



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/library/1284>

تاريخ الاسترداد: 2025/05/13 19:18 +03

الموسوعة السياسية 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 السياسية – Encyclopedia Political – يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسية – 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 ديالي ورفده في مكتبة الموسوعة السياسية
مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكرية ومتطلبات رخصة المنشاع الإبداعي التي يتضمن المقال تحتها.



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 الدقيق: القانون الدولي

الاختصاص العام: القانون العام

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

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

تاریخ الاستلام: 2022/6/6 – تاریخ القبول: 2022/07/17 – تاریخ 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 تحديّ الأمن البحري في الكثير من المناطق البحريّة في العالم وكان للمنطقة العربيّة وبالأخص في منطقة القرن الإفريقي مساحةً لهذا التهديد نتيجةً لأسباب عديدة ومتعددة ساهمت في زيادة المخاطر المحدقة بالأمن البحري والتي ولدت آثاراً كبيرة على المجتمع الدولي بشكل عام والدول العربيّة بشكل خاص، وكان لهذه الآثار الخطيرة أن اندفع المجتمع الدولي بمختلف أدواته لمواجهة هذه التهديدات المحدقة بالأمن البحري والتي تمثل في (الإرهاب البحري، القرصنة البحريّة والسطو المسلح على السفن، التلوث البيئي، الصيد غير المشروع)، مستعيناً بتجديده وسائله القانونية والماديه، وقد ساهمت تلك الوسائل والأدوات في تقليل الكثير من الأخطار المحدقة والمرافقة بالأمن البحري، وقد كان للدول العربيّة في هذا المجال دوراً يتصف بالمحودية إذا ما قمنا مقارنته مع باقي الجهود الدوليّة إذ سعت الأخيرة إلى بذل الجهد الكبير في مجال التصدي لمخاطر الأمن البحري من خلال توفير القدرات العسكريّة وإنشاء المراكز الدوليّة المعنية في هذا الجانب وتوفير الدعم المادي وتحيئة الدراسات والمؤتمرات المعنية للتتصدي لمخاطر الأمن البحري وإنشاء مراكز التدريب فضلاً عن مشاركة القطاع الخاص في هذا الجانب كونه المتضرر الأكبر 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.

المقدمة

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 تطويراً 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 والتكنولوجي 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 من 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 وبالتالي 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 المختللة 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 الالزمة 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، وإن 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 وتقدير الدول العربية في سبيل تحقيق الأمن البحري.

المطلب الأول

The First Issue

التعريف بالأمن البحري

Definition of Maritime Security

ستتناول 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 والسطوسلح على السفن فضلاً عن الأعمال الإرهابية، كما يدخل أيضاً في مفهوم الأمن البحري ما يدخل من المخاطر الخدقة 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 ومتغيرة ومتكلمة تقوم بها جميع القطاعات العاملة في إطار تحقيق الأمن كالقوى البرية والجوية والبحرية والتي انتهت نهجاً حديثاً يختلف عن الفترات السابقة.

وإذا ما حاولنا إيجاد تعريف للأمن البحري نجد أن هناك تعددًا للمواضيع الداخلة فيه وكذلك ما تحمله رؤية الدولة في هذا الجانب أدت إلى تعدد التعريف وتتنوعها فنجد بعض التعريفات تركز على جانب الحماية من الخطير الخارجي كالاعتداءسلح من قبل دولة أخرى⁽²⁾، أو لحماية الموارد الاقتصادية مما اضطر البعض إلى تناول التعريف بكل عناصره وهو ما ذهب إليه адмирال (ريوتا) حول مفهوم الأمن البحري إذ عرفه من المنطلق العسكري بأنه (حماية للوطن واقتصاد الامة من الهجمات العسكرية البحرية التقليدية) ومن وجهاً موسعة أكثر 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 أشمل وواسع بأنه (حماية كافة المصالح البحرية للدولة).

بينما نجد بعض التعارف ترکز على جانب واحد من عناصر الأمن البحري فعلى سبيل المثال عرف مجلس التعاون الأمني في منطقة آسيا - الخليط الهادئ الإرهاب البحري المرتبط بالأمن البحري بأنه (ممارسة أفعال وأنشطة 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 مراافق أو مبان سياحية، بما في ذلك المنتجعات السياسية ومناطق الموانئ والبلدات أو المدن الساحلية)⁽³⁾.

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

أولاً: الشمولية: وتعني 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 محمل الجهد الوطني والتي تسعى إلى تحقيق مقاربة وطنية لمفهوم الأمن البحري والعمل على إيجاد الحلول الالزمة 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 تتدخل فيما بينها، وبهذا يجب إيجاد تنسيق ملائم في هذا الجانب ما بين الدول الإقليمية المعنية.

رابعاً: المنظومة الدولية: من أجل إيجاد حلول أكبر وخاصة في ظل تنازع المخاطر الأمنية لا بد من وجود إطار دولي له من الأدوات الالزمة للوقوف في وجه المخاطر الأمنية وهذا تعمل المنظمات الدولية العامة والمختصة إلى جانب الدول العظمى والكبيرة التي تمتلك من القدرات التي تساعده المجتمع الدولي كالولايات المتحدة وبريطانيا والصين والدول الأوروبية كون أن آثار المخاطر الأمنية لا تحدد دول المنطقة بل تلقي بأثارها على المجتمع الدولي وهذا ما لمسناه في احداث القرصنة البحرية في الصومال والتي ألمت بها دول المنطقة وإنما على دول العالم مما دفع العديد من الجهات الدولية للتدخل كال الأمم المتحدة والاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي فضلاً عن الكثير من الدول المعنية⁽⁴⁾.

الفرع الثاني: المواقيع المرتبطة بالوضع الأمني:

Second Branch: The Issues Associated with the Security Situation:

بينا فيما تقدم أن هناك الكثير من المواقيع التي تدخل في إطار واهتمام موضوع الأمان البحري، إلا أنها ستركت على المواقيع التي كانت مدار اهتمام التقارير الصادرة من الأمم المتحدة والمتعلقة بالأمن البحري ويمكن إبراز أهم تلك المواقيع على النحو الآتي:

أولاً: القرصنة البحرية:

تعد القرصنة البحرية من أقدم الظواهر الإجرامية التي شهدتها العالم وأدت بتأثيرها الخطيرة على الأمان البحري، وعلى الرغم من المحاولات الكثيرة للحد من خطورتها فنجد لها نشاطاً ملحوظاً بين الفينة والأخرى، وقد تناولت بشكل ملحوظ في نهاية القرن العشرين وكانت منطقتنا العربية وبالأخص في القرن الأفريقي مسرحاً لهذه الجريمة والتي أثرت بها على المجتمع الدولي باسره، لارتباطها بمجمل عمليات النقل التجاري⁽⁵⁾.

ولقدّم هذه الظاهرة وتأثيرها الخطير على الأمان البحري فقد استقر العرف الدولي على تحريمها وإنزال أقصى العقوبات بحق مرتكبيها، كما كان للحركة الفقهية دوراً كبيراً في تناول هذه الظاهرة في مؤلفاتهم وشروحاً لهم فقد عرفها الفقيه (بيلا) بأنها (أفعال يتم ارتكابها بداعي المكاسب الخاصة وهي موجهة ضد الأشخاص بذواهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ومن شأن هذه الأفعال الأخلاقي بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها) كما عرفها الدكتور الغنيمي بأنها ((إتيان إعمال أكره 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 لأعلى 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 أنها سنأخذ بالتعريف الذي تناولته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 كونه يمثل الإطار العام لمكافحة القرصنة البحرية كما أنه 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 تتتنوع 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 أعلى البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متنه 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 تمر 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 ينونون 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 أعمال القرصنة البحرية فإذا ما ثبت أن تلك السفن مرتكبة لأعمال القرصنة البحرية يحق للدول صاحبة السفن التي قامت باقتياض سفن القرصنة بمحاكمتهم وفقاً لقوانينها الوطنية كون أن جريمة القرصنة البحرية ذات اختصاص شامل تتبع جميع الدول حق تتابع ومحاسبة ومحاكمة مرتكبي القرصنة البحرية.

ثانياً: جريمة السطوسلح على السفن:

عرفت المنظمة البحرية الدولية في قرارها رقم (22/0922) عام جريمة السطوسلح على السفن 2001 بأنها (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، ويقترب 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 ويعتبر اختصاص القانوني والقضائي لهذه الجريمة للدولة الساحلية على خلاف جريمة القرصنة البحرية التي يقع اختصاص 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⁾، وعرف بأنه: (تعد 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 تقاربًا بين الإرهاب البحري وأعمال القرصنة البحرية، إذ يشتراكان بممارسة أعمال عنف غير مشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات، ويشكلاان تهديداً للأمن البحري، فضلاً عن تأثيرها الكبير على محمل 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 الحالات البحرية التي تخضع لولاية الدولة الساحلية فضلاً عن أعلى البحار.

2. يختلف الإرهاب البحري من خلال الباعث إذ الهدف الأساسي من ارتكاب العمليات الإرهابية البحرية هو التأثير على المصايد الحيوية للدولة المستهدفة بهدف التأثير عليها⁽¹³⁾.

3. يسعى الإرهاب البحري إلى اجتذاب الرأي العالمي من خلال تصوير اغلب عملياته من أجل إشاعة الرهبة في باقي المجتمع الدولي بينما مرتكبي الجرائم الأخرى داماً 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 مؤتمر 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، وأن كلكيوب An Cliquetb) بأنها (مجموعة النظم الايكولوجية البحرية المختلفة التي تضم المكونات الفيزيائية والكيميائية والبيولوجية للبحر 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 البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها) ⁽¹⁵⁾.

أما بالنسبة للتلوث البحري الذي يرتبط ارتباطاً كبيراً بالبيئة البحرية فيعرف بأنه (أى تغير 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 أية مواد أو مصادر للطاقة إلى البيئة البحرية تترتب عليها أو يتحمل أن تترتب عليها آثار ضارة كالأضرار بالموارد الحية وتحديد صحة الإنسان وتعويق الأنشطة البحرية بما في ذلك صيد الأسماك وفساد صلاحية مياه البحر للاستخدام والحد من قيام المرافق الترفيهية) ⁽¹⁶⁾.

خامساً: الصيد الجائر غير المصرح به:

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

عرفت بأنها (الصيد أو الاستيلاء غير المشروع على الحيوانات والأسماك 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 أنحاء العالم ومسبياً 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 دون 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 والحلولة 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 أعلى البحار ووضع السبل الكفيلة لمواجهة الصيد الجائر وغير منظم، ومن بين الاتفاقيات الأخرى (اتفاقية الفاو بشأن 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 الآليات والوسائل للحد من مخاطر الصيد الجائر تمثل 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 وتقنيتها 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 الداخلية 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 الإفريقي وخاصة في الصومال وتكرار الحوادث الإرهاب البحري وما يشهده البحر الأحمر والخليج العربي من حدوث عمليات إرهابية القت بضلاطها الكبيرة على الدول العربية، فضلاً عن ما تشهده بعض المناطق البحرية من صيد جائز غير مصرح به فعلى سبيل المثال ما شهدته الصومال من عمليات صيد للأسمك 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 بآثارها 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 تمثل 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 وخصوصاً في كل من خليج عدن والسواحل الصومالية إلى الاستعانة بمسارات بحرية بديلة أو لدفع فدى الناقلات البحرية النفطية والتجارية المخطوفة فضلاً عن ارتفاع أقساط التأمين وما شهدته مصر من حوادث إرهابية متعلقة بأمن قناة السويس خير دليل على ذلك وهذا كله يلقي بآثاره على ارتفاع تكلفة إيصال النفط والمواد التجارية الأخرى وبالتالي تأثيره على سير حمل 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 أكثر 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 الآمن للسفن والتي أصبحت عبارة عن مسرح للقوات الدولية وبالتالي تأثيره على سيادة تلك الدول فيما يتعلق بأمنها الوطني، فضلاً عن تأثر حياة البحارة وأسرهم 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 توجّه من قبل الولايات المتحدة بخصوصية الأمن البحري عن طريق شركات الحماية البحرية والذي يعد إليه جديداً لم تشهد لها الساحة الدولية من قبل⁽²²⁾.

ومن جانب آخر تتسم البيئة البحرية العربية بموقع مهم ونشط لاهتمام البحث في إطار البيئة البحرية كون المنطقة تشهد نشاطاً 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 وتصرف مياه الصرف الصحي المباشر إلى مياه البحر، وما تخلفه الناقلات البحرية من مخلفات أثناء 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 أكثر المناطق تعرضها لذلك وخاصة في الاحداث الأخيرة التي شهدتها اليمن من سيطرة مليشيا الحوثي وابتعاد الحكومة المركزية في معالجة المخلفات التي تتسرب من الناقلات النفطية المحتجزة في تلك المياه والتي اوجبت دخول الأمم المتحدة لمعالجة تلك الحالات، كما تتعرض مياه الخليج وبالاخص في منطقة شط العرب أيضاً إلى كثرة وجود الطحالب بسبب الطبيعة الجغرافية وما تلقى به الناقلات من مواد

تفریغیہ والذی ساھم فی نفوک الکثیر من الأسماك والشعاب المرجانیة فضلاً عن ما يصدر من تلك السفن من انبعاثات عن الوقود المترقب في تشغیل السفن⁽²³⁾.

کما تعانی البيئة البحرية العربية من ظاهرة تصريف مياه الصرف الصحي إلى البحر وفي هذا الإطار فإنَّ الدول العربية متباينة في معالجة الصرف الصحي الملقي في البحر على ثلاث مستويات فقسم من الدول وهي دول الخليج العربي تعالج المياه بإعادتها تدويرها واستخدامه في الزراعة والصناعة⁽²⁴⁾ أما الباقی فيلقى في البحر والقسم الثاني من الدول كالعراق ومصر فأنها تعالج المياه بصورة معتدلة إلا إنها لا ترقى إلى المعايير الدولية والقسم الآخر من الدول يلقى 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.

کما 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 الأفريقي 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:*

ستنطرب 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:

عاني التنظيم القانوني للأمن البحري وعلى فترات زمنية طويلة من غياب التنسيق واستقلالية الاتفاقيات بعضها عن البعض الآخر، إلا أن التطورات الحاصلة في الوقت الحاضر في مجال الأمن البحري وخاصة في ظل تواجد الأمم المتحدة وما تقوم به المنظمات الدولية المنصوصة 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 والمخيطات بشكل خاص وهذا يلقي على جميع الدول العمل وفق هذا المجال، كما أخذت 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 مراقبتها مجالاتها البحرية لمنع ومعاقبة خرق قوانينها وانظمتها الكمركية والصحية وال المتعلقة 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 الخشنة 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 والسطوسلح على السفن فقد تطرقنا إلى الإطار القانوني لها في معرض تعريفنا لكلا الجريمين.

أما فيما يتعلق بالإرهاب البحري فجدر أن هناك العديد من الاتفاقيات الدولية المعنية في هذا الجانب ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية قمع الأعمال 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 الأعمال 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 موضوع 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 1996 والاتفاقية الدولية لمنع التلوث الناجم عن السفن عام 1973 المطبقة على ناقلات النفط التي يبلغ إجمالي وزن حمولتها 150 طن فما فوق⁽²⁸⁾ والبروتوكول الملحق بها لعام 1978 والمرافق الست الملحقة بالاتفاقية التي تناولت العديد من المعايير المتعلقة بها فالملحق الأول تناول المواد السائلة الضارة، والمرفق الثاني أخذ بالمواد المؤذية المعيبة والمحمولة بحراً، والمرفق الثالث تناول الصرف الصحي، والمرفق الرابع أخذ القمامات 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 وغير 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 والإشارة إلى القواعد الخاصة بالصيد، فضلاً عن اتفاقية الأمم المتحدة للأرصدة السمكية واتفاقية منظمة الأغذية والزراعة عام 1993 من أجل تعزيز امتثال سفن الصيد

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

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

ثانياً: المنظمات العاملة في الأمن البحري:

تنوع المنظمات العاملة في إطار تحقيق الأمن البحري سواء كانت منظمات ذات اختصاص عام كال الأمم 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 تنوّعت نشاطات تلك المنظمات بحسب المواضيع المرتبطة بالأمن البحري وسبعين في هذا المجال أهم تلك المواضيع من خلال سعي هذه المنظمات في إطار تحقيق الأمن البحري.

بعد موضوع القرصنة البحرية والسطوسلح والإرهاب البحري في الآونة الأخيرة محور اهتمام العديد من المنظمات الدولية لما احدثته من تأثيرات كبيرة على الساحة الدولية وسعى 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 وبافي المنظمات الأخرى، وفي سبيل تعزيز جهدها في هذا الإطار بذلت العديد من الإجراءات ومنها التركيز على الإبلاغ الفوري لحوادث القرصنة البحرية والسطوسلح على السفن إلى الدول الساحلية، وإصدار التقارير الدورية عن جميع حوادث المتعلقة بالإرهاب البحري والقرصنة البحرية والسطوسلح، 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 بإعداد 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 المعنى بالمخدرات والجريمة فيما يخص تجميع التشريعات الوطنية المتعلقة بالقرصنة والعمليات المرتبطة بالإرهاب البحري، كما يعمل مكتب الأمم المتحدة المعنى 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 (ناتو) بعملية تعزيز عملياتها في السعي لتقليل التهديدات المتعلقة بالأمن البحري وبالأخص بالعمليات الإرهابية في كل من البحر المتوسط والخليط 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 الأفريقي، 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 الرشادات والمعايير، ومن ابرز جهودها في هذا الجانب التقليل من آثار التلوث على النظم الإيكولوجية البحرية⁽³³⁾ من خلال تحقيق استراتيجيات منسقة في هذا الإطار، فضلاً عن جهودها في إطار رفع الغواص وخاصية 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 أنها 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 الآمن للمواد المشعة، كما تعمل المنظمة البحرية الدولية وبالتعاون مع

المنظمة العالمية للأرصاد الجوية فيما يخص موضوع تحمض المحيطات والآثار 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 للاحفاظ 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 الأم 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 أنها فسحت المجال أيضاً للاتفاقيات الدولية الإقليمية أن تعالج القضايا المرتبطة بالدول ذات القضايا المشتركة، ومن خلال استعراضنا في الفرع السابق للإطار القانوني الدولي للأمن البحري نجد هناك تعدد وتنوع للاحتفاقيات التي عالجت قضايا الأمن البحري، وقد سارت التنظيمات الإقليمية على هذا النهج، وكان من المفترض على الدول العربية أن تنتهي 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 تعط موضوع الأمن البحري الاهتمام الذي يعكس الواقع الإقليمي لهذه الدول، إذ أن المراجع لمعظم مواضيع الأمن البحري العربي لم تكن على قدر من الأهمية إلا بالقدر البسيط والتي تتمحور في مدوني جيبيوي والتي لو لا 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 (جيبيتي) الخاصة بالسلوك المعدلة المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غرب المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن، واتفاقية الكويت الإقليمية الخاصة بالتعاون لحماية البيئة البحرية من التلوث.

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

تمت الدعوة إلى عقد (مدونة جيبيتي) 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 المجموعة العربية، وقد عاجلت 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 جيبيتي أساساً مهماً للعمل على الصعدين الإقليمي والوطني لمكافحة القرصنة البحرية والقضايا المتعلقة بالأمن البحري من خلال آلية تنسيق ما بين الدول المعنية وخصوصاً العربية منها مع باقي الجهات الدولية المعنية وتطوير القدرة الذاتية لهذه الدول، وقد وضعت الاتفاقية آليات 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 البيولوجي البحري واتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من هذه الظاهرة وتحقيق الاستقرار الذي يدفع إلى السياحة والاستثمار، فضلاً عن اهتمامها بموضوع التلوث البحري إذ أشارت إلى ذلك المادة (1) الفقرة (ط) بمنع رمي النفايات السامة بشكل غير قانوني⁽³⁹⁾.

والملاحظ على اتفاقية جيبيتي 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 24/4/1978 من قبل ثمان دول وهم كل من دول مجلس التعاون الخليجي العربي فضلاً عن العراق وايران⁽⁴⁰⁾، وقد وضعت هذه الاتفاقية أسس الحفاظة على البيئة البحرية ورسمت الأطر الاستراتيجية بهذا الخصوص، وقد تمحض من هذه الاتفاقية إنشاء المنظمة الإقليمية لحماية البيئة البحرية في 1/7/1979، كما تمحض أيضاً عن هذه الاتفاقية إنشاء بروتوكول ملحق بها والخاص بالتعاون الإقليمي في مكافحة التلوث بالزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة فضلاً عن البروتوكول الخاص بالتلويث 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 وأضيف إليها أيضاً بروتوكول التحكم في النقل البحري للنفايات الخطيرة 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 الأمان 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 منتها البحري والتي هي في امس الحاجة إليه.

ثانياً: المنظمات العربية العاملة في إطار الأمان البحري:

شهدت المنطقة العربية نشاطاً ملحوظاً في السنوات الأخيرة فيما يتعلق بالمواضيع المرتبطة بالأمن البحري وخاصة في موضوع القرصنة البحرية وكان لراما 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 يعزى إلى البيان الأساسي للجامعة وضعف الآليات الموجودة في ميثاق الجامعة تناهيك 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 سالفه الذكر، وتعمل المنظمة في هذا المجال من خلال تنسيق الجهود بين الدول الأعضاء لحماية المياه في المنطقة الإقليمية كذلك الحفاظ على النظام البيئي والحياة المائية وتعمل المنظمة على إعداد البرامج والأنشطة المتعلقة بالبيئة البحرية والاسهام في التوعية في النشاط البحري لدى الرأي العام⁽⁴⁴⁾، وللمنظمة نشاطات مشتركة منذ نشأتها مع عدة جهات دولية وممثلة مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية في مجال اجراء المسح وفحص الملوثات للمياه الساحلية والرواسب والأسماك، وتساعد هذه النشاطات على إعطاء صورة واضحة للحياة البحرية في المنطقة، وتعمل أيضاً الوكالة وبالتنسيق مع الدول المعنية في المنظمة على تقييم الاحتياجات الالزمة للبنية التحتية وتحيئة 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 جداً 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 يتبيّن 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 الكبيرة لهذه المواجهات للدول العربية.

المطلب الثالث

Third Issue

التعاون الدولي في إطار تحقيق الأمن البحري

The International Cooperation in the Context of Achieving the Maritime Security

إن تحقيق الأمن البحري يتطلب تعاون جهات دولية متعددة كون أن المواجهات المتعلقة بالأمن البحري مرتبطة ب استراتيجيات واهداف ومصالح للعديد من الدول وبهذا فإن أي خرق أو تهديد للأمن البحري لا يقتصر بأثره على دولة معينة وإنما ينتقل إلى العديد من الدول الأخرى وبهذا فقد ادركت الدول والمنظمات الدولية هذا الامر وسعت إلى تكثيف تلك الجهود للوصول إلى أكبر قدر ممكن في مجال تحقيق الأمن البحري، كما وتبرز أهمية هذا المسعى إلى المنظمات والتكتلات الإقليمية لكي تلعب دوراً مهماً كون

أن التنظيم الإقليمي يكون أكثر قدرةً وادراكاً للمشاكل التي تحيط به ويكون التنسيق أكثر ارتباطاً لأن يلعب دوراً مهماً من خلال وضع الاستراتيجيات المناسبة ووضع الجهود الأمنية وتبادل المعلومات في أفضل صورة ممكنة لتحقيق أهدافها في هذا الإطار، وضمن هذا الإطار التنظيم الإقليمي يقع على عاتق الدول العربية أن توأكب هذه الجهود وأن تعمل فيما بينها من خلال وضع الاستراتيجيات التي تلائم طبيعة واقعها الجغرافي ووضع الجهود الأمنية الكافية في هذا الإطار وعليه سنبحث في هذا المطلب جهود المجتمع الدولي من خلال الاستراتيجيات المشتركة وتبادل المعلومات فضلاًًاً الجهود الدولية الأمنية وسنطرق 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:

ستطرق في هذا الفرع إلى ما وضعته المجتمع الدولي من استراتيجيات في هذا الإطار سواء تلك التي وضعـت 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 الأمريكية وبريطانيا من بين تلك الاستراتيجيات وينطلق اهتمام تلك الدول بهذا الموضوع لما يمثله موضوع البحار بشكل عام والأمن البحري بشكل خاص أهمية كبيرة في الوصول لتحقيق مصالحها والتي تواصلت على مر التاريخ.

فاستراتيجية الأمن البحري الأمريكي تعتمد على الخطة الموضوعة سنة 2005 المعتمدة لدى كل من وزارة الداخلية 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 أمن أنظمة المواصلات البحوية⁽⁴⁸⁾.

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

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

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

كما وضع الاتحاد الأوروبي سنة 2014 استراتيجية خاصة للأمن البحري والتي استعرض من خلالها المواضيع التي تحدّد الأمان البحري والتي تمثل في حماية البنية التحتية، والإرهاب، وحرية الملاحة، ووضع الخطوات اللاحقة لتعزيز الأمان البحري من خلال تطوير القدرات وإدارة المخاطر والمراقبة وتبادل المعلومات والتوعية حول الأوضاع البحرية السائدة وفي إطار تطبيق ذلك على أمن البحر الأبيض المتوسط سعت إلى وضع تحيط شامل يعتمد على المسارات البديلة للعمل ومن ثم التحول إلى خطوات تالية و مباشرة وفق أن تعامل وتعاون الجهات الأمنية من أجل تنسيق جهودها في هذا الإطار⁽⁴⁹⁾.

وبالدخول في إطار المواضيع الداخلة في بحثنا نجد أن مواضيع (الإرهاب البحري والقرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن) قد وضعت في إطار استراتيجية واحدة وجهود شاركت فيها المنظمات الدولية المعنية فضلاً عن الدول ذات العلاقة، وتقوم هذه الاستراتيجية بشكل أساسى على دعم الدول الساحلية التي تشهد خروقات امنية وقويتها من خلال توفير الدعم المادي والفنى 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 أكبر 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 الآمنة والتي تخضع لأشراف ومراقبة الجهات الأمنية الفاعلة في هذا الجانب وتوزيع وسائل النقل البحري إلى مجموعات بحسب امكاناتها من حيث القوة والسرعة فضلاً عن التنسيق ما بين وسائل النقل البحري والجهات الأمنية العاملة في هذا الجانب.

أما فيما يتعلق بالدور العربي في إطار رسم الاستراتيجيات المتعلقة في هذا الجانب فرى أن افتقار هذه الدول إلى رسم الخطط والمناهج واقتصرها 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 الإمارات العربية المتحدة وبحكم عملها كرئيس للفريق العامل المعنى بعمليات مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح بوضع استراتيجية تقوم على أساس وضع إطار عام للإطام بالحالة البحرية وكل ما يتعلق بالتهديدات المتعلقة بالأمن البحري ونشرها على الجهات المعنية⁽⁵¹⁾.

أما في إطار الموضوع الآخر 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 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 وإنشاء 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 وطنية تقوم على اتباع نهج شامل من أجل تعطية جميع العوامل المؤثرة على سلامة وصحة الصيادين. كما ساهم الاتحاد الأفريقي في هذا الجانب من خلال وضع الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 لتأمين وتنمية مصائد الأسماك والتي تساهم بدور كبير في دعم اقتصاديات الدول الأفريقية⁽⁵²⁾ وعلى الرغم من أهمية تلك الاستراتيجيات في هذا الجانب إلا أنها نلاحظ غياب الجانب العربي عن القيام بدور مهم في وضع الاستراتيجيات اللازمة في هذا الإطار واقتصر على جهود وطنية لبعض الدول لم ترقى 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 تبيّن 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 الأفريقية 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 المنظمة القطبية الشمالية وتقوم هذه الاستراتيجية على خريطة عمل للنظم الايكولوجية البحرية وإدارة 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 أربع مشاكل عابرة للحدود ذات اهتمام للمنطقة تتمثل بالإغاثة بالمخذيات والتغيرات في الموارد المائية الحية والتلوث بالمواد الكيميائية والتغيرات في التنوع البيولوجي وتعمل هذه الاستراتيجية على الإدارة المتكاملة لدول المناطق الساحلية حل 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 إدارة المنطقة الساحلية وحماية التنوع البيولوجي وتحديد نظم الطاقة الأكشن قابلية على التكيف مع تغير المناخ ومعاجلة التلوث البحري الناتج من السفن⁽⁵³⁾، أما في منطقة غرب ووسط وشرق إفريقيا فقد تم وضع خطة استراتيجية تقوم على أساس تحديد المشاكل والأسباب التي تلحق ضرراً 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 والتخفيض 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 الجهد الفردي لبعض هذه الدول إلا أن هذه الجهود تبتعد عن التخطيط الاستراتيجي والمتبعة لدى غالبية التنظيمات الإقليمية.

ومن خلال ما تقدم نرى ادراك المجتمع الدولي على أهمية معالجة موضوع الأمن البحري من خلال ما قام به من سوء على المستوى الدولي أو الإقليمي في وضع الخطط الاستراتيجية الالازمة لمعالجة المواضيع المتعلقة بالأمن 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 فأئها 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 الآليات ومن بين تلك الآليات

وأهمها هو التبادل المعلوماتي وإنشاء 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 والثاني 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 حيث الدول على عقد الاتفاقيات الثانية والإقليمية من أجل إيجاد إطار لتبادل المعلومات فضلاً عن انشاء مراكز دولية متخصصة لتبادل المعلومات، وبهذا فقد أصبح موضوع تبادل المعلومات بأهميته ليس بكونهالية 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 أكدت على (واجب الدول اخطار وتحذير الدول الأخرى بالخطر الوشيك استناداً إلى بعض المبادئ العامة والمعروفة مثل (الاعتبارات الأولية الإنسانية).

ولم تقتصر عملية تبادل المعلومات على الشخصيات الدولية وإنما كان هناك الزام وتوجيهه على اشراك القطاع الخاص العامل في المجال البحري سواء كانوا شركات تأمين أو أصحاب سفن بعملية تبادل المعلومات كونهم يمتلكون بيانات قيمة وهم إمكانية أن يوفروا الأدلة الالزمة لتساعد الجهات الدولية والوطنية على اخذ الإجراءات الالزمة 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 مسبقاً وان تحتوي العناصر الضرورية والالزمة المعنية بالموضوع وأن يتم العمل مع هذه المعلومات وفق الأساليب التقنية الحديثة ومن يمتلكون الخبرات العلمية المتطرفة 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 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 إنشاء العديد من مراكز المعلومات المنتشرة في مختلف أرجاء العالم وخصوصاً في المناطق التي تشهد خروقات في قضايا الأمن البحري والتي تلعب دوراً مهماً ليس فقط في نشر المعلومات للجهات المعنية وإنما لها مكنته في اليابان 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 في شرق وجنوب القارة الآسيوية دفعت الجهود الإقليمية إلى إنشاء مركز لتبادل المعلومات مقره في سنغافورة والذي يعمل على جمع وتصنيف وتحليل المعلومات الواردة من الدول واحدة 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 إنشاء قاعدة بيانات عالمية متعلقة بقضايا القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن والتي سهلت كثيراً عملية تحليل المعلومات والبيانات ذات العلاقة كما يعمل الإنتربول على إتاحة المعلومات حول التدفقات المالية التي تحصل عليها العصابات العاملة في الإطار البحري للجانب التحقيق التي تسهل عملية ملاحقة تلك الأموال والقبض على العاملين في هذا النشاط الجرامي، كما تعمل المنظمة البحرية الدولية في إطار تحقيق الأمن البحري من خلال تبادل المعلومات حول الحوادث الأمنية وفقاً لاتفاقيات الدولية المعنية ومن خلال آلية 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 كال الأمم 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 أنها تتعلق بقضايا حساسة تهم من 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 والسطوسلح على السفن إلى اجراء مفاوضات مباشرة مع الخاطفين ودفع مبالغ الفدى دون ابلاغ الجهات المختصة خوفاً من الحقن الضرر بممتلكاتها التجارية كاحتجاز السفن وبالتالي تأثر 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 مكنتهن من الحصول على المعلومات الكافية لتحقيق افضل الوسائل لتحقيق مبتغاهم والافلات من القوات الأمنية من خلال تحديد المناطق التي تتواجد فيها القوات الأمنية والتمويل والهروب منها، فضلاً عن أن المعلومات المتوفرة حول القضايا المتعلقة بالأمن البحري تعد نوعاً ما محدودة وخاصة لدى الدول النامية.

وفي إطار البيئة البحرية تساعده المعلومات المرتبطة بمواضيع البيئة البحرية الوقوف على انساب الحلول التي يمكن أن تحد من المخاطر التي يمكن أن تحدق بالبيئة البحرية وتعد الدول النامية أكثر 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 متخصصة 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 بصالحها التجاري 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 إنشاء مدونة السلوك المتعلقة بقمع اعمال القرصنة والسطوسلح السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غرب المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن والتي سبق الإشارة إليها إذ احتوت هذه المدونة على بعض الفقرات الخاصة في إطار تبادل المعلومات⁽⁶³⁾، فضلاً عن مشاركة الدول العربية وبدعم من قبل المجتمع الدولي على إنشاء 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 الأخطار المحدقة بم propriétaire الأمان 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 السطوسلح 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 البحريه وان تقوم المراكز المعنية بجمع هذه المعلومات وتعيمتها على الجهات المعنية⁽⁶⁴⁾.

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

المتحدة في دي (*UKMTO*), وتعمل المكاتب والمراکز 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 وعمومها، وتساهم تلك المراكز بشكل عام نظراً لما تمتلكه من معلومات في رقع قدرات دول المنطقة في مواجهة مخاطر الأمن البحري⁽⁶⁶⁾.

وعلى الرغم من وجود جهود ملموسة من قبل الدول العربية في إطار التبادل المعلوماتي الخاص بالأمن البحري سواء في إنشاء المراكز والمكاتب الأمنية المعلوماتية والتوقع 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 الآليات السابقة هي الآليات تسبق التنفيذ النهائي للتصدي لخروقات الأمن البحري إذ بدون الجهود الأمنية ستبقى الآليات السابقة بدون فاعلية وبدون تنفيذ.

إذ أن تحقيق الأمن البحري وبمختلف مواضعه 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 أمنية 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 تتحقق الفاعلية المنشودة في هذا المجال، ومن بين هذه التدابير الهدف إلى تحقيق الأمن البحري، المناورات البحرية المشتركة، والندوات والورش المشتركة للقوات الأمنية، ودوريات الحراسة المشتركة في البحر وما يعلو البحر، وإيجاد فرق خاصة مهيئة 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 جميع القوات الأمنية 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 العمليات 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 الأوروبي بجهود امنية في هذا الإطار تحت 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 الأمريكية وبمشاركة العديد من الدول الأخرى، وعلى الرغم من وجود أكثر 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 الخسار 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 والشارة 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 ترق 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 أكثر 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.

الخاتمة

Conclusion

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

أولاً: الاستنتاجات:

First: Findings

1. يعد مفهوم الأمن البحري مصطلح واسع النطاق يضم في ثنياه 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 تمثل في كل من (الإرهاب البحري، السطو المسلح على السفن، القرصنة البحرية، البيئة البحرية، الصيد الجائر غير المصرح به)
2. شهدت المنطقة العربية تحديداً حقيقة لأمنها البحري في بداية القرن الواحد والعشرين والتي دفع إلى تواجد الجهود الدولية في هذه المنطقة مما سبب تحديداً لأمن السواحل العربية.
3. ضعف الجهود العربية في مواجهة التحديات المتعلقة بمواضيع الأمن البحري نظراً لعدم جديتها في الاهتمام بهذه المواضيع فضلاً عن افتقارها للإمكانيات التي تؤهلها لأن 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: المقتراحات:

second: Suggestions:

1. زيادة الوعي العربي على المستوى الشعبي وال رسمي بموضوع البحار والمحيطات وعدم الاعتماد فقط على الموارد النفطية في تعزيز امكانياتها الاقتصادية.
2. تطوير قدرة الدول العربية على المستوى القانوني والفكري لمواجهة التهديدات المتعلقة بالأمن 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 بالأمن البحري.

الهوامش***Footnotes***

- (1) الجمعية العامة، الأمم المتحدة: تقرير الأمين العام بعنوان (الخيطات وقانون البحار)، الدورة الثالثة والستون البند 73 A/63/63، 10 march 2008، ص 16.
- (2) جمال أبو شنب و محدث خلوصي: تكنولوجيا النقل البحري (عمليات الاسطول والسلامة البحرية)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، 2006، ص 3.
- (3) بول بيرك: التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، ط 1، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2011، ص (5-6).
- (4) مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية: أمن منطقة البحر الأحمر، مجلة مسارات، تشرين الأول 2018، ص 8.
- (5) عمراني نادية: القرصنة البحرية وتقييدها 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 بمدف 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 (الأنترنت) 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 1982، www.un.org 101.
- (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: الاغتراب البحري، دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشائع 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، ط 1، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة، مصر، 2008، ص 217. 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 المسدي: أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها في ضوء قواعد القانون الدولي وقرارات مجلس الأمن، ط١، دار النهضة العربية، القاهرة 2010، ص 57.
- (15) زروالي سهام: الآليات 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 الأزهر، 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 الارتفاع والصكوك ذات الصلة، الدورة الثانية والستون المؤقت، 260/15 A/62/ 15 / 8/ 15 (ب) من جدول الأعمال البند ٧٩.
- (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 غرب المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن: المملكة العربية السعودية، (10-12/1/2017) ص 11.
- (21) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6865 (Resumption 1) 19 S/PV.6865 / 41-8 ص 2012/11 /.
- (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 2022/11/ 25 A/64/66/ADD.1 ص 90.
- (24) عزة احمد ناصر الرئيسي: تقرير حالة 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 تطبق على المهاجرين واللاجئين، ص 4.
- (27) تقرير الأمين العام، الأمم المتحدة، الجمعية العامة، الدورة الرابعة والستون، البند 76، المحيطات وقانون البحار، 2009/11/25 A/64/66/ADD1 ص 51.
- (28) مجموعة البنك الدولي: إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالشحن البحري، 2007/4/30، ص 3.

- (29) الأمين العام للأمم المتحدة، الجمعية العامة: تقرير الدورة الستون البند 76 (أ) المحيطات وقانون البحار 2005/3/4 A/60/63، ص (39-44).
- (30) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – مجلـي الأمـن: تقرير الأمـن العام المقدم عـملاً بـقرار مجلـس الأمـن 1846 (2008) 2009/11/13 S/2009/590، ص (3-16).
- (31) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة الجمعية العامة: قرار اتخـذته الجمعـية العامة في 29 كانـون الأول 2014، الدورـة التـاسـعة والـستـون البـند 74 (أ) 2015/2/24 A/RES/69/245، ص (12-31).
- (32) مايكـل جـ ماـكـنـيرـيـ وـآخـرـونـ: تحـديـاتـ متـعـدـدةـ الجـوانـبـ وـتـدـاعـيـاتـهاـ عـلـىـ منـطـقـةـ الـبـحـرـ الأـيـضـ الـمـوـسـطـ، 14، EUROPE RAND، ص .
- (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 <https://sa.leskanaris.com/8044-the-definition-of-a-marine-ecosystem.html> 2022/4/9.
- (34) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة الجمعية العامة: قرار اتخـذته الجمعـية العامة، الدورـة الرابـعةـ والـستـونـ البـندـ 76 (أ) 2010/3/12 A/RES/64/71، ص (9-18).
- (35) حسام إبراهيم وآخرون: كيف تعامل الدول مع التهديدات المتتصاعدة للامـنـ الـبـحـرـيـ، مركزـ المستـقـبـلـ لـلـأـبـحـاثـ والـدـرـاسـاتـ الـمـتـقـدـمـةـ مجلـةـ اـتجـاهـاتـ الـاـحـدـاثـ - تـقـرـيرـ الـمـسـتـقـبـلـ، عـ 30ـ، 2019ـ، صـ (10-11ـ).
- (36) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة – الجمعية العامة: المـحـيـطـاتـ وـقـانـونـ الـبـحـارـ تـقـرـيرـ الـأـمـنـ الـعـامـ، الدورـةـ الرابـعةـ والـستـونـ البـندـ 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) إجا ديكسيت: بناء الشراكات لحماية المـحـيـطـاتـ تـعاـونـ الوـكـالـةـ مـعـ المنـظـمـاتـ الدـولـيـةـ، مجلـةـ الوـكـالـةـ الدـولـيـةـ لـلـطاـقةـ الذـرـيةـ، 3ـ، 2013ـ، صـ 14ـ.
- (41) لمزيد من التفصيل يراجع عباس إبراهيم دشـتيـ: الجـوانـبـ الـقـانـونـيـةـ لـتـلوـثـ الـبـيـئةـ الـبـحـرـيـةـ بـالـنـفـطـ، رسـالـةـ مـاجـسـتـيرـ، كـلـيـةـ الـحـقـوقـ – جـامـعـةـ الشـرقـ الـأـوـسـطـ، 2010ـ، صـ (79-86ـ).
- (42) بـحـرـيـ حـمـيدـ مـحمدـ: مـكافـحةـ الـقـرـصـنةـ الـبـحـرـيـةـ فـيـ خـلـيـجـ عـدـنـ فـيـ ضـوءـ قـوـاـدـ القـانـونـ الدـولـيـ الـعـامـ، رسـالـةـ مـاجـسـتـيرـ – كـلـيـةـ الـحـقـوقـ وـالـعـلـومـ السـيـاسـيـةـ – جـامـعـةـ بـيـروـتـ الـعـرـبـيـةـ، صـ 4ـ.
- (43) سـامـرـ اـحـمـدـ نـاجـيـ حـيـاشـ: التـعاـونـ الدـولـيـ مـنـ أـجـلـ مـكافـحةـ الـقـرـصـنةـ الـبـحـرـيـةـ (الـقـرـصـنةـ الـبـحـرـيـةـ قـبـالـةـ السـواـحـلـ الصـومـالـيـةـ اـغـوـذـجـاـ)، رسـالـةـ مـاجـسـتـيرـ، كـلـيـةـ الـعـلـومـ السـيـاسـيـةـ – جـامـعـةـ دـمـشـقـ، 2015ـ، صـ 130ـ.

- (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 وآخرون: كيف تعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للامن البحري، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المقدمة، ع 30، 2019، ص(17-20).
- (49) لمزيد من التفصيل يراجع مايكيل ج ماكنيري: مصدر سابق، ص (22-12).
- (50) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة - مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عن الحالة في ما يتعلق بالقرصنة والسطوسلح في عرض البحر قبالة سواحل الصومال، S/2016/843، 10/7/2016، ص (11-4).
- (51) لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة - مجلس الأمن: تقرير الأمين العام المقدم عملا بقرار مجلس الأمن 1846 S/2009/590، (2008)، مصدر سابق، ص (4-3).
- (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 الخيارات وقانون البحار الدورة الرابعة والستون، A/64/66/ADD1، مصدر سابق، ص (83-126).
- (55) عبدالحالف كمال الدين سلمي و سامح قباري راشد: دور التقنيات الحديثة والتعاون الدولي في تبادل المعلومات لحماية امن الموانئ والحدود البحرية، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري - كلية النقل البحري والتكنولوجيا، ص 10.
- (56) الأمم المتحدة - الجمعية العامة: تقرير عن اعمال عملية الأمم المتحدة التشاورية غير الرسمية المفتوحة ببابعضوية بشان الخيارات وقانون البحار في اجتماعها التاسع، الدور الثالثة والستون، 2008/6/25 A/63/174، 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، ص 9.

- (59) بوخيمس وناسة: دور أنظمة الاتصالات في سلامة الملاحة البحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، م 3، ع 132، 2016، ص 132.
- (60) الأمم المتحدة - الجمعية العامة: تقرير الأمين العام (المحيطات وقانون البحار)، الدورة الخامسة والستون، 2010/3/29 A/65/69.
- (61) منطقة حلف شمال الأطلسي: تقرير خليج غينيا: مصدر سابق، ص 9.
- (62) الأمم المتحدة - مجلس الأمن: القرار 2077(2012) الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 6867 المعقد في 21 تشرين الثاني 2012، (2012/11/21 S/RES/2077).
- (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 والنشاطات البحري غير الشرعي في غرب 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 اميليوفينو 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، 2016/10/7 S/2016/843، ص 16.
- لمزيد من التفصيل يراجع الأمم المتحدة - مجلس الأمن: تقرير الأمين العام عملا بقرار مجلس الأمن 1846 (2008)، مصدر سابق، ص (9-5).

المصادر

References

الكتب:

Books:

- I. بول بيرك: التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات 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: تكنولوجيا النقل البحري (عمليات الاسطول والسلامة البحرية)، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا 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 الشائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية، مطابع السفير، الإسكندرية، 1979.
- VII. شادي عبدالوهاب وآخرون: كيف تعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن 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 المسدي: 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 قباري راشد: دور التقنيات الحديثة والتعاون الدولي في تبادل المعلومات لحماية امن الموانئ والحدود البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – كلية النقل البحري والتكنولوجيا.
- XI. عزة احمد ناصر الرئيسي: تقرير حالة البيئة في امارة أبو ظبي 2017 جودة المياه البحرية، هيئة البيئة – أبو ظبي، 2017.
- XII. مايكيل ج ماكتيرني وآخرون: تحديات متعددة الجوانب وتداعياتها على منطقة البحر الأبيض المتوسط، EUROPE RAND.
- XIII. مجموعة البنك الدولي: إرشادات بشأن 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 والأطروح:***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: الآيات 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 قبلة السواحل الصومالية انوذجا)، 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 ديكسبيت: 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 الأزهر، القاهرة.
- III. بوخميسي وناسة: دور أنظمة الاتصالات في سلامة الملاحة البحرية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، م 3، ع 1، 2016.
- IV. حسام إبراهيم واخرون: كيف تعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة مجلة اتجاهات الاحداث - تقرير المستقبل، ع 30، 2019.
- V. حنان نايف ملاعيب: 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، مجل 46، القاهرة، 1990.
- VII. عمراني نادية: القرصنة البحرية وتقييدها 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: أمن 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 غرب المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن: المملكة العربية السعودية، (10-12/2017).

القرارات والتقارير الدولية:

International Decisions and Reports:

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

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

III. الأمم المتحدة - مجلس الأمن: القرار 6867 (2012) الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته 21 تشنرين 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، 2016/10/7 S/2016/843.

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

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

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

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

IX. الأمم المتحدة الجمعية العامة، تقرير الأمين العام: استدامة مصائد الأسماك، بطرق منها اتفاق عام 1995 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، 2007 / 8 / 15 A62/260

X. الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6723 6723 .
2012/2/27 S/PV.6723 / 19 S/PV.6865 (Resumption 1) 6865 .
XI. الأمم المتحدة مجلس الأمن: الجلسة 6865 .
2012/11

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

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

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

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

XVI. الجمعية العامة، الأمم المتحدة: تقرير الأمين العام بعنوان (الخيارات 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.

الإنترنت:

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.](https://sa.leskanaris.com/8044-the-definition-of-a-marine-ecosystem.html)

