحن البحري، 2007/4/30.

XIV. محمد عبدالقادر الفقي: تلوث البيئة البحرية من مصادر قائمة في البحر، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، سلسلة البيئة البحرية (10)، 2020.

XV. مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، المنظمة البحرية الدولية: دليل للمبادئ والممارسات التي تنطبق على المهاجرين واللاجئين.

الرسائل والأطاريح:

Theses and Dissertations:

I. بحري حميد محمد: مكافحة القرصنة البحرية في خليج عدن في ضوء قواعد القانون الدولي العام، رسالة ماجستير –كلية الحقوق والعلوم السياسية – جامعة بيروت العربية.

II. زروالي سهام: اليات حماية البيئة البحرية من التلوث بالزيت، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة بومرداس، 2020.

III. سامر احمد ناجي حياش: التعاون الدولي من أجل مكافحة القرصنة البحرية (القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية انموذجا)، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية – جامعة دمشق، 2015.

IV. عباس إبراهيم دشتي: الجوانب القانونية لتلوث البيئة البحرية بالنفط، رسالة ماجستير، كلية الحقوق – جامعة الشرق الأوسط، 2010.

البحوث والمجلات:

Researches and Journals:

I. ابها ديكسيت: بناء الشراكات لحماية المحيطات تعاون الوكالة مع المنظمات الدولية، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية، 3 /9/ 2013

II. أبو الخير نشات عطا: اثر الصيد الجائر على البيئة دراسة في ضوء الفقه الإسلامي، مجلة الزهراء، ع (31) كلية الشريعة والقانون، جامعة الازهر، القاهرة.

III. بوخميس وناسة: دور أنظمة الاتصالات في سلامة الملاحة البحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، م 3، ع 1، 2016.

IV. حسام إبراهيم واخرون: كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة مجلة اتجاهات الاحداث – تقرير المستقبل، ع 30، 2019.

V. حنان نايف ملاعب: التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية، مجلة الشريعة والقانون – كلية القانون – جامعة الامارات العربية المتحدة ع 72، السنة 31، تشرين الأول 2017.

VI. رشاد عارف السيد، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار، المجلة المصرية للقانون الدولي، مج 46، القاهرة، 1990.

VII. عمراني نادية: القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، ع 6، جامعة البليدة 2 لونيسي علي.

VIII. مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية: حماية بيئتنا البحرية، 3 أيلول 2013.

IX. محمد رمضان – محمود عبد المنعم:القرصنة تعود إلى حكم البحار من جديد، مجلة الرؤية، القاهرة، ع 284، 2008.

X. مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية: امن منطقة البحر الأحمر، مجلة مسارات، تشرين الأول 2018.

XI. المنظمة البحرية الدولية، نشرة ندوة الأمن البحري بالإمارات، 2002.

XII. نشرة البيئة البحرية: السواحل البحرية والسياحة البيئية، المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية، ع 103 كانون الثاني 2015.

الاتفاقيات الدولية:

International Conventions:

I. مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن: المملكة العربية السعودية، (10– 12/ 1/2017).

القرارات والتقارير الدولية:

International Decisions and Reports:

I. الأمم المتحدة – الجمعية العامة: تقرير الأمين العام (المحيطات وقانون البحار)، الدورة الخامسة والستون، A/65/69 29/3/2010.

II. الأمم المتحدة – الجمعية العامة: تقرير عن اعمال عملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة باب العضوية بشان المحيطات وقانون البحار في اجتماعها التاسع، الدور الثالثة والستون، A/63/174 25/6/2008.

III. الأمم المتحدة – مجلس الأمن: القرار 2077(2012) الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 6867 المعقود في 21 تشرين الثاني 2012، *S/RES/2077(2012)*

IV. الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، *S/2016/843*، 7/10/ 2016.

V. الأمم المتحدة – مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، *S/2016/843* 7/10/2016.

VI. الأمم المتحدة – مجلي الأمن: تقرير الأمين العام المقدم عملا بقرار مجلس الأمن 1846 (2008) *S/2009/590* 13/ 11/ 2009.

VII. الأمم المتحدة الجمعية العامة: قرار اتخذته الجمعية العامة، الدورة الرابعة والستون البند 76 (أ) *A/RES/64/71* 2010/3/12.

VIII. الأمم المتحدة الجمعية العامة: قرار اتخذته الجمعية العامة في 29 كانون الأول 2014، الدورة التاسعة والستون البند 74 (أ) *A/RES/69/245* 2015/2/24.

IX. الأمم المتحدة الجمعية العامة، تقرير الأمين العام: استدامة مصائد الأسماك، بطرق منها اتفاق عام ١٩٩٥ لتنفيذ ما تتضمنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤرخة ١٠ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨٢ من أحكام بشأن حفظ وإدارة الأرصدة السمكية المتداخلة المناطق والأرصدة السمكية الكثيرة الارتحال والصكوك ذات الصلة، الدورة الثانية والستون البند ٧٩ (ب) من جدول الأعمال المؤقت، *A62/260* 15 /8/ 2007.

X. الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6723 *S/PV.6723* 2012/2/27.

XI. الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6865 *(Resumption 1) S/PV.6865* 19 / 2012/11.

XII. الأمين العام، الأمم المتحدة، الجمعية العامة: الدورة الرابعة والستون المحيطات وقانون البحار *A/64/66/ADD.1* 25 /2022/11.

XIII. الأمين العام للأمم المتحدة، الجمعية العامة: تقرير الدورة الستون البند 76 (أ) المحيطات وقانون البحار *A/60/63* 2005/3/4.

XIV. بان كي – مون: رسالة مؤرخة 23 اذار 2012 موجهة من الأمين العام إلى رئيس مجلس الأمن، *S/2012/177* 26 /3/ 2012.

XV. تقرير الأمين العام، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الرابعة والستون، البند 76، المحيطات وقانون البحار، *A/64/66/ADD1* 2009/11/25.

XVI. الجمعية العامة، الأمم المتحدة: تقرير الأمين العام بعنوان (المحيطات وقانون البحار)، الدورة الثالثة والستون البند 73 (أ)، A/63/63، *10 march 2008* .

المصادر الأجنبية:

Foreign sources:

I. *Major Fredrick Chew، Piracy, Maritime Terrorism and Regional interests,USA،2005.*

II. *Catania Declaration: Annex V، UNEP(DEC)MED.IG15/11 Annex v.*

الانترنيت:

Internet:

I. *www.imo.org/safety*

II. **اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982**، *www.un.org*.

III. *https://sa.leskanaris.com/8044-the-definition-of-a-marine-ecosystem.html.*