

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة الجزائر 3
كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية
قسم علوم سياسية



تحت عنوان :

مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط

أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراة في العلوم السياسية والعلاقات الدولية
تخصص: دراسات استراتيجية وعلاقات دولية

تحت إشراف:

أ.د محمد رزيق

من إعداد الطالب:

محمد حاليس

أعضاء لجنة المناقشة

أ.د رباحي أمينة جامعة الجزائر رئيسا
أ.د رزيق محمد جامعة الجزائر مشرفا ومقررا
أ.د إدريس عطية جامعة الجزائر ممتحنا
أ. خطاب محمد جامعة خميس مليانة ممتحنا
أ. خيضر محمد م ع ع س ممتحنا
أ. عوميري عبد الوهاب جامعة بومرداس ممتحنا

السنة الجامعية 2020-2021

شكر

« كُنْ...عَالِمًا ، فَإِنَّ لَمْ تَسْتَطِعْ ، فَكُنْ مُتَعَلِّمًا ، فَإِنَّ لَمْ تَسْتَطِعْ ، فَأَحِبَّ الْعُلَمَاءَ ،
فَإِنَّ لَمْ تَسْتَطِعْ فَلَا تُبْغِضْهُمْ...»

من لا يشكر الناس لا يشكر الله ، وأنتم جميعاً تستحقون الشكر والثناء:

- ✓ الأستاذ الدكتور محمد رزيق ، على ما خصني به من كريم العناية وعظيم الاهتمام ، وعلى تفضله بقبول الاشراف على هذه الأطروحة ؛
- ✓ أساتذة اللجنة ، على تشريفهم لي بقراءة هذه الاطروحة وقبول مناقشتها وتقويمها ؛
- ✓ زملائي في العمل من أفراد المصلحة الوطنية لحرس السواحل للقوات البحرية ، لهم مني الشكر الجزيل والعرفان بالجميل والاحترام والتقدير ؛
- ✓ عائلتي على دعمهم ، تشجيعهم وصبرهم ، أطال الله في أعمارهم ، وأدام عزهم وأبق عطاءهم.
- ✓ إلى كل من ساعدني من قريب أو بعيد.

محمد حاليس

قائمة المختصرات

1-باللغة العربية:

اد ق ب	الاتفاقية الدولية لقانون البحار
ق ب ج	القانون البحري الجزائري
م و ح س	المصلحة الوطنية لحرس السواحل
م و ح ش	المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ

2-باللغات الأجنبية:

AESM	Agence Européenne pour la Sécurité Maritime
AIS	Automatic identification system
BLG	Bulk Liquids and Gases
COLREG72	International Convention for Preventig Collisions at sea72
COMSAR	Radio-communications and Search and Rescue
DE	Ship Design and Equipment
DNV	Det Norske Veritas
EUROFOR	European Union Force
EUROMARFOR	European Union Maritime Force
FAL	The Facilitation Committee
FP	Fire Protection
FRONTEX	European Border and Coast Guard Agency
FSC	Flag State Control
ISPS Code	International Ship and Port facility Sécurité Code
LEG	The Legal Committee
LL66	Load line 66
LRIT	Long-Range Identification and Tracking
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MedMou	Mediterranean Memorandum
MEPC	The Marine environment Protection Committee
MCGFF	Mediterranean Coast Guard Functions Forum
MSC	Maritime Safety Committee
NAV	Safety of Navigation
OIT	Organisation Internationale de Travail
Paris Mou	Paris Memorandum
STSW	International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafararers
PMSCs	Private Military and Security Companies
PSC	Port State Control

REMPEC	Regional Marine Pollution Response Centre for the Mediterranean Sea
Safemed	Maritime Safety Agency
SNGC	Le Service National de Garde-Côtes
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
TCC	The Technical Cooperation Committee
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNEP	United Nations Environment Programme
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
USCG	United States Coast Guard
VTMIS	Vessel Traffic Management Information System

خطة البحث

المقدمة

الفصل الأول : الإطار النظري والمفاهيمي للدراسة

المبحث الأول: نشأة مفهوم الأمن والسلامة البحريين

المبحث الثاني: تعريف الأمن والسلامة البحريين

الفصل الثاني: أبعاد الأمن والسلامة البحريين في المتوسط

المبحث الأول: الأبعاد الموضوعية

المبحث الثاني: الأبعاد الإقليمية

الفصل الثالث: التهديدات البحرية في البحر المتوسط

المبحث الأول: التهديدات المرتبطة بالأمن البحري

المبحث الثاني: التهديدات المرتبطة بالسلامة البحرية

الفصل الرابع : المبادرات الدولية والإقليمية للأمن والسلامة البحريين المتخذة في البحر المتوسط

المبحث الأول: المبادرات الدولية والإقليمية للأمن البحري في البحر المتوسط

المبحث الثاني: المبادرات الدولية والإقليمية للسلامة البحرية في البحر المتوسط

الفصل الخامس: الاستراتيجية البحرية للدولة الجزائرية في البحر المتوسط

المبحث الأول: الممارسات الإستراتيجية للأمن والسلامة البحريين

المبحث الثاني: التصور المستقبلي للإستراتيجية البحرية الجزائرية

الخاتمة:

قائمة المراجع:

الملاحق:

الفهرس:

مقدمة

مقدمة:

يعيش عالم اليوم مخاضا عسيرا، يتعلق أساسا بالكيفيات التي يمكن أن تعالج بها إشكالية الأمن الغذائي، باعتبارها واحدة من التحديات التي يتوقف عليها مستقبل البشرية، التي لم تشهد على مدار تاريخها الطويل إشكالا يمثل هذه الحدة والإثارة للقلق.

في سبيل البحث عن الحلول الناجعة والكفيلة بإحداث التوازن بين الحاجة المتزايدة للغذاء، والانفجار الديمغرافي المتنامي، تسعى دول العالم إلى تثمين مواردها الكامنة واستغلالها بصفة عقلانية وفعالة، وبطريقة تسمح بدوامها وتتميتها المستقبلية، ولعل البحار والمحيطات، باعتبارها تشكل أكثر من واحد وسبعون بالمائة (71%)، من مساحة الكرة الأرضية، تُكوّن وسط طبيعي له أهمية كبيرة في حياة الإنسان، لكونها سبيلا للاتصال ومصدرا للرزق والغذاء.

قد ساد الاعتقاد قديما، أن البحر عبارة عن حاجز طبيعي ينتهي عنده العالم، غير أنه سرعان ما تم تفنيد هذا الاعتقاد، بعد الاكتشافات الجغرافية التي تحولت بفضلها البحار والمحيطات إلى ميدان للتنافس بين الدول وطرق رئيسية للتجارة والنقل البحري وحقولا واسعة لصيد الأسماك والحيتان وميدان بحث للعلماء في مختلف التخصصات، وهو ما يمكن أن يسهم في حل كثير من مشكلات العالم وخصوصا في مجالات الغذاء ومياه الشرب واستخراج المعادن.

اختلف الفقهاء بخصوص الوضع العام للبحار ومدى إمكانية فرض السيطرة عليها، حيث رأى البعض بأنها ملك مشترك للإنسانية، وعليه لا يجوز حكرها وفرض سيادة الدول عليها، ومن قبيل ذلك الفقيه الهولندي جرسبوس أول من ناد بفكرة حرية البحار في مؤلفه المشهور البحر الحر " Mere Librum"، في حين رأى البعض الآخر، بضرورة إخضاع البحار لسيادة الدولة وسلطانها ودافع عن هذا الاتجاه الفقيه جون سلدن في مؤلفه البحر المغلق "Mere Clausum".

رغم الصراع بين هذين الاتجاهين، إلا أن الأهمية الاقتصادية، السياسية والعسكرية للبحار، كان لها تأثير على حقوق الدول وواجباتها، فيما يتعلق باستغلال الثروات الحية وغير الحية الموجودة في مياه البحار والمحيطات، والتي تختلف أهميتها أيضا، بالنظر إلى موقعها الجغرافي وكثافة الملاحة البحرية بها.

كما لعبت البحار على مر العصور دور كبير في تنظيم شكل العلاقات السياسية الدولية والحروب والأمن بين الدول والإمبراطوريات، وكان لها دورا كبيرا في تحديد مستوى الرفاهية للمجتمعات، وأدى التأثير المباشر للبحر على العديد من سياسات الدول، إلى جعل هذه الأخيرة تُنشىء الأساطيل البحرية الضخمة والقوية لترسيخ سيطرتها وقوتها البحرية على أقوى وأوسع مستوى، وتذكر الكثير من كتب التاريخ بأن هولندا، البرتغال، اسبانيا، بريطانيا، الدولة العثمانية وأمريكا أصبحوا قوى عالمية عظمى من خلال مواقعهم وأساطيلهم القوية وال ضخمة.

بمناسبة الحديث عن القوة البحرية، وإلى وقت سابق، كان يتبادر إلى ذهن الكثيرين بأن عبارة "القوة البحرية" يقصد بها الأسطول الضخم المكون من العديد من السفن الحربية المتطورة والمتنوعة، حيث كان البعض يربط القوة البحرية بالقوة العسكرية، وهذا الوصف أو الربط ليس بالخطأ ولكنه اليوم يعتبر ناقصا، إذ أصبحت القوة البحرية في وقتنا الحالي تتحدد من خلال مدى حجم القوة الاقتصادية، التجارية، السياسية والأمنية.

يعود الاهتمام بالقوة البحرية في السابق لكون البحر كان مصدر غزو للكثير من الشعوب التي تسكن بالقرب منه، بسبب نقص تكلفة نقل الوسائل البشرية والمادية المستعملة في الغزو مقارنة بوسائل النقل الأخرى، هذه الأهمية تزايدت في الوقت الحاضر، حيث أصبح النقل البحري يتحمل مسؤولية ما يزيد عن 75 % من إجمالي حجم التجارة العالمية، باستخدام مختلف أنواع السفن، وقد ساهم في ذلك التطور التكنولوجي الذي تشهده صناعة السفن في العالم.

هذا الكم الهائل من السفن المتواجدة في البحار والمحيطات ترتب عنه تزايد في عدد الحوادث البحرية التي تقع في مختلف المناطق البحرية، إما بشكل متعمد من خلال الاعتداء على السفن، أو بشكل غير متعمد بسبب تدخل العوامل الجوية والقوة القاهرة.

يترتب عن الحوادث البحرية التي تقع سنويا، خسائر معتبرة في الأرواح البشرية والوسائل المادية على نطاق واسع، ناهيك عن الكوارث البيئية من جراء الانسكابات النفطية الكبيرة التي شهدتها البحار والمحيطات تبعا لحوادث السفن، إضافة إلى المخاطر الأمنية المرتبطة بالهجرة غير الشرعية عن طريق البحر، الاتجار بالمخدرات والتهديدات الإرهابية المتفاقمة.

وعليه، وتجنباً لكل التهديدات التي من الممكن أن تمس بأمن وسلامة الدولة الساحلية، قامت المجتمعات منذ القدم بفرض سيطرتها على مساحات بحرية شاسعة من خلال بناء قوة بحرية تستعملها في حماية مصالحها بدرجة أولى وفي القضاء على كل ما هو معادي لسياستها البحرية.

تظهر القوة البحرية من خلال بسط النفوذ على مناطق بحرية شاسعة ومتعددة، والتي تختلف أهميتها من منطقة إلى أخرى بالنظر إلى حساسية المنطقة وربطها بمختلف مناطق العالم، وفي هذا الصدد يعتبر البحر الأبيض المتوسط من بين أهم البحار في العالم إن لم يكن أهمها، وهذا لكونه يعتبر مهذا لأهم الحضارات في تاريخ البشرية، ويشكل إحدى ساحات التأثير من الناحية الثقافية، الاقتصادية والسياسية، فهو يتوسط الكرة الأرضية ومحاط بقارات العالم القديم آسيا، إفريقيا وأوروبا.

بحكم الطبيعة الجغرافية للبحر المتوسط، فإنه يكاد يكون بحراً مغلقاً، لولا وجود منفذين نحو المحيطات، هما مضيق جبل طارق الذي يوصله بالمحيط الأطلسي، وقناة السويس التي تصله بباب المندب والبحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندي، كما نجد في شماله المضائق التركية (البوسفور والدردينيل)، التي توصله ببحر مرمرة ومنه إلى البحر الأسود. ولا شك فإن البحر الأبيض المتوسط يعتبر حلقة وصل بالنسبة للشعوب التي تسكن في الأراضي التي تحيط به وعاملاً اقتصادياً لثلاثة وعشرون (23) دولة، يلامس سواحلها عن طريق الخلجان والموانئ التي تم إقامتها في كل دولة.

تعتبر الجزائر واحدة من هذه الدول، التي تُطل على البحر المتوسط، بشريط ساحلي يفوق 1600 كلم²، ويتكون هذا الساحل من إتواءات وإحتدابات متفرعة إلى العديد من السواحل والخلجان، كما تنتشر بها عدد من الجزر والصخور المعروفة بتنوعها الطبيعي والبيولوجي.

إذاً، وبحكم موقعها الاستراتيجي في المتوسط، قامت الجزائر ومنذ الاستقلال بإنشاء مُركبات ومنشآت صناعية، اقتصادية، تجارية وحتى عسكرية على طول الشريط الساحلي مكنتها من لعب دور محوري في حركة التجارة العالمية، انطلاقاً من الموانئ الجزائرية المنتشرة عبر الولايات الساحلية، باتجاه مختلف الموانئ العالمية.

بالموازاة مع ذلك، جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، لتعترف للجزائر، بإقليم بحري شاسع، مكون من عدة مناطق بحرية، تتمثل في المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري ومنطقة أعالي البحار. في هذه المناطق تملك الدولة الجزائرية عدد من الحقوق السيادية، تتعلق بتسيير واستغلال الموارد الطبيعية الموجودة بها.

غير أنه، إذا كان القانون الدولي، قد اعترف للجزائر بجملة من الحقوق تمارسها في مياهها الخاضعة لسيادتها أو لقضاؤها الوطنيين، فقد ألزمها بواجب حماية هذه المناطق من مختلف التهديدات التي تمس بسلامة وأمن الملاحة البحرية.

وهنا، وجب علينا تحديد مفهوم السلامة البحرية، التي أصبح يُقصد بها مجموعة التدابير الوقائية المتخذة لحماية النقل البحري والمنشآت المينائية من أخطار الحوادث البحرية كالغرق، الجنوح، التصادم والتلوث البحري.

تبلور هذا المفهوم، بالموازاة مع الأهمية التي يلعبها النقل البحري في التجارة العالمية، باعتباره الوسيلة الأقل تكلفة، مما جعل الدول تولي عناية خاصة بهذا القطاع، وقد أدى التطور السريع لوسائل النقل البحري، خاصة في العصر الحديث، إلى زيادة المنافسة في الأسعار والتي أدت بدورها إلى انتشار أعلام المجاملة وكذا إلى توظيف رجال البحر بأجور زهيدة، مما صعب أكثر في التطبيق الصارم للقواعد الدولية البحرية.

نتج عن هذه الممارسات، الزيادة في عدد الحوادث البحرية التي تقع غالبا بسبب العيوب التقنية للسفن أو لسوء استغلالها، كما تزايدت الأخطار البحرية سواء تلك التي تهدد البضائع أو الأرواح أو الممتلكات أو البيئة البحرية بذاتها.

إن الواجب الذي تحملته الدول الساحلية بما فيها الجزائر، كان نتيجة حتمية لما ميز التاريخ البحري من كوارث تسببت في وفاة مئات الآلاف من الأرواح البشرية وضياع الآلاف من السفن وتلوث السواحل والمساحات البحرية الشاسعة، ويبقى غرق سفينة "التيتانيك" في 1912 من بين

الكوارث الأكثر مأساوية والأكثر شهرة، وبغض النظر عن المأساة الإنسانية للحادث، فقد كان له الفضل في اعتباره نقطة انطلاق لحافز أمني، أدى بالجماعة الدولية وللمرة الأولى في تاريخها لإعداد جملة من التنظيمات في مجال جديد في ذلك الوقت والمتمثل في السلامة البحرية.

أدت الحاجة الشديدة والمُلحة لتعزيز السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية ووجوب تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن، إلى إيجاد آلية لتنظيم سير السفن في البحار والمحيطات، وذلك عن طريق توفير سفن آمنة، تستجيب للمعايير والمقاييس التي تضمن سلامة الملاحة البحرية.

من هنا، جاء دور الجهات الفاعلة الرئيسية على المستوى الدولي، التي تقوم بوضع معايير السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، ويأتي في مقدمة هذه الجهات، منظمة الأمم المتحدة من خلال اتفاقيتها المتعلقة بالبحار لسنة 1982، والتي حددت المركز الدقيق للسفن بكل أنواعها وكذا حقوق وواجبات الدول، ساحلية كانت أو حبيسة في البحار والمحيطات.

إضافة إلى هذا، برز الدور المهم للمنظمة البحرية الدولية، التي كان لها دور فعال في إيجاد قواعد دولية، تعمل على تنظيم ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن، من خلال أحكام الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر SOLAS، الاتفاقية المتعلقة بمنع التلوث الناجم عن السفن MARPOL، الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والحراسة للملاحين STCW، ... إلخ.

في هذا الإطار، تم جمع عدة مجالات تقنية مرتبطة بمقاييس بناء السفن، تجهيزات الملاحة، مكافحة الحرائق، وسائل العيش والإنقاذ على المتن، تكوين رجال البحر، ويضاف إليها الانشغالات الايكولوجية المرتبطة بالخسائر التي يسببها التلوث البحري.

لتطبيق الاتفاقيات السالفة الذكر، مكنت المنظمة البحرية الدولية، الدول الساحلية من آليات بمقتضاها يتم السهر على مراقبة السفن الأجنبية في إطار رقابة دولة الميناء، ومراقبة السفن التي تحمل الراية الوطنية في إطار رقابة دولة العلم.

ففي إطار رقابة دولة الميناء، تقوم الدولة الساحلية بمراقبة جميع السفن الأجنبية التي تدخل موانئها باستمرار، للتأكد من التزامها بالمعايير التقنية المنصوص عليها بمقتضى المعاهدات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر ومن طرف دولة علم السفينة.

أما في إطار رقابة دولة العلم، فتقوم الدولة الساحلية بمعاينة ورقابة السفن التي تحمل علمها وظروف معيشة البحارة على متن وكذا الشهادات التي صدرت منها أو من هيئات التصنيف المفوضة من قبلها، هذا فيما يتعلق بمفهوم السلامة البحرية.

أما فيما يتعلق بالأمن البحري فقد وجب انتظار أحداث 2001/09/11، للحديث عن مُنحنى جديد للملاحة الوطنية في القطاع البحري، هذا المفهوم الجديد يهدف إلى إعداد قواعد للوقاية ومكافحة الأخطار الجديدة التي تحدث في البحر، خاصة بعد اهتمام عدد من المنظمات المسلحة بالبحر، واستغلال الطرق البحرية التي تستعملها الأساطيل التجارية والصيد البحري، لممارسة النشاطات غير المشروعة.

وعليه نقصد بالأمن البحري، مزيج من التدابير الوقائية التي تهدف إلى حماية النقل البحري والمنشآت المينائية ضد التهديدات والأعمال غير المشروعة والتي بحكم طبيعتها يمكنها المساس بالسفن المستعملة في الملاحة البحرية أو راكبها أو السلع الموجودة على متنها والمنشآت المينائية المرتبطة بها، وتتمثل هذه الأعمال خاصة في الإرهاب البحري، القرصنة البحرية، الاتجار بالمخدرات والأسلحة أو المواد التي تؤثر على العقل واللبث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار إضافة إلى المشاكل المرتبطة بالهجرة غير الشرعية.

إن هذين المفهومين (الأمن، السلامة) أصبحا غير قابلين للانفصال في كل تفكير أكاديمي لتحسين وتأمين القطاع البحري، وإن كانا متكاملين في أهدافهما وغايتهما وهي إنقاذ الأرواح البشرية في البحر وحماية السفن والبضائع التي تعبر فيه والمحافظة على الوسط البحري، غير أنهما مختلفين في مجالتهما التطبيقية.

لقد شكل الأمن والسلامة البحريين، موضوع اهتمام المجتمع الدولي، بما في ذلك دول حوض البحر المتوسط، لاسيما مع تنامي التهديدات الأمنية، والتي مهما بلغت درجتها تبقى ضئيلة مقارنة بمناطق بحرية أخرى، هذا طبعاً إذا استثنينا ظاهرة الهجرة غير الشرعية، التي تنامت بشكل

مخيف في ظل عدم الاستقرار الذي تشهده عدد من دول آسيا وأفريقيا والتباين في مستوى المعيشة بين الشمال المتقدم والجنوب القابع في الفقر والتهميش وعدم قدرة الأنظمة السياسية على دفع درجة التنمية إلى الأمام.

الجزائر وبحكم موقعها المتوسطي، حاولت كغيرها من الدول ومنذ السنوات الأولى للاستقلال، تبني سياسة بحرية متكاملة، تُمكنها من حماية مصالحها الاقتصادية والدفاع عن المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها و/أو لقضائها الوطنيين، وذلك من خلال تبني مقاربة متكاملة للقضايا البحرية لتحقيق الاستفادة القصوى من البحر مع المحافظة على بيئة سليمة ومستدامة.

هذا الهدف لا يمكن تحقيقه، إلا إذا تم الأخذ بعين الاعتبار آثار السياسات المختلفة التي يتم اعتمادها في البحار، سواء كان ذلك في مجال البيئة، النقل، الطاقة، البحوث، مصايد الأسماك، الأمن أو غيرها من المجالات، وهذا يدعو إلى عمل يمتد عبر الحدود وعبر مختلف القطاعات ولهذا، سعت الدولة إلى تعزيز وتطوير المسؤولية المشتركة وضمان التنسيق بين الإجراءات التي تُتخذ على كافة المستويات.

إن فهم وتحليل مصادر التهديد والمخاطر في البحر المتوسط، تُشكل الخطوة الأولى نحو صياغة مفهوم الأمن والسلامة البحريين الجزائري، سواء كان على المستوى الوطني، الإقليمي أو الدولي، حيث تتعدد أبعاد الظاهرة الأمنية (السياسية، الاقتصادية، الاجتماعية والعسكرية)، وتتغير مصادر التهديدات الداخلية والخارجية، لأن الظاهرة الأمنية تتسم بالديناميكية والحيوية. ومن هنا تصبح إمكانية وضع إستراتيجية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين من المهام الصعبة عند صناع القرار السياسي.

أهمية الدراسة:

تكن أهمية الموضوع في كونه يشكل دراسة مرتبطة بمجال جغرافي معين، ونقصد به المجال البحري وبالضبط منطقة البحر المتوسط، هذه المنطقة الجد حساسة من العالم، تشكل العلاقات التي تربط بين المتدخلين فيها، بنية متوسطة شديدة التداخل والتعقيد، خصوصا مع زيادة وتنوع التهديدات الأمنية الجديدة وكيفية التعامل معها، وإدراك كل طرف لحجمها، حيث فرضت هذه التهديدات والمخاطر العديد من التساؤلات والإشكالات حول قضايا الأمن البحري في منطقة البحر

المتوسط، ومن هنا تأتي أهمية الدراسة في تسليط الضوء على مختلف التهديدات الأمنية في هذه المنطقة والمرتبطة أحيانا بالوضع السياسي والاقتصادي والاجتماعي لدول جنوب المتوسط، ومخلفة آثارا على أمن هذه الدول، إضافة إلى توضيح الرؤية حول الاستراتيجية المتبعة والمبادرات التي تم إطلاقها في البحر المتوسط للتصدي لمختلف هذه التهديدات.

إشكالية الموضوع:

تعالج الدراسة إشكالية الأمن والسلامة البحريين في المجالات البحرية الخاضعة للدولة الجزائرية، وتعد من أبرز وأعقد الإشكاليات المطروحة في هذه المرحلة، بالنظر إلى أهمية البحر المتوسط في حركة الملاحة البحرية، في ظل تزايد التحديات الأمنية القديمة منها والجديدة وسعي الجزائر، لصياغة إستراتيجية قادرة على احتواء هذه التهديدات وحماية أمنها وسلامتها البحريين، وهنا يثور التساؤل حول ما إذا تم تبني إستراتيجية ومقاربة أمنية لمجابهة تهديدات الأمن والسلامة البحريين في منطقة المتوسط بشكل عام وفي المناطق البحرية الخاضعة للدولة الجزائرية بشكل خاص على ضوء المتغيرات الإقليمية والدولية الراهنة.

انطلاقا من الإشكالية المطروحة يمكننا أن نطرح جملة من التساؤلات الفرعية التي تساعدنا على فهم مبسط للموضوع.

- 1- إلى أي درجة تملك الدولة الجزائرية المقومات الكافية لتحقيق أمنها وسلامتها البحريين في ظل الرؤى المتضاربة واختلاف التوجهات بين الفاعلين المحليين والدوليين في منطقة المتوسط؟
- 2- ما مجال تدخل الدولة الجزائرية في المناطق البحرية في المتوسط؟
- 3- كيف أثرت القوى الكبرى على صياغة المبادرات الأمنية المتخذة في المتوسط لمواجهة التهديدات البحرية؟
- 4- هل تملك الدولة الجزائرية عقيدة للأمن والسلامة البحريين في البحر المتوسط؟

حدود الإشكالية:

تشمل حدود الإشكالية الجوانب التالية:

النطاق المكاني:

باعتبار أن الجزائر تمثل إحدى دول البحر الأبيض المتوسط، ستتصب هذه الدراسة على إبراز أهمية هذا البحر باعتباره يُشكل أهم ممر بحري في حركة الملاحة البحرية في العالم في مرحلة أولى، وعلى تحديد وبشكل دقيق للمناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الجزائرية.

النطاق الزمني

ترتكز الدراسة على الفترة الزمنية الحديثة، ونقصد بها فترة ما بعد 1962، أي بعد إستقلال الجزائر، غير أن مقتضيات الإلمام بالموضوع، تستدعي منا الرجوع إلى فترات زمنية سابقة، خاصة تلك التي تلت وقوع عدد من الحوادث البحرية، إضافة إلى الأحداث التي أسست لقواعد الأمن والسلامة البحريين على المستوى الدولي ولعبت دورا في التأثير على صياغة جملة تدابير تتعلق برفع معدلات السلامة والأمن البحريين.

الفرضيات:

لمعالجة الإشكالية المطروحة والإجابة عن التساؤلات الفرعية، تطلب منا الأمر صياغة جملة من الفرضيات التي سننطلق منها:

- عند دراسة المسائل المرتبطة بالأمن والسلامة البحريين، يتم في الغالب الفصل بين المفهومين أو تغليب وإعطاء الأهمية لأحدهما على الآخر، مع أنهما يشتركان في أهدافهما المتمثلة في حماية الأرواح البشرية في البحر.

- لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المناطق البحرية الخاضعة للدولة الجزائرية، يستلزم منا الأمر بناء نظام أمني بحري متكامل بين دول ضفتي المتوسط، فالتعاون المتبادل بين الدول المعنية يعتبر الحل الوحيد في التقليل من التهديدات والمخاطر الأمنية بحكم المجال الإقليمي المشترك.

المنهج المتبع:

بالنسبة إلى المنهج المتبع وبالنظر إلى خصوصية الموضوع الذي تنتمي إليه دراستنا، ورغبتنا في الجمع بين عنصرين (الأمن والسلامة) مختلفين في مجالتهما التطبيقية، سنعتمد على عدد من المناهج العلمية على النحو التالي:

- المنهج الوصفي التحليلي، الذي يركز على جمع المعلومات والبيانات والتفاصيل حول موضوع الأمن والسلامة البحريين وتفسير الوضع القائم للمفهومين من خلال تحديد أبعادهما ومعرفة التأثير القائم بين عناصرهما وكذا لطبيعتهما التقنية.

- المنهج التاريخي بإعتباره الأسلوب والطريق المؤدي لمعرفة الحقائق أو الغرض المطلوب، بتحليل العناصر والأسباب التي أدت إلى وقوع المشكلة في الماضي بهدف معرفة مدى تأثيرها على الحاضر والتطور في المستقبل، وهو ما ينطبق على محاولة فهم التجليات الأولى لمفهوم الامن والسلامة البحريين وتطبيقاتهما في الوقت الراهن.

- منهج دراسة حالة، بالاعتماد على تتبع وجمع وتتبع المصادر كل المصادر المتعلقة بالامن والسلامة البحريين في المتوسط بغرض الحصول على العوامل التي سببت في تدهور الأوضاع الأمنية في هذه المنطقة ومحاولة التعرف على مختلف التدابير المتخذة من طرف دول المتوسط وحجم الراهانات المستقبلية.

- المنهج المقارن، عن طريق التطرق للعلاقات الإقليمية والدولية ومقارنة طبيعة التهديدات الأمنية بين دول شمال المتوسط ودول جنوب المتوسط.

أسباب اختيار الموضوع:

إن اختيار هذا الموضوع كان بسبب دوافع ذاتية وأخرى موضوعية.

الأسباب الذاتية وراء اختيار الموضوع:

أ/- جاء اختيار هذا الموضوع بعد أن أشرت إلى جانب منه في مذكرة الماجستير بمناسبة الحديث عن تدخل الدولة في البحر وبسبب عدم استيفاء الموضوع حقه من الدراسة.

ب/- بحكم التخصص والرغبة الشخصية في الاهتمام بالمواضيع ذات الصلة والتي لها علاقة بمجال عملي في الميدان البحري.

الأسباب الموضوعية وراء اختيار الموضوع:

أ/- الطبيعة المتشابكة والمتراصة للمجال البحري والتغيرات الطارئة عليها شكلا ومضمونا، تجعل من ظهور تهديدات بحرية جديدة على الأمن والسلامة البحريين في كثير من الأحيان تستوجب آليات جديدة أكثر فعالية لمجابهتها.

ب/- الاهتمام الذي توليه الدولة الجزائرية للبحر، بعد أن أدارت ظهرها له سنين طويلة وإدراكها اليوم أكثر من أي وقت مضى، بأن هذا الجزء من الإقليم الوطني، يعتبر مجالا هاما لخلق الثروة وتغطية

جزء مهم من الأمن الغذائي الوطني، وعليه يجب تأمينه من كل الأخطار المحدقة به خاصة وأن الجزائر تتمتع بواجهة كبيرة ومساحة بحرية شاسعة.

صعوبة الدراسة:

كأي دراسة علمية أكاديمية واجهتني صعوبات كثيرة خلال إعدادي لهذه الأطروحة خاصة إذا تعلق الأمر بمجال حساس كالأمن في الجزائر تمثلت في:

- قلة المراجع التي تحلل أهم الاستراتيجيات الأمنية البحرية في منطقة البحر المتوسط في ظل التطورات الراهنة.

- صعوبة ضبط المفاهيم المستعملة في البحث من الناحية الاصطلاحية، كون غالبيتها تم تطويرها في لغات أجنبية، ومن جهة أخرى، النقص الكبير الملموس في المعاجم والموسوعات المتخصصة باللغة العربية مثل مصطلح "الأمن البحري" و "السلامة البحرية"، وغيرها من المصطلحات.

- صعوبة تحديد الإطار النظري للأمن البحري وما يقابله من تهديدات غير نظامية، كون كلاً المصطلحين يعتبران من المفاهيم الحديثة الاستعمال في العلاقات الدولية، وعلى الرغم من شيوع استعمال اللفظين في العديد من المناسبات الدولية وإدماجهما في العديد من استراتيجيات الدول الفاعلة في المجال البحري، إلا أنه ليس هناك اتفاق حول تعريف واضح المعالم يمكن الوقوف عن المراد منهما، تبعا لاختلاف الخلفيات السياسية لكل دولة. جانب آخر من الصعوبة في تحديد الإطار النظري، يرجع إلى الطابع التقني المتخصص للمجال البحري في حد ذاته، كون أغلب المنظرين أو الباحثين في مجال الدراسات الأمنية لا ينتمون إلى المجتمع البحري، وبالتالي لم يركزوا في دراساتهم على البعد الأمني للبحر.

- صعوبة إيجاد دراسات سابقة وشاملة لجميع العناصر المتغيرة لموضوع الدراسة من حيث الوسائل (مادية، بشرية، قانونية) وطريقة استخدامها لاحتواء التهديدات غير النظامية المتعاضمة في المجال البحري؛ يضاف إليها قلة وصعوبة تحصيل المعطيات والإحصائيات المتعلقة بالجزائر في هذا المجال.

- صعوبة الجمع بين مفهومي الأمن والسلامة البحريين لكونهما يتفقان في أهدافهما المتعلقة بحماية الأرواح البشرية في البحر ويختلفان في مجالتهما التطبيقية، فموضوع الأمن موضع عام وسياسي في حين أن موضوع السلامة البحرية هو موضوع تقني بامتياز.

خطة الدراسة:

خلال هذه الدراسة سنحاول الاعتماد على منهجية تسمح لنا بالانتقال من التحليل العام إلى التحليل الخاص، أي بالانتقال من الجوانب النظرية للموضوع المتعلقة بمفاهيم الأمن والسلامة البحريين إلى الجوانب العملية المتعلقة بمجال تدخل الدولة في المجالات البحرية لنصل إلى الاستراتيجية المتبعة لتحقيق الامن والسلامة البحريين وهذا بتقسيم الموضوع إلى خمسة فصول مقسمة كما يلي:

في الفصل الأول عالجنا الجانب النظري للموضوع من خلال التطرق إلى بدايات تبلور مفهوم الامن والسلامة البحرية لدى المدارس الجيوبوليتيكية ولدى الهيئات الأممية في مبحث أول وفي المبحث الثاني إلى التعريفات المقدمة للمفهومين والعلاقة بينهما.

أما في الفصل الثاني، فقد خصصناه إلى التطرق إلى أبعاد الامن والسلامة البحريين من خلال معالجة الأبعاد الموضوعية في المبحث الأول والأبعاد الاقليمية المتعلقة بالمناطق البحرية في المبحث الثاني.

في الفصل الثالث تعرضنا إلى مُجمل التهديدات البحرية المرتبطة بالأمن البحري في المبحث الأول وإلى التهديدات المرتبطة بالسلامة البحرية في المبحث الثاني.

أما فيما يتعلق بالفصل الرابع، فقد خصصناه إلى معالجة أهم المبادرات الأمنية التي تم إطلاقها لمجابهة تهديدات الأمن البحري في مبحث أول وإلى المبادرات المتعلقة بالسلامة البحرية في مبحث ثاني.

لنصل في الفصل الخامس والأخير إلى التعرف على الاستراتيجية البحرية الجزائرية للتصدي لمختلف التهديدات المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين، من خلال التعرف على الهياكل التي تم إنشاؤها والرؤية الجزائرية للأمن والسلامة البحريين في مبحث أول، ثم نتطرق إلى معوقات الاستراتيجية المتبعة واقترح عدد من الحلول في هذا الإطار في المبحث الثاني.

الفصل الأول

الإطار النظري والمفاهيمي للدراسة

الفصل الأول : الإطار النظري و المفاهيمي للدراسة

لا شك أن التحولات التي شهدتها الساحة الدولية في العقد الماضي ولازالت تشهدها لحد اليوم، قد أثرت وبشكل كبير على النظام الدولي، وتركت آثارا على المجتمعات والأفراد، حيث تغيرت العديد من المفاهيم واختلفت التفسيرات حول نفس الفعل، فبعد أن كان لها مدلول واحد أصبحت هذه المفاهيم تعرف توسعا على عدة مجالات، مما حتم على الفقهاء والمختصين إعادة صياغة نظرياتهم وافترضاياتهم المتعلقة بدراسة الظواهر الدولية.

نجد في مقدمة المفاهيم التي شهدت تحولا وتغيرا مصطلح الأمن، الذي شكل هاجس كبير لدى المفكرين وصناع القرار على حد سواء، وعلى الرغم من أنه مصطلح خلافي بالأساس، إلا أنه يبقى مفهوما بالغ الدلالة، وهو ما ذهب إليه روني ليبشتر في قوله بوجود ليس فقط صراع حول الأمن بين الأمم، بل أيضا، صراع حول الأمن بين المفاهيم¹.

من ذلك يأتي مفهوم الأمن والسلامة البحريين، اللذين توسعا بشكل عام، ولم يعد يحصران في الجانب التقليدي العسكري، ليشمل بالإضافة للبعد العسكري، أبعادا أخرى، كالبعد الاجتماعي والاقتصادي، ومرد ذلك أن التهديدات الأمنية أصبحت غير عسكرية في طبيعتها كالتهريب والهجرة غير الشرعية والإرهاب، المرتكبة في فضاءات جغرافية لا تخضع لأي سلطة، ونعني بذلك البحر باعتباره ميدان حيوي تتضارب فيه المصالح وتثور فيه الخلافات بين الدول، بالنظر إلى المصالح الاقتصادية والمنافع التجارية لكل دولة.

المبحث الأول: نشأة مفهوم الأمن والسلامة البحريين

إن الأمن البحري المطلق والكامل لا وجود له على أرض الواقع، فعلى الرغم من السباق العلمي والتقدم التكنولوجي في وسائل ومعدات الحماية والمراقبة الأمنية للبحار والمحيطات، إلا أن المنظمات الإرهابية أو الإجرامية لا تقف عند حد معين أو وسيلة واحدة لتنفيذ مثل تلك العمليات التي تؤثر سلبا على المرافق المينائية، السفن وكذا على حركة تدفق التجارة الدولية عبر البحار، ولهذا كان لزاما على كل دولة صياغة مقاربة تتوافق مع الإمكانيات الطبيعية والمادية والبشرية التي تمتلكها.

¹ - سليم قسوم، الاتجاهات الجديدة في الدراسات الأمنية، دراسة في تطور مفهوم الأمن عبر منظور العلاقات الدولية، رسالة ماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص الاستراتيجيات المستقبلية، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم السياسية والإعلام، قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية، سنة 2010، ص7.

غير أنه وقبل التطرق إلى المقاربات الأمنية التي تتخذها الدولة في البحر ونخص بالذكر المقاربة الجزائرية لتأمين مساحاتها البحرية، وجب علينا في بادئ الأمر، التطرق إلى نشأة مفهوم الأمن والسلامة البحريين عبر العصور وكذا التطرق إلى النظريات الفكرية التي تبلورت بخصوص هذا الموضوع.

المطلب الأول: بداية تبلور مفهوم الأمن والسلامة البحريين

الفرع 1: الأمن والسلامة البحريين عبر العصور

ظل البحر منذ زمن بعيد، مرادفًا لانعدام الأمن بالنسبة للأشخاص الذين تجرأوا على المغامرة فيه، فالشخص الذي يريد الإبحار دون خطر، عليه ألا يذهب إلى البحر مطلقًا.¹ وقد يُفسر انعدام الأمن المستشري هذا، سبب ممارسة التجارة البحرية أساسًا من قبل المغامرين، وعليه ارتبط البحر بمفهوم الحظ أو الوفاة، والذي يمكن العثور عليه في تعبيرات "ثروة البحر" أو "قرص البحر" أو "المغامرة البحرية".

لقد تطور النقل البحري في سياق ليبرالي، لدرجة أنه تم تقبل بسرعة كبيرة الحوادث الطبيعية التي عانى منها البحارة الجريئين، الأمر الذي جعل أحد المفكرين يقول أن هشاشة العامل البشري أمام البحر الذي لا ينضب والذي لا نهاية له، يعطي لجهود الملاحة طابع محاولة جريئة يمكن أن تتجح وتكون مربحة بما فيه الكفاية، ولكن يمكن أيضًا أن تقشل وتتطوي على خسائر لا يمكن تعويضها.²

يُظهر تاريخ الملاحة منذ العصور القديمة أن متطلبات الأمن والسلامة أصبحت تفرض تدريجياً لحد من الحوادث والكوارث وللتأثير على السلوك الفردي والجماعي للفاعلين في المجال البحري، ولعل تلك الأخطار التي تكتنف الملاحة البحرية يجعل منها ذات طبيعة خاصة، حيث تؤدي تأثيرات الطقس والأخطاء البشرية إلى جعل السفينة وسيلة انتقال مهددة بالأخطار في الكثير من الأحيان.

¹ - مثل إنجليزي Who wants to sailsafely, never go out at sea

² - أنظر WERNKR August-Raynald, Traite de droit maritime généra/ Librairie Droz , Genève 1964, P 379

أولاً: اللأمن في العصور القديمة

قد يعتقد المرء أن المخاطر البحرية كانت صغيرة نسبياً في العصور القديمة، نظراً لأن السفن كانت بحجم متواضع وبعدها محدود ووسيلة الدفع كانت إما الشراع أو التجديف ولم تبتعد أبداً عن السواحل.

غير أنه في الواقع، كانت هذه الفترة تتميز بعدم الأمان المزمّن للملاحة مما جعل السفر عن طريق البحر خطيراً جداً، حيث ظهرت القرصنة البحرية في جميع أنحاء حوض البحر الأبيض المتوسط، إضافة إلى الظروف المناخية السيئة التي جعلت السفن الصغيرة عرضة للرياح والتيارات البحرية والتي تسببت في الكثير من الحوادث¹.

إن أول ما يرصده التاريخ من صور اللأمن، كان قبيل عصر الإغريق عندما تم استخدام القوارب الصغيرة للسطو على قوارب أخرى قريبة من السواحل أو على بلدات ساحلية، أما عمليات السطو على سفن وبواخر في عرض البحر، فظهرت في القرن السادس قبل الميلاد، ولعل أجواء الحروب المتعاقبة مع شمولها على السطو الفتاك والسطو المضاد الذي بات يهدد طرق التجارة للإمبراطورية الرومانية في المتوسط، جعلها تتحرك عسكرياً ضد هذه العصابات².

يرى الكثيرون أن نظام السلامة يعود في نشأته إلى الفينيقيين، الذين يُعدّون من أقدم الشعوب التي مارست الملاحة البحرية في العصور القديمة³، وكانت الحاجة إلى التخفيف و درء الأخطار البحرية هي السبب في ظهوره، وكانت السفينة الشراعية المشحونة ببضائع لعدة تجار الذين يصاحبون بضائعهم في الرحلة من أجل مد يد العون في حالة سوء الأحوال الجوية والتعرض للأعداء، إلا أنه في كثير من الحالات يضطر الریان إلى رمي بعض البضائع للتخفيف من حمولة السفينة من أجل السلامة المشتركة، فيحدث شجار بين التجار واعتراض كل واحد منهم على عدم رمي بضاعته، رغم مدهامة الخطر للسفينة وضرورة اتخاذ إجراء الرمي في الحين.

¹ ANDRE Jean Marie et BASLEZ Marie Françoise, Voyager dans l'Antiquité, Fayard, - Paris 1993, P441-442

² ايناس محمد البهجي، يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1 2013، ص 11.

³ علي بن غانم، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005، ص 72.

إن الأبحاث التاريخية تدل على أن نظام الخسارات البحرية المشتركة كان معروفا في جزيرة رودس ما بين سنة 916 وسنة 700 ق م، ثم ظهر هذا النظام في قانون رودس للإلقاء في البحر أيام حكم الفينيقيين¹.

إن مثل هذه القاعدة تبين لنا مدى التعاون بين أصحاب الحمولة المتواجدة في السفينة الواحدة وذلك عندما يتم التضحية بمال أحد الأشخاص لإنقاذ المجموع ، فيكون من واجب هذا الأخير أن يشارك في الخسارة، ثم أخذ الرومان هذا القانون عن الفينيقيين وأسموه قانون رودس الخاص بالرمي في البحر Rhodia de jactuslex²، وبالرغم من اعتبار الرومان التجارة مهنة وضيعة لا تليق إلا بالعبيد والشعوب المتخلفة، إلا أن التشريعات الرومانية، اشتملت على بعض النصوص الخاصة بالخسائر البحرية المشتركة، خاصة في مدونة الإمبراطور جستينيان سنة 353 ق.م ، والذي احتوى على قاعدة مفادها أن الخسارة التي تتم لمنفعة الجميع يجب التعويض عنها بمساهمة الجميع³.

ثانياً: أولى القواعد الوقائية في العصور الوسطى

لم تعرف شروط الملاحة البحرية تطور ملحوظ في العصور الوسطى، حيث كانت السفن تبقى قابعة في الموانئ في فصل الشتاء، وكانت سفن بلاد الشام تبحر فقط ابتداء من 05 ماي إلى 26 أكتوبر⁴، أما في بحر البلطيق، فقد كان يُحظر على السفن ممارسة الملاحة البحرية بين سانت مارتن وسانت بيتر نظراً لخطورتها تحت طائلة مصادرة البضائع⁵.

مع ذلك، سجلت السلامة البحرية تقدماً في العصور الوسطى بفضل تطبيق القواعد الوقائية الأولى المتعلقة بتحميل السفن، التي يعود تاريخ منشئها، وفقاً للبعض، إلى قواعد رودس السالف ذكرها، فقد سنت السلطات البحرية للموانئ الكبرى في المتوسط ابتداء من منتصف القرن

¹ - محمود سمير الشراوي، القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ط1 1970، ص567.

² - أنظر في هذا GAURRIER Dominique , le Droit Maritime Romain, Rennes Presses universitaires 2004 , P 97

³ - عبد القادر العطري، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، عمان ، الطبعة الأولى ، 2009 ، ص 431.

⁴ - BRAUDEL Fernand, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Armand Colin, Paris 9eme édition 1990 , P227

⁵ - DALLINGER Philippe, La Hanse (XII^e siècle) Aubier, Paris, 1988, P181

الثالث عشر تشريع صارم للغاية على خطوط التحميل للسفن (Franc-bord)، يهدف إلى محاربة تجاوزات مجهزي وملاك السفن الذين يُعرضون سفنهم للخطر من جراء زيادة الحمولة.

لم تكثف سلطة جنوة البحرية في عام 1330 بوضع قواعد لحساب الحد الأقصى لعمق الماء في السفينة بعلامات دقيقة للغاية، ولكن أيضاً بوضع إجراءات مراقبة وعقوبات صارمة ضد أي شخص يخالف القواعد السالف ذكرها¹، ضمانا لسلامة الركاب والسلع على الممتن.

غير أنه، وبالرغم من كل هذه الإجراءات والتدابير الوقائية، فقد بقي عدد السفن الجانحة في البحر الأبيض المتوسط مرتفع، خاصة خلال مواسم الأحوال الجوية السيئة، فعاصفة 1545 مثلا في البحر الأدرياتيكي، خلفت غرق ما يزيد عن 50 سفينة².

ثالثاً: تطور التدخل البحري في القرن التاسع عشر

الابتكارات التكنولوجية التي جلبتها الثورة الصناعية، انعكست على تطوير النقل البحري خلال القرن التاسع عشر، وكان أهمها دون شك التركيبات التي تستعمل البخار على متن السفن وبناء السفن باستعمال الحديد بدلا من الخشب.

مع ذلك، فقد رافق التقدم التقني زيادة في المخاطر في البحر، بسبب الزيادة في عدد وحجم وسرعة السفن، حيث تُظهر إحصائيات الحوادث أنه خلال شتاء عام 1820 وحده، غرقت أكثر من 2000 سفينة في بحر الشمال، مما أدى إلى وفاة 20000 شخص³.

اعتُبر البحث عن أكبر قدر ممكن من الأمن في إطار مجال خاضع لتحكم الخواص والرقابة الإدارية على الملاحة، عائقاً أمام تطوير التجارة البحرية، حيث كان هناك قلق من أن الدولة ولضمان الأمن والسلامة البحريين ستفرض لوائح مفرطة وواسعة للغاية وغير متكيفة مع القطاع الخاضع لمنافسة دولية قوية.

¹ ATTOMA-PEPE, Un aperçu du franc-bord des navires au Moyen-âge, bulletin technique du bureau VERITAS, janvier 1976, P 10-14.

² F.BRAUDEL, op. cit, p 228

³ Selon The courrier, 05 Mai 1822, cité dans le Bureau Veritas 1828-1928 , Edition du Centenaire, Paris, 1928, P10

كان يُعتقد أن مصلحة المالك الذي استثمر كل ثروته في شراء السفن، تمثل أفضل ضمان لسلامة الجميع، هذا المفهوم الليبرالي كان هو السائد طوال النصف الأول من القرن التاسع عشر، إلى غاية ظهور أولى شركات التصنيف¹ les sociétés de classifications ، التي لعبت دورًا أساسيًا في تقييم سلامة الأساطيل التجارية من خلال تزويد شركات التأمين البحرية بمعلومات دقيقة ومنتظمة عن صلاحية السفينة للملاحة البحرية وكذا معداتها.

يمثل منتصف القرن التاسع عشر، نقطة تحول حاسمة في تطور السلامة البحرية مع انتشار آليات الوقاية التي يتم تصميمها بشكل متزايد في إطار الدولة، ويفسر هذا التدخل المتزايد عاملان أساسيان:

- أصبح النقل البحري صناعة حقيقية، فقد ظهر من الطبيعي أن تمارس الهيئات العمومية سلطاتها الشرطية لمراقبة شروط السلامة والأمن على متن السفن، مراعاة لمصلحة الطاقم العامل على متن وكذا عدد كبير من الأشخاص الذين تواجدوا على السفن بصفتهم مسافرين، لذلك كان من الضروري شيء فشيء تطبيق تشريع صناعي بحري يخص المعدات والأفراد وظروف العمل.

- ضرورة تنسيق القواعد والأعراف الوطنية في ميدان الملاحة البحرية، ساهم أيضا في تعزيز دور الدول، حيث أصبحت هذه الأخيرة، السلطة الوحيدة في القانون الدولي المخولة بتوقيع الاتفاقيات والمعاهدات وغيرها من المواثيق الملزمة، وتجلّى تدخل الدولة في انتشار غير عادي لقواعد القانون العام التي تؤثر على كل من سلامة السفينة وسلامة الملاحة البحرية².

¹ - هي منظمات تخول من قبل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقا للقواعد الخاصة بهيئة التصنيف ويتوافق مع متطلبات تلك الدولة والاتفاقيات الموقعة عليها.

² - Philippe BOISSON, Politiques et droit de sécurité Maritime, Edition Bureau Veritas, Paris 1998, P29.

رابعاً: تدويل اللوائح في القرن العشرين

عرفت فترة القرن العشرين البحث عن توحيد القواعد والممارسات الوطنية المتعلقة بالسلامة البحرية، ولكن قبل التعرض لأهم مراحل التدويل التي عرفتتها هذه الفترة، كان من الضروري أن نتوقف عند الأسباب التي دفعت إليها.

I/- أسباب التدويل:

هناك عدة أسباب كانت وراء قيام الدول البحرية الكبرى آنذاك، على وضع قواعد السلامة البحرية المشتركة والتي نذكر منها:

أ/- مشاكل أعالي البحار:

تقتضي منطقة أعالي البحار، وضع شروط لممارسة حرية الملاحة لصالح المجتمع الدولي ككل، من جهة، ومن جهة أخرى، تجنب الفوضى التي تجعل ظروف الملاحة البحرية خطيرة، فإنشاء شرطة بحرية لتنظيم الملاحة في المناطق الخاضعة لسيادة الدولة، لم يشكل عائقاً في وجه الملاحة أبداً، في حين يختلف الأمر في منطقة أعالي البحار، حيث يسود مبدأ حرية الملاحة، ولهذا كان لا بد أن ندرك، أنه من مصلحة الجميع، الاتفاق على الحد الأدنى من القواعد التي يجب احترامها، كالإشارات البحرية، حركة السفن، قواعد الملاحة، الإنقاذ والتصادم¹.

ب/- وضعية السفن الأجنبية في الموانئ :

في بداية القرن العشرين، حددت كل دولة شروط خاصة لمراقبة السفن الأجنبية التي تدخل موانئها، هذا التنوع التنظيمي والإداري للمراقبة المينائية كشفه الأمثلة التالية:

- في بريطانيا، طبق قانون الشحن التجاري لعام 1866 رسمياً على السفن الأجنبية حيث تم سن التشريع الأدنى لخطوط التحميل.

- في فرنسا، كانت أحكام قانون الطاقم لعام 1907، تتعلق فقط بالسفن الفرنسية بينما كانت تلك المتعلقة بالزيارات تطبق على السفن الفرنسية والأجنبية².

¹ - COLOMBOS Constantine John, Le droit international de la mer , Paris , Pedone1952, P 226

² - loi du 17 avril 1907, concernant la securite sur la navigation maritime et la reglementation du travail a bord des navires de commerce, JORF du 27 avril 1907.

- أما في الولايات المتحدة، فقد تم تطبيق قانون البحار الصادر في 11 مارس 1915، على السفن الأجنبية التي تغادر الموانئ الأمريكية، لكن في الممارسة العملية، تم إعفاء السفن التي لا تحمل مسافرين¹.

هذا التنوع خلق قدرا كبيرا من الشك، لأن تراخيص الملاحة وشهادات الصلاحية البحرية لم يكن لها أي قيمة دولية بالنظر إلى تردد السفن على موانئ عدة ولايات أمريكية لتلبية ظروف أمنية خاصة سادت في تلك الفترة.

ج/تنظيم المنافسة: كانت التجارة البحرية دائما تعتبر واحدة من النشاطات المميزة للمنافسة الدولية. وقد أدت الكوارث البحرية المتكررة تدريجيا بالمشرعين الوطنيين إلى إدراك أن المنافسة الاقتصادية، لاسيما فيما يتعلق باستغلال الأساطيل، يمكن أن تؤثر على السلامة البحرية وإلغاء هذه الوسيلة من النقل بشكل دائم.

يبدو أن الاتفاق بين الدول الذي يحدد الحد الأدنى من المعايير التي يجب أن تفي بها سفينة معينة تؤدي خدمة ما، هو الحل الوحيد الذي سيوفر إتفاقاً مرضياً على المدى الطويل، فعلى سبيل المثال، التنظيم المتعلق بخط الطفو Frond bord، يجعل من سفينتين متطابقتين وبنفس الخصائص التقنية، غير أنهما من جنسيتين مختلفتين، تجعلهما يتنافسان على نفس الخط في حالة ما إذا قامت إحدهما بعملية تحميل أكثر من الأخرى، فمجهزها يستفيد أكثر بالنظر إلى كمية السلع المحملة على متنها، غير أنه يعرضها لمخاطر أكبر، وبالتالي تمتلك قدرا أقل من الأمان. ففي حالة ما إذا تم تحديد هاتين السفينتين بنفس علامات التحميل على الهيكل، فقد تم حينها تغليب المنافسة التجارية على حساب سلامة السفينة.

على المستوى الدولي، أصبح وجود معايير أمنية أكثر أهمية من محتواها، فالدول التي تعتمد على معايير أمنية أكثر صرامة، تستفيد أقل مقارنة بدول أخرى، ولذا كان لزاما منع البلدان الأقل تشدداً من الوظائف المتميزة في المنافسة الدولية².

¹ Weinberger Stephen, "The Birth of a Nation" and the Making of the NAACP , Journal of American Studies, vol. 45, no 1, 2011, p. 77-93
² ROCAUEONT Yann, La conférence de 1966 sur les Lignes de Charge NTM 1967, P34

II- مراحل التدويل:

شجعت الحوادث والكوارث البحرية على تأسيس تعاون بين الدول يهدف إلى تعزيز السلامة البحرية وفاعلية النقل البحري، هذا التطور نحو التدويل مر بعدة مراحل، أولاً تم توحيد التنظيمات الداخلية من خلال الاتفاقيات ومذكرات التفاهم الثنائية بين الدول البحرية الكبرى، وبعدها نفس هذه الدول، عقدت مؤتمرات دولية تبحث سن قواعد عالمية، وفي الأخير جاء دور المنظمات الحكومية لتتبنى آليات دولية تتعلق بالسلامة البحرية وحماية البيئة.

فبناءً على هذا الاهتمام الوطني والدولي بأحكام المخاطر والحوادث البحرية، وجد نوع من التعاون في أحكام هذه الحوادث على المستوى الوطني والدولي، فرغم أن القوانين الوطنية عالجت أحكام الحوادث البحرية ضمن قوانين التجارة البحرية أو القوانين البحرية لكل دولة، إلا أنها سعت دوماً لتعديل هذه النصوص لمواكبة التطورات في مسائل التجارة البحرية ودواعيها، من خلال اقتباس ما يرد من أحكام في الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات والمواثيق الدولية بهذا الشأن، واعتبارها جزءاً لا يتجزأ من نصوص قوانينها الداخلية.

الفرع 2: الأمن والسلامة البحريين لدى المدارس الجيوبوليتيكية

تعددت النظريات الجيوبوليتيكية وتطورت عبر فترات زمنية مختلفة وأدى تطورها إلى اهتمام السياسيين بمدلولاتها، وبالتالي فهناك ارتباط بين نظريات الجيوبوليتيك ومفهوم الأمن والسلامة البحريين، وخصوصاً أن هذه النظريات ارتبطت بالقوة والسيطرة والسيادة، فحسب قول المفكر الفرنسي برتران بادي (لا بد من إعادة التفكير في مبدأ القوة لأن أغلب الكوكب الأرضي قد مسّه العنف، فلا يوجد مكان واحد في العالم محمي من مخاطر العنف والإرهاب، يُضاف لذلك أن العنف ظاهرة معولمة مثل سائر الظواهر الأخرى، لذا فالعالم مُقبل على مستقبل مؤلم متخّم بالصراعات، بحكم أن الجيوش الأكثر تطوراً تفشل في مواجهة أبسط أعمال الإرهاب، أما التهديدات الأكثر تنوعاً فإنها تستعصي على أي أمل في السيطرة عليها¹.

¹ BERTRAND Badi, L'impuissance de la puissance : essai de la nouvelles relations internationales, Fayard 2004, P 103.

وانطلاقاً من هذه المعطيات ظهرت نظريات الجيوبوليتيك، التي تتفق على مبدأ القوة والسيطرة ولكنها تختلف في تحديد نوعيتها، غير أننا سنقتصر هنا على المدارس ذات التوجه البحري أو التي ترى في السيطرة على البحر رمزاً لقوة الدولة¹.

أولاً: نظرية ألفرد ثاير ماهان 1840 - 1914

يعتبر الأدميرال ألفرد ماهان أحد أقدم الجيوبوليتيكيين المحدثين وهو القائد البحري الأمريكي، الذي نال شهرة واسعة كمؤرخ واستراتيجي بحري ممتاز، لم يكن ماهان إثن جغرافياً، لكنه تعرض في دراساته للموقع الجغرافي، وأثره في نمو السيطرة البحرية، وهو حينما يكتب عن القوة البحرية، فإنه يعني القوة العسكرية، التي يمكن نقلها بالبحر إلى المكان المطلوب، دون أن يعني مجرد الأسطول البحري، ومن ثم فإن التحكم في البحار يعني لديه التحكم في القواعد البرية، التي تتميز بالمواقع الاستراتيجية المتحكمة في النقل البحري والقواعد البحرية، التي تحميها أشكال السواحل من جهة وعمق خلفيتها الأرضية من جهة ثانية.

يرى ماهان أن القوة البحرية أساس قوة الدولة وأن أي دولة تريد السيطرة على العالم يجب أن تتحكم في قوة بحرية كبيرة، ويجب أن تكون لها السيطرة على البحار، ويرأيه أن الدول البحرية هي التي ستسود العالم في النهاية، وقد حدد ماهان خمسة عوامل عدها أساسية في تكوين القوة البحرية للدول وهي:

1-ملاءمة الموقع الجغرافي (الإطلالة على بحار مفتوحة).

2-شكل الساحل وامتداده.

3-خصائص الظهير القاري (يجب أن يكون غني بالموارد)

4-الصفات القومية للشعب .

5- شخصية الحكومة و سياستها².

وأكد أن كل المقومات والعوامل متوفرة للولايات المتحدة الأمريكية التي تكاد تشبه الجزيرة المحصنة، وهي مؤهلة لأن تكون أعظم قوة بحرية في العالم.

¹ -فتيحة النبراي، محمد نصر مهنا، أصول العلاقات السياسية، منشأة المعارف الاسكندرية 1985 ، ص 54
² - MAHAN Alfred, The Influence of sea power upon History (1660-1783) Sampson low, 1890, P25-89

الحقيقة أن ماهان قد قام بدور كبير في الدعوة إلى إنشاء أسطول أمريكي قوي، وشق قناة (بنما) والحصول على قواعد بحرية أمريكية في الخارج، كاحتلال الفلبين عام 1898 بعد الحرب مع اسبانيا، وكذلك فرض حمايتها على جزيرة كوبا واحتلال جزر جوام وهاواي في وسط المحيط الهادي واحتلال بورتوريكو لتأمين مدخل الملاحة في البحر الكاريبي وبذلك فإنه قد أثبت أن الآراء الجيوبوليتيكية، يمكن أن تعمل لخدمة مصالح الدولة¹.

لقد تبنى الجيوبوليتيكيون الأمريكيون الذين أتوا بعد ماهان كل آراءه وطوروها وأكدوا بأن الولايات المتحدة الأمريكية لا تحتاج فقط إلى قواعد عسكرية خارج أراضيها، بل وإلى تعزيز سيطرتها على المناطق التي تحتوي على الموارد المعدنية وموارد الطاقة، وأخذوا يطالبون بالسيطرة على العالم ولو كان ذلك عن طريق الحرب.

هذه الأفكار أدت بالولايات المتحدة إلى بناء الأساطيل الحربية، الاسطول السادس في المتوسط، والسابع في المحيط الهادي والخامس في المحيط الهندي والرابع في المحيط القطبي، بهدف سيطرة الولايات المتحدة على بحار ومحيطات ومضائق العالم ومحاصرة الدول البرية في عقر دارها².

ثانياً: نظرية نيكولاس سبيكمان 1893-1943

نيكولاس سبيكمان أمريكي، إهتم بدراسة مشكلات القوة واثرها في العلاقات الدولية، وقد حث الولايات المتحدة على إنشاء قوات عسكرية بحرية في الجزر والمياه المحيطة بقارة أوراسيا لتحجيم قوة الاتحاد السوفياتي.

يمكننا أن نعد سبيكمان خليفة ماهان في إستراتيجيته التي تتاهض تفوق الهرتلاند وسيادته، لكنه لا يتفق مع ماهان في سيادة القوى البحرية، بل نراه في كل أفكاره يتأثر متأثراً عميقاً بماكيندر في كل شيء ما عدا النتائج السياسية.

¹ - عباس غالي الحديثي، نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات، دار أسامة للنشر والتوزيع، ط 2004، ص 13.

² - محمد أحمد عقلة المومني، الجغرافيا السياسية والجيوبولوتিকা في القرن الواحد والعشرين، دار الكتاب الثقافي، ط 2005، ص 121.

لقد كان سبيكمان يخشى من سيطرة ألمانيا على القارة الأوروبية ومن ثم على الهرتلاند الأوروبي، وبذلك يمهّد الطريق للسيطرة العالمية الجرمانية، لهذا كان هدفه التطبيقي أن يعقد تحالف بين أمريكا وبريطانيا كقوة بحرية، والاتحاد السوفيتي كقوة أرضية لمنع ألمانيا من تنفيذ مخططاتها العالمي.

ينطلق سبيكمان في تحليله من أن مركز الدولة في إطار السياسة الدولية، لا يتوقف من الناحية الجيوبوليتيكية على موقعها الثابت، وإنما يعتمد أيضا وإلى حد بعيد على علاقة هذا الموقع بمراكز القوى المؤثرة في السياسة الدولية، ولما كانت مراكز القوى هذه في حالة تغير لأسباب عديدة، فإن قيمة الموقع الجغرافي للدولة هو الآخر يتغير، ليس من الناحية الجغرافية، وإنما من حيث طبيعة التفاعلات السياسية، وقد رأى سبيكمان في (الهلال الهامشي) الذي يحيط بالهرتلاند عند ماكيندر مفتاح السياسة العالمية، ولهذا يسمي هذه الأراضي (Rimland) أو الحافة التي تضم أوروبا البحرية الغربية والشرق الأوسط والهند وجنوب شرق آسيا والصين، هذا الإطار يتمتع بعدد كبير من السكان ومصادر ثروة غنية، بالإضافة إلى استخدام البحر كخطوط حركة أساسية للتجارة والحرب¹.

في الحقيقة نجد سبيكمان يتبنى كل آراء ماكيندر، لكنه يعكس النتائج في قول متأثر مشابه لقول ماكيندر وبغايره، فهو يقول من يحكم الإطار يحكم أوروبا، ومن يحكم أوروبا يتحكم في مصير العالم، ولكن تقطع الإطار وتقسّمه بين القوى الأوروبية والأمريكية يجعل من المستحيل قيام الإطار بهذا الدور، أما إذا تمكنت دولة واحدة من السيطرة عليه فإن دور الإطار سيصبح واضحا في الحصول على السيطرة على العالم².

لكن نتائج سبيكمان تتميز بعدم الكفاية والبعد عن الإمكانية العملية، فمن الواضح أن منطقة الإطار لا يمكن أن تكون قوة واحدة، كما أن الإطار ليس سوى نطاق هامشي مهّد من الهرتلاند في الداخل والقوى الهامشية البحرية off Shore من الخارج وبريطانيا واليابان وشمال أفريقيا من مصر إلى المغرب، ولهذا إذا كان لقوى الإطار أن تتجح في تكوين وحدة أوروبية غربية، فإن هذا النجاح يتوقف على أن تفرض أوروبا المتحدة سلطانها المطلق على البحر المتوسط كله والشرق

¹ - عباس غالي الحديثي، المرجع السابق، ص 54.

² - محمد أحمد عقلة المومني، الجغرافيا السياسية والجيوبولوتিকা في القرن الواحد والعشرين، دار الكتاب الثقافي، ط 2005، ص 122.

الأوسط كخطوة أولى، ثم السيطرة على بقية أفريقيا وأستراليا كخطوة ثانية تمهيدا للخطوة الحاسمة، وهي الاستيلاء على بقية الإطار في آسيا الجنوبية والشرقية¹.

ثالثاً: التطبيقات العملية للنظريتين

عندما نتناول مفهوم الأمن والسلامة البحريين من خلال النظريات الجيوبوليتيكية السابقة لا بد أن نتناول هذا المفهوم من خلال أربع مستويات نظرية مرتبطة بالقوة والسيطرة الأمنية: الأول مستوى البحر، والثاني مستوى البر، والثالث المستويين معاً، والمستوى الرابع الجو، ولكن يجب أن نضع في الحسبان أن القوة والسيطرة لا يقتصران على الدوائر الرسمية فقط، لأننا نتعامل مع عنصر القوة في أصعدة الحياة كافة، سواء القوة التي تستند على القانون أو المعاهدات أو الاتفاقيات أو القوة الرأسمالية الاقتصادية الحرة أو الرسمية أو القوة التي تستند على القتل والإرهاب والقرصنة عن طريق التهديد بالسلح فجميعهم مثال للقوة والسيطرة².

بالتالي، فمفهوم الأمن البحري من منظور جيوبوليتيكي، لا بد أن يشتمل العمليات الأمنية على الأربعة مستويات السابقة، إضافة إلى مستوى خامس وهو مستوى الفضاء الخارجي، لأن هذا المستوى لا يستهان به في المجال الأمني وخصوصاً بعد التقدم الهائل في المجال الإلكتروني والتكنولوجي، ولا بد أن يوضع في الاعتبار استخدام الفضاء الخارجي في السيطرة، فقد يتحكم في الأرض والبحر والجو، وبالتالي فالأمن البحري يرتبط أيضاً بالفضاء الخارجي في عمليات الأمن البحري.

لا بد أن نضع في الاعتبار أن الأمن البحري يتأثر بالإطار الجيوبوليتيكي تأثيراً مباشراً من خلال تأثير نظريات الجيوبوليتيك المتغيرة لأن أبعاد الأمن البحري ترتبط بالموقع الجغرافي والحدود السياسية، فمثلاً النقل المتتابع البحري يكون نقل بحري في جميع أجزائه ولكنه يتم على مرحلتين وذلك في عدم وجود خط ملاحى مباشر إلى الجهة المطلوب نقل الشيء إليها، والنقل المتعدد الوسائط وهو الذي يتم بطرق مختلفة ويعتبر الجانب البحري جزء منه ويستخدم الجزء الآخر منه بطريق البر أو

¹ حسام عبد العال، النظم الاقتصادية الدولية الحديثة، مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع، ط 2017، ص 85.
² فيللس بك كريتك، التفاوض من موقعين غير متكافئين، تنمية الشجاعة الاخلاقية في حل صراعاتنا طريقة عملية للتعامل مع النزاعات والخلافات، ط 1، ترجمة بشرى ملكمة ط 1، مكتبة العبيكان، الرياض 2001، ص 23.

الجو وبالتالي فهناك تطابق للنظريات الجيوبوليتيكية مع عمليات الأمن البحري المرتبط بالنقل البحري والمرتبط أيضا بالمواقع الجغرافية والحدود السياسية المتغيرة.

على الرغم من أن عمليات الأمن والسلامة البحريين تأخذ منهجاً ثابتاً من حيث القواعد الدولية التي تضعها الخطوط الاستراتيجية له ، قد يكون هناك اختلافات في تنفيذ تلك القواعد الدولية للأمن البحري ويرجع ذلك لتفاوت القوة من دولة إلى أخرى، فعلى الرغم من أن بعض الدول لديها القدرة على السيطرة من خلال معايير الأمن البحري لأنها بمثابة دول ساحلية ولديها على حسب قول مونتسكيو قوانين معينة من أجل طابعها الجغرافي، ولكنها غير قادرة على تنفيذ معايير الأمن والسلامة البحريين ويقابل ذلك دول أخرى غير ساحلية وليس لديها المعايير الدولية للأمن والسلامة البحريين ولكن لديها القدرة على تنفيذ المعايير الدولية للأمن البحري من خلال عمليات النقل البحري متعدد الوسائط أو عن طريق المعاونة الأمنية في البر والجو من اجل البحر¹.

ومعنى ذلك، أن الأمن البحري المرتبط بالإطار الجيوبوليتيكي لا يعتمد على السيطرة على البحر فقط ولكن لابد من القوة والسيطرة في جميع الإطارات والمستويات التي أشرنا إليها، حيث ترتبط أهمية الفضاء الخارجي للأمن البحري من خلال مكافحة حرب المعلومات التقنية أو ما يطلق عليها حرب المعلوماتية المرتبطة بالسيطرة الإلكترونية من خلال الأقمار الصناعية بالفضاء الخارجي².

خلاصة القول، أن للقوة أنواع عديدة تتراوح ما بين القوة السياسية والعسكرية والاقتصادية والثقافية والتكنولوجية، ويتباين امتلاك الدول لها، إذ أن هناك دول تتفوق في نوع معين من هذه القوة، وهذا يؤهلها لتكون دولة ذات تأثير نسبي مقارنة مع الدولة التي تمتلك جميع أنواع القوة، أو أغلبها وتتفوق في استخدامها، وحسب امتلاك الدولة لعناصر القوة الشاملة أو لأغلبها يتحدد مكانتها في النظام الدولي والسياسة الدولية³.

¹ علي زياد العلي، المرتكزات النظرية في السياسة الدولية، دار الفجر للنشر والتوزيع، 2017، ص 168.

² كاظم هاشم نعمة، دراسات في الاستراتيجية والسياسة الدولية، ط1 ، دار الشؤون الثقافية العامة بغداد، 1987 ، ص 147.

³ ثامر كامل محمد، الاخلاقيات السياسية للنظام العالمي الجديد، معضلة النظام العربي، دراسات استراتيجية، العدد 127، مركز الامارات للدراسات الاستراتيجية، أبو ظبي 2008، ص 59-60.

المطلب الثاني: الأمن والسلامة البحريين في ظل الأمم المتحدة

بالرغم من الاختلاف على الصعيد المفاهيمي لمصطلح الأمن والسلامة البحريين في وجهات النظر تبعاً للخلفية السياسية لكل دولة، لم يمنع ذلك من العمل الدولي المشترك بهدف تنسيق الجهود، سواء على المستوى السياسي أو المؤسسي، بالنظر لأهمية هذا المجال وأثره على أمن الدول الساحلية في حال المساس به.

الفرع 1: صعوبة تحديد الإطار القانوني للأمن والسلامة البحريين

تنظم التشريعات البحرية مختلف أوجه النشاط البحري وما يتعلق به من منازعات، وتتفق في سعيها للتصدي للتهديدات والعوائق التي تخل بحسن تسيير الملاحة البحرية وتضر بمصالح التجارة والصناعة البحريتين وحماية البيئة ومبادئ العمل البحري والوقاية من الجريمة...، ومن ثم لا تكاد تخلو هذه التشريعات من ارتباط وتداخل فيما بينها، خاصة في ظل دولية أغلب النشاطات البحرية ومميزات الوسط البحري وامتداد التهديدات المحدقة بهما إلى ما وراء الحدود السياسية للدول.

إن افتراض وجود أحكام قانونية تهدف إلى منع المخاطر والتهديدات الماسة بسلامة وأمن الملاحة البحرية ونشاطاتها والمحيط الذي تجري به، يعني البحث عن النصوص التي تضبط المفاهيم والمصطلحات والوسائل القانونية المشكّلة في مجموعها لما يمكن أن نطلق عليه نظاماً قانونياً للأمن والسلامة البحريين.

أولاً: مسار النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين

مرّ على النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين قبل ظهوره بالشكل الحالي قرابة القرن من الزمن، عايش خلالها مراحل تطور الملاحة البحرية وما رافقها من حوادث وتهديدات عفوية ومقصودة، وما ترتب عنها من تداعيات بيئية واقتصادية واجتماعية.

لقد ارتبط تشكل النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين بتطور الأنشطة البحرية ومخاطر التهديدات التقنية والإجرامية، حيث أدت حوادث غرق سفن الركاب وناقلات المحروقات إلى خلق ردة فعل قانونية دعت إلى العناية بالجوانب التقنية والفنية المسببة للحوادث والمهددة للبيئة

البحرية، كما دفع ظهور وتقوي الجريمة البحرية كحوادث خطف السفن والأعمال الإرهابية إلى توجيه مسار الاهتمام نحو إدراج العناية بالجوانب الأمنية ضمن قواعد الأمن والسلامة البحريين.¹

I/ - اقتران قواعد الأمن والسلامة البحريين بالنشاط البحري

انشغل الإنسان منذ بداية تعامله مع البحر بتجنب المخاطر البحرية، ولا يزال يخوض معها ما يشبه معركة البقاء بفعل ازدياد التحديات التي تفرضها تلك المخاطر، حيث تنوعت أساليب المواجهة مواكبة لتطور الصناعة والتجارة البحريتين وتنامي الظواهر الإجرامية المرافقة لهذا التطور، وقد بدأت تتجسد فكرة العمل على تحسين عوامل الأمان على متن السفن بصورة مجزأة ومتفرقة، من خلال اتفاق واشنطن لعام 1889 حول أحكام الطرق البحرية، واتضحت مع أوائل القرن التاسع عشر عند ظهور الثورة الصناعية وتعدد أوجه الاستغلال البحري، وتبين تهديد وأثر المخاطر البحرية على الأنشطة البحرية.

من الناحية الزمنية نلاحظ أن الانشغال بتحسين عوامل الأمان والسلامة المتعلقة بالنشاط البحري سبق ظهور التنظيمات البحرية، وشكل العنصر الأبرز فيها عند نشأتها، مثلما دل على ذلك الميثاق التأسيسي لأول منظمة بحرية دولية، ويتعلق الأمر بالمنظمة البحرية الدولية الاستشارية ما بين الحكومات التي أسسها مؤتمر جنيف سنة 1948، حيث صبغ على مهامها الطابع الاستشاري عملاً بتحفظ الدول الاسكندنافية، والتي تغلب فكرة حرية الملاحة البحرية وعدم التحكم في الشحن البحري
Free Flow of Shipping.²

تتعدد صور النشاطات البحرية ومن ثم الحوادث المتعلقة بها، والتي تعرف البعض بأنها "الوقائع الضارة التي تحدث بحكم الظروف الطارئة أو الأفعال الخاطئة، فالحوادث ينطوي دائماً على جزء من الاحتمال أو الصدفة لأنه لم يسع إليه.

لقد عرفت الملاحة البحرية في بداية تطورها حوادث غرق سفن الركاب والبضائع المرتبطة بنشاطات الصيد والتجارة والسفر، وهي النشاطات التي مارسها الإنسان في أول علاقته

¹ - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2016-2017، ص 10.

² - BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, Traité de droit maritime, librairie générale de droit et jurisprudence, EJA, Paris (France) , 2006, P22 et 23.

بالبحر، لكن مع توسع أوجه الاستغلال البحري وتضاعف مخاطره، وزيادة اعتماد الدول على التجارة البحرية، شهدت البحار حوادث تلوث بحرية كارثية، وارتكاب الجريمة البحرية بغرض الضغط لتغيير المواقف السياسية للدول، غير النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين من توجهاته مرافقا تلك التطورات، فتنقلت اهتماماته عبر محطات قطار العلاقات السياسية الدولية، من تنظيم المتطلبات التقنية للسفن والموانئ والعناية بتكوين العنصر البشري، إلى حماية الأوساط البحرية من التلوث؛ بالإضافة إلى إدراج على رأس انشغالاته قضايا الإجرام البحري¹.

II -/ مساهمة الحوادث البحرية في تحديد الإطار القانوني

تقع الحوادث البحرية إما بأسباب طبيعية كهيجان البحر ورداءة الطقس...، أو بأسباب بشرية؛ كالإهمال وعدم كفاءة طواقم السفن، حيث تتسبب تلك الحوادث في إتلاف الأرواح والممتلكات بالإضافة إلى تلويث البيئة البحرية، تزداد الخسائر إذا ارتبط الحادث البحري بالمحروقات.

شهد القرن التاسع عشر من الميلاد ارتفاع عدد ضحايا الحوادث البحرية، حيث بلغ متوسط عدد الضحايا المفقودين في السنة حوالي 1000 شخص، وزاد اهتمام المجتمع الدولي وتطلعه لمواجهة الكوارث البحرية إثر كارثة سفينة نقل المسافرين المسماة التيتانيك (Titanic) الحاملة للراية البريطانية بتاريخ 12 أبريل 1912 والتي خلفت حسب ما تتفق عليه التقارير الرسمية عن الحادث بـ1500 شخص. وقد رتبت هذه الحادثة، هبة تضامنية كبيرة على المستوى الدولي، أدت إلى إنشاء هيئات دولية تُعني بسلامة الملاحة البحرية، والعمل على إبرام اتفاقيات دولية في هذا المجال.²

رغم ما شهدته المراحل الأولى لنشأة النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين من حوادث بحرية، إلا أن آثارها لا تقارن بآثار التلوث البحري بالمحروقات والمواد الخطرة، والتي تصاعدت نسبة وقوعها بعد بروز أهمية النفط وسعة استخدام السفن وسيلة لنقله، حيث تتميز حوادث التلوث البحري

¹ - أحمد حسني، الحوادث البحرية: التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، طبعة 1997، ص 3.

² - محمد أحمد سلامي و علي المغاوري : قرن من تحقيقات الحوادث البحرية و الدروس غير المستقاة، دراسة مقارنة لأسباب الحوادث و تحليل لحادثتي تيتانيك 1912 و كوستاكونكورديا 2012، مداخلة مشتركة أقيمت في المؤتمر الدولي للنقل البحري و اللوجستيات تحت عنوان آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس "رؤية مستقبلية" المنعقد بكلية العلوم و التكنولوجيا و النقل البحري بالاسكندرية ، مصر ، أيام 17 ، 18 و 19 مارس ، ص 2

بالمحروقات بأضرارها الممتدة خارج الحدود الإقليمية للدول والمحقة الهلاك على الثروات البحرية والحياة المائية في البحار والمحيطات.¹

رغم التأثير السلبي لكوارث التلوث البحري بالمحروقات، إلا أنها مثلت عامل تنبيه وضغط على المشرعين نحو تجديد القواعد السارية، فكلما وقعت منها اتضح عدم كفاية الأنظمة المتبعة وظهرت ردة فعل قانونية أكثر صرامة من سابقتها، مما يؤكد ضرورة تطوير الآليات القانونية لحماية البيئة البحرية من التلوث النفطي.

ثانياً: تغيير الجريمة البحرية لمسار قواعد الأمن والسلامة البحريين

أشّرت أحداث وتطورات ستينات القرن الماضي لفكرة الأمن البحري، حيث مثلت تلك الفترة مرحلة تزايد عمليات الاستغلال البحري للمحروقات والتسابق في صناعة المواد الخطرة النووية، وانتشار الحركات التحررية ومكافحة الاستعمار، ومن ثم توجس المجتمع الدولي من أثر أعمال الاستغلال على البيئة البحرية ومن استهداف التنظيمات المسلحة للملاحة البحرية، غير أن عدم الإجماع بين الدول بخصوص تجريم تهديدات الملاحة وجه الاهتمام نحو مكافحة الأفعال غير المشروعة المهددة لسلامة الملاحة البحرية، ليرسو رأي المجتمع الدولي بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 على ما عرف بمكافحة الإرهاب الدولي.²

I/- قضايا اختطاف السفن

بتتابع عمليات مهاجمة السفن واحتجاز ركابها، تعالت الأصوات المُنادية بإيجاد إطار قانوني موحد لمكافحة الأخطار المهددة للملاحة البحرية، بوضع استراتيجية أمنية شاملة لتأمين الممرات البحرية، حيث أُلزمت جميع الدول على التعاون إلى أقصى مدى ممكن على قمع عمليات اختطاف السفن ومحاربتها بثتى الأشكال.³

¹ - واعلي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010، ص 21.

² - BOISSON Philippe, la sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, Le DMF 640, Septembre 2003, P724

³ - إيناس محمد البهجي و يوسف المصري ، جريمة القرصنة في القوانين الدولية ، المركز القومي للإصدارات القانونية، ط2013 ، ص 252.

لاحظت لجنة القانون الدولي في تعليقها أن أي دولة تتاح لها فرصة اتخاذ تدابير ضد القرصنة و لا تقوم بذلك تعتبر مقصرة في واجب يفرضه عليها القانون الدولي. ومن البديهي أن تُعطى تلك الدولة قدرا معيناً من المرونة فيما يتعلق بالتدابير التي ينبغي لها أن تتخذها لهذه الغاية في أي حالة بعينها.¹

II -/ أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001

أثرت أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 الواقعة في الولايات المتحدة الأمريكية، في تركيز انشغال المجتمع الدولي على مكافحة الإجرام البحري، فبدأت إجراءات الأمن والسلامة البحريين متشددة وصارمة إلى درجة مساسها أحيانا بمبادئ حقوق ومصالح التجارة البحرية، حيث اتخذت المنظمة البحرية الدولية تدابير جمة وأصدرت العديد من النصوص والاتفاقيات من أجل حماية أحسن للملاحة البحرية من جهة.

من جهة أخرى، انتقل الانشغال بمكافحة الإرهاب البحري إلى مستويات مؤتمرات و قمم رؤساء الدول والحكومات، حيث قرر أعضاء مجموعة الثمانية (G8) في قمة كناناسكي المنعقدة في جوان 2002 تقوية التعاون في مجال الأمن والسلامة البحريين، وهو ما مهد لإعداد مشروع مخطط شامل لمواجهة الإرهاب، طبقاً للأطر القانونية الدولية تم إقراره في جوان 2003 أثناء انعقاد قمة إيفيان بفرنسا، كما أبدت لجنة النقل البحري التابعة لمنظمة التعاون و التنمية الاقتصادية (OCDE) في جويلية 2002 اهتماماً بأمن وسلامة النقل البحري وحاويات السفن، فأخذت على عاتقها دراسة ومراقبة شفافية طرق امتلاك السفن ، حيث نشرت في مارس 2003 أولى دراساتها حول مختلف طرق تسجيل وترقيم السفن ومدى إمكانية التعرف على ملاكها الحقيقيين.²

الفرع 2: الأمم المتحدة كمراقب للأمن والسلامة البحريين

احتل موضوع الأمن والسلامة البحريين حيزاً هاماً في الساحة الدولية بفضل تطور الأفكار المبررة لمشروعية النظام القانوني للأمن و السلامة البحريين، وانخرط عدد من وسائل وآليات

¹ - حولية لجنة القانون الدولي 1956، المجلد الثاني، منشورات الأمم المتحدة، رقم V3 Vol.II.1956، ص 282.

² - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2016-2017، ص 142.

المرافقة و التنفيذ في الجهود التوحيدية لأحكامه ، والتي رسخت العمل به وأثبتت جدواه في الميدان، وجعلته يجمع ما بين الصفتين النظرية والتطبيقية¹.

وعليه، قامت الأمم المتحدة منذ إنشائها بالعمل على محاولة توحيد المفاهيم وتقريب الرؤى بين مختلف التوجهات الدولية لتشجيع العمل المشترك الهادف إلى تحسين الأمن والسلامة في البحر، عن طريق إنشاء جهاز متخصص لهذا الغرض والمتمثل في المنظمة البحرية الدولية، كما بادرت بصياغة العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، إضافة إلى تشجيع التكتلات الجهوية والإقليمية التي تُعنى بالأمن والسلامة البحريين.

أولاً: إنشاء الهيئات المتخصصة في الامن والسلامة البحريين

استبق ظهور النقل البحري والتعامل به نظيره الجوي قبل تطور هذا الأخير وتوسع استعماله بالوصف الحالي، حيث اتسع نطاق الاستغلال البحري بشكل لافت في القرن التاسع عشر إثر ظهور الحركة الاستعمارية وقيام الثورة الصناعية، فتضاعفت الرحلات البحرية بين الدول الاستعمارية ومستعمراتها وازدادت معها خطورة وعدد الحوادث البحرية، ويذكر أنه سجل سنة 1863 فقدان أكثر من 2200 شخص وضياع المئات من السفن، ولذلك تذكر بعض المصادر أن فكرة وضع قواعد موحدة لتحسين عوامل الأمان على السفن برزت سنة 1857، هذه الفكرة جاءت بفضل سعي عدد من الاطراف الفاعلة على الساحة الدولية آنذاك من أجل التصدي لكل ما من شأنه أن يمس بأمن وسلامة السفن في البحار².

I/- ظهور المنظمة البحرية الدولية:

ظهرت المنظمة البحرية الدولية (OMI) كهيئة متخصصة في المجال البحري تعمل على متابعة كل النشاطات المرتبطة بالبحر وجمع كل الدول المُهتمة بهذا المجال، سواء كانت دول ساحلية أو دولة حبيسة وكذا الهيئات غير الحكومية، للعمل جنباً إلى جنب من أجل الوصول إلى النتائج المتوخاة والتي تصب في مجملها حول ضمان الأمن والسلامة البحريين.

¹ - عطاء الله غريبي، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة وهران2، السنة الجامعية 2016-2017، ص 143.

² - محمد محمد عبد المنعم محمد سالم، دور المنظمة البحرية الدولية في تحقيق معايير السلامة البحرية، مذكرة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالسكندرية، مصر، سنة 2000، ص 10.

يلاحظ أن انشغال عصابة الأمم بوصفها أول منظمة دولية شاملة بمعالجة آثار الحروب والخلافات السياسية العالمية صرفها عن المبادرة بتأسيس تنظيم بحري دولي، وإنما تأخر ذلك إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية سنة 1945، حيث نجح مؤتمر جنيف المنعقد في 06 مارس سنة 1948 في إنشاء أول هيئة بحرية تابعة للأمم المتحدة؛ أطلق عليها المنظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (OMCI)، والتي بدأت أعمالها بعد اكتمال النصاب القانوني لدخول اتفاقية إنشائها حيز النفاذ بتاريخ 17 مارس 1958، حيث عقدت أولى اجتماعاتها في لندن (بريطانيا) في 06 يناير 1959، إلا أن عدة دول شككت في أداء المنظمة وقدرتها على تحقيق السلامة البحرية وتصويب مسار النقل البحري خاصة في ظل ازدياد نسبة الاستغلال البحري وخطورة الحوادث والتهديدات المرافقة¹.

وعليه، بات من الواضح الحاجة إلى إنشاء منظمة جديدة تطبق طرق فنية حديثة، تجمع فيها القواعد المتعلقة بالمصالح الجوهرية للملاحة البحرية ما بين الصفة الإلزامية ومرونة التنفيذ، وهو ما حصل بتاريخ 22 مارس 1972، أين تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية (OMI)، حيث بلغ عدد أعضائها إلى غاية سنة 2016 مائة وواحد وسبعون (171) عضواً، بالإضافة إلى ثلاثة بلدان مشاركة².

تسعى المنظمة إلى تحقيق مجموعة من الأهداف يمكن إجمالها فيما يلي:

- ✓ - ضمان السلامة والأمن في مجال النقل البحري؛
- ✓ - حماية البحار والمحيطات من التلوث بسبب السفن؛
- ✓ - الحد من التغييرات المناخية عبر خفض انبعاثات السفن من غازات الدفيئة³.

يتشكل الهيكل التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية (OMI) إلى جانب الأمانة العامة (الرئاسة) من جمعية عامة، ومجلس تنفيذي، فبخصوص الجمعية العامة فهي تضم كل الدول الأعضاء، وغالبا ما تعقد اجتماعات منتظمة مرة كل سنتين في مقرها بمدينة لندن البريطانية، ومن

¹ - . BONASSIES Pierre, SCAPEL Christian, O.P cité , P 21 et 22 .

² - أنظر الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية WWW.IMODOCS.COM تاريخ الزيارة 2018/02/19.

³ - صنف غازا ثاني أكسيد الكربون والأزوت على أنها أوفر غازين ملوثين يوجدان طبيعيا في الغلاف الجوي، ويعتبر النشاط الصناعي المسؤول الأول عن إنتاج وتكدس الغازات الدفيئة في الغلاف الجوي، فضلا عن وجود غازات دفيئة طبيعية في الغلاف الجوي فإن كمية كبيرة من غازات الدفيئة، وشديدة الأثر على تفاقم الانحباس الحراري، تقع مسؤولية وجودها في الجو بشكل كامل على النشاط الصناعي الذي يقوم به الإنسان.

أهم مهامها إعداد خطط العمل دراسة الاتفاقيات الدولية وإصدار التوصيات والتوجيهات بشأن اعتمادها وإنفاذها وتعديلها...، وإقرار الميزانية وانتخاب المجلس التنفيذي.

أما المجلس التنفيذي فتنتخبه الجمعية العامة لمدة سنتين، و تكون من 40 عضوا يشكل ربع (¼) عدده دول تملك أكبر أسطول بحري، و مثلها لدول المرتبة الأولى في التجارة البحرية، و لباقي أي النصف لبقية الدول مع مراعاة التوزيع الجغرافي، فمن بين دول المجموعة الأولى : ليبيريا، بنما، المملكة المتحدة، روسيا، اليونان، اليابان ...، و من دول المجموعة الثانية مثلا : فرنسا، إسبانيا، البرازيل، الهند، ... و من دول المجموعة الثالثة: الجزائر، كوبا ...، و يعقد المجلس اجتماعات دورية مرتين كل سنة لتحقيق مهامه، و التي منها، تخطيط و متابعة تنفيذ السياسة العامة للمنظمة و التصويت على الميزانية، و تنظيم عمل المنظمة و تمثيل التعاون مع الجهات الأخرى وعقد المؤتمرات و عرض الاقتراحات و مشاريع القرارات على الجمعية العامة و تعيين الأمين العام للمنظمة بعد موافقة الجمعية العامة.

بالنسبة للأمانة العامة فيرأسها أمين عام منتخب من طرف الجمعية العامة و معين من طرف المجلس التنفيذي، و يساعده موظفون في حدود 300 شخص، و هو من يمثل المنظمة و يتحدث باسمها و يشرف على المؤتمرات و الندوات، كما تسهر الأمانة العامة على التحضير للاجتماعات و إعداد المستندات و إصدار البيانات و المقالات الدورية و تجهيز الإدارات و تسهيل أعمال المنظمة و لجانها و تطبيق برامج التعاون مع أطراف خارجية و تنسيق مساهمات الحكومات والهيئات المانحة ، حيث تدفع الدول الأعضاء مساهماتها بحسب حجم الحمولة التي تملكها في الأسطول التجاري¹.

I/- العلاقات التعاونية للمنظمة ومدى مساهمتها في تحقيق الأمن والسلامة البحريين:

أسست المنظمة البحرية الدولية عملها على مبدأ المشاركة و التعاون مع مختلف الفاعلين في الشؤون البحرية كالحكومات و تنظيمات الناقلين و المجهزين و الشركات البحرية و هيئات التامين ومؤسسات التصنيف والجودة ...، حيث ينسق لتلك العلاقة لجان رئيسية مختصة تتبع المنظمة، وتضم ممثلين عن كل الدول، وهي لجنة السلامة البحرية (MSC)، واللجنة القانونية (LEG)، ولجنة

¹ - أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية ، عدد يونيو 2005 ، ص 13 ، 14 و 25.

حماية البيئة البحرية (MEPC)، و لجنة التعاون التقني (TCC)، و لجنة التسهيلات البحرية (FAL) ، كما ينبثق عن تلك اللجان الرئيسية لجان فرعية بعضها مشترك بين أكثر من واحدة.

و تعتبر لجنة السلامة البحرية من أهم اللجان المعنية بالسلامة والأمن البحريين، حيث تضمنت البنود من 01 إلى 28 من اتفاقية إنشاء المنظمة مستويات السلامة البحرية المرجوة من القواعد المتعلقة بنظم الملاحة و تصميم معدات السفن و كفاءة البحارة و تجنب التصادم البحري وترتيب مهام البحث و الإنقاذ البحريين، و تأمين تداول البضائع و تنقل المسافرين و تنظيم السجلات و الاتصالات ...،

كما أكدت قرارات أخرى دور اللجنة في بناء و إعداد الخطط و الدراسات و الإحصائيات المهمة بتحقيق الأمن البحري و مكافحة القرصنة البحرية و الإرهاب بحث الدول على تنفيذ الاتفاقيات و التوصيات ذات العلاقة¹، و تعمل تحت ظل لجنة السلامة البحرية لجان فرعية هي :

- اللجنة الفرعية لشحن البضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات DSC
- اللجنة الفرعية للوقاية من الحرائق FP
- اللجنة الفرعية لسلامة الملاحة NAV
- اللجنة الفرعية لتصميم السفينة ومعدات DE
- اللجنة الفرعية لتطبيقات دولة العلم FSI
- اللجنة الفرعية للسوائل والغازات الصلبة BLG
- اللجنة الفرعية لمستويات التدريب والنوبة STCW
- اللجنة الفرعية للاتصالات بالراديو والبحث والإنقاذ COMSAR

لا شك أن مبدأ التعاون والمشاركة ينعكس إيجابيا على تحقيق المنظمة البحرية لأهدافها والمتمثلة اختصارا في توحيد المعايير التقنية والأطر القانونية المتعلقة بحماية الأرواح في البحار والمحافظة على البيئة البحرية، تنظيم التجارة البحرية، مكافحة الجريمة البحرية وتطوير الموانئ ...،

إن إثبات مدى مساهمة المنظمة البحرية الدولية في تحقيق الأمن و السلامة البحريين، يكفي فيه القول بأن بلورة العديد من الاتفاقيات في هذا المجال ناجم عن جهود المنظمة، فضلا عن

¹ - Pierre Bonassies, Christian Scapel, O.P cité , P 13-15 .

بقية البروتوكولات، القرارات، التوصيات، المدونات، الإحصائيات، المؤتمرات و حلقات التدريب...، وهذا إنما يدل على ما أولته المنظمة للأمن و السلامة البحريين من اهتمام تجلى في مختلف مراحل نشأتها حتى لا تكاد تعرف إلا بها، حيث لا يخلُ تاريخ المنظمة من قضايا حماية الأرواح البشرية في البحار بقصة التيتانيك، و مشاكل الإرهاب المرتبطة بقضية أخيل لورو (Achille Lauro)، و قضايا التلوث البحري المرتبطة بأحداث Amoco-cadiz, Erica, Torrey Canyon...، دون أن ننسى توجه اهتمام المنظمة البحرية الدولية لدراسة الأشكال المستحدثة للجريمة المنظمة و أنظمة الجودة و حقوق الإنسان و تنمية الموارد البشرية و عمل المرأة و مشاكل التغيير المناخي... إلخ

إن علاقة المنظمة البحرية الدولية في المجال القانوني كبيرة جدا، حيث ساهمت في الإعداد لأغلب الاتفاقيات الدولية البحرية، وأصدرت الكثير من القرارات والإرشادات ذات الارتباط بالأمن والسلامة البحريين، ويبقى لنا أن نعرف مدى مساهمتها في تحقيق الأمن والسلامة البحريين من خلال العنصر الموالي¹.

ثانياً: المبادرة بصياغة اتفاقيات الأمن والسلامة البحريين

لعبت المنظمة البحرية الدولية ومن ورائها منظمة الأمم المتحدة منذ نشأتها وما تزال، على إقامة إطار تنظيمي للملاحة البحرية، ورغم أن ولايتها انحصرت في البداية على المسائل المتصلة بالسلامة البحرية، فقد جرى توسيعها عقب هجمات الحادي عشر من سبتمبر (11/9) على برجَي التجارة و مبنى البنتاغون في الولايات المتحدة، لتشمل الأمن البحري في ظل انتشار الشعور بالخوف من أن يشمل الإرهاب المجال البحري على غرار الجوي، و إن كان الإرهاب البحري في تلك الفترة مجرد تهديد مفترض؛ إلا أن تصاعد حدة هجمات القرصنة قرابة السواحل الصومالية و إعاقتها لخطوط المواصلات و التجارة العالمية البحرية جعلت من الشق الأمني للمجال البحري محور اهتمام و نقاشات مطولة في الساحة الدولية، لا سيّما في أروقة هيئة الأمم المتحدة².

وعليه، كان لهذه المنظمة الفضل الكبير في بلورة ترسانة قانونية تُعنى بمواضيع الأمن والسلامة البحريين، و من أجل إنفاذ هذه النصوص عملت المنظمة على حث الدول الأعضاء لتأسيس

¹ - أنظر الموقع الرسمي للمنظمة البحرية الدولية www.IMOdocs.com تاريخ الزيارة 2018/02/20 .

² - Murphy, Martin N. Small boats, weak states, dirty money: Piracy and Maritime Terrorism. London: Hurst & Company, 2008. p. 199-198.

أجهزة رقابة تكلف بالسهر على سلامة المجال البحري من أي خطر محتمل، و ربط التشريعات الداخلية للدول بالنظم الدولية التي تحكم الأمن و السلامة البحريين والتي سنتعرض لها في نقطتين منفصلتين :

I/- اتفاقيات الأمن البحري:

تعكس الاتفاقيات المتعلقة بالأمن البحري، والمبرمة تحت غطاء الأمم المتحدة رغبة المنظمة البحرية في إيصال التهديدات والمخاطر القادمة من البحر إلى كل الدول سواء كانت ساحلية أو حبيسة للعمل المشترك والبناء من أجل تقادي ما من شأنه الإضرار بمصالح الدول ونذكر من بين هذه الاتفاقيات:

-اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 :

مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)، ويسمى أيضاً مؤتمر قانون البحار أو معاهدة قانون البحار، وهو اتفاقية دولية نتجت عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS III)، والتي عقدت من 1973-1982.

تحدد هذه الاتفاقية حقوق ومسؤوليات الدول في استخدامها لمحيطات العالم، وضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئة، وإدارة الموارد الطبيعية البحرية. وقد حلت الاتفاقية التي أبرمت في 10 ديسمبر 1982 محل المعاهدات الأربعة لسنة 1958 ودخلت حيز التنفيذ بتاريخ 16/11/1994، ويبلغ عدد الدول الموقعة عليها حتى الآن 157 دولة .

بدراسة أحكام هذه الاتفاقية نجدها قد نصت على عدد من التهديدات البحرية والمتمثلة في: حظر نقل الرقيق، القرصنة البحرية، الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل و البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار، إضافة إلى التلوث البحري، وخولت للأجهزة الأمنية للدول الحق في تفقد السفن الأجنبية التجارية في أعالي البحار من أجل تفحص الأوراق التي تجيز للسفينة رفع العلم الموجود على متنها إذا توافر لديها شبهة أنها تقوم ببعض الأعمال غير المشروعة.¹

¹ - أنظر مواد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2000:

اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة نص الاتفاقية المتعلقة بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية في نوفمبر 2000 وفتح باب التوقيع عليها في ديسمبر 2000 في مدينة باليرمو في إيطاليا. ووضعت هذه الاتفاقية لسد كافة الثغرات القانونية التي كانت تعيق الجهود الدولية لمحاربة المجرمين المسؤولين عن مجموعة من الأنشطة غير القانونية كغسيل الأموال والمتاجرة في الأشخاص.

وتعتبر هذه الاتفاقية بمثابة أول اتفاقية للأمم المتحدة تحمل صفة الإلزام القانوني في ميدان الجريمة. وبموجبها يتوجب على الدول الأطراف التعهد بمكافحة أربعة أنواع من الجرائم وهي: المشاركة في مجموعات الجرائم المنظمة، غسل الأموال، الفساد وعرقلة تطبيق العدالة.

تحدد الاتفاقية كيف يمكن للبلدان الأطراف في الاتفاقية تحسين التعاون فيما بينها في أمور مثل تسليم المطلوبين لبلدان أخرى وتبادل المساعدات القانونية ونقل الإجراءات والتحقيقات المشتركة.

تشتمل الاتفاقية على بروتوكولين اختياريين الأول تلتزم بموجبه الدول باتخاذ تدابير صارمة لمكافحة تهريب الأشخاص والاتجار بالنساء والأطفال للاستغلال الجنسي أو أعمال الصخرة، والثاني يتعلق بالتصدي للاتجار بالنساء والأطفال ومكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة، وتهريب المهاجرين ونقلهم بصورة غير مشروعة، بما في ذلك عن طريق البحر.¹

- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988 وبروتوكولها لسنة 2005 :

تتعلق الاتفاقية بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري وجاءت الاتفاقية نتيجة القلق من الأفعال غير المشروعة التي تهدد سلامة السفن وأمن الركاب والطواقم في البحر بالنظر إلى تقارير الطواقم التي خُطفت أو نسفت بالمتفجرات ولم يسلم الركاب من التهديد والقتل في بعض الأحيان.

¹ - أنظر مواد اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المصادق عليها 15 نوفمبر 2000.

- الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود :

تم التوقيع على هذه الاتفاقية بالقاهرة بتاريخ 21 ديسمبر 2010 وتهدف إلى تعزيز التعاون العربي لمنع ومكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لاسيما القرصنة، الهجرة غير الشرعية والاتجار بالبشر.

- الاتفاقية الإفريقية للأمن البحري:

تجري الأنشطة البحرية في إفريقيا على خلفية المظاهر الإجرامية جراء انعدام الأمن وسوء المعيشة وتدهور الأوضاع السياسية والاجتماعية، ويبدو أن تطور وتنسيق السياسات والاستراتيجيات المتعلقة بالأمن البحري في إفريقيا شكل أحد مبادئ الاتحاد الإفريقي المتضمنة في قانونه التأسيسي¹، وتأكيد القانون التأسيسي لمجلس السلم والأمن الإفريقي بأن الأهداف التي أنشئ من أجلها المجلس يجب أن تشمل إعداد سياسة مشتركة للدفاع والأمن بإفريقيا، وربطت وثائق أخرى للاتحاد الإفريقي هذا المبدأ بإطار تبادل المعلومات والتعاون والمشاركة ... وتحقيق التنمية والتكامل بين البلدان الإفريقية ، مثلما قضى بذلك صراحة الميثاق الإفريقي للنقل البحري المعتمد سنة 1994، في الباب التاسع الوارد بعنوان تطوير السلامة والأمن البحري والذي نصت مواده الأولى على التعاون الإقليمي والدولي في مجال الأمن والسلامة البحريين².

بتاريخ 15 أكتوبر 2016، تبنت أكثر من 40 دولة عضو بالاتحاد الإفريقي في ختام القمة الاستثنائية بلومي عاصمة طوغو حول السلم والأمن البحري والتنمية، ميثاقا ملزما حول السلامة والأمن والبحري في إفريقيا.

ينص هذا الميثاق على ضرورة حماية الدول الموقعة عليه لمحيطاتها والوقاية وقمع الجريمة في البحار ومكافحة عمليات تهريب المخدرات والأسلحة والاتجار بالبشر، كما تلتزم الدول

1-أنظر مداخلات المؤتمرين لتوقيع ميثاق الأمن والسلامة البحريين والتنمية في إفريقيا في الموقع www.sommetlome2016-sideevents.org ، تاريخ الزيارة 2018/02/24.

2- الاتحاد الإفريقي: الميثاق الإفريقي للنقل البحري لسنة 1994 ، أديس أبابا (أثيوبيا)، صادرة في جوان 2009، وثيقة محملة من الموقع www.africa-union.org ، تاريخ الزيارة 2018/02/24.

الموقعة على الميثاق على خلق مؤسسات وطنية وإقليمية من أجل ضمان تنفيذ السياسات الملائمة لتعزيز الأمن في البحر¹.

II- الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة البحرية:

شجعت المنظمة البحرية الدولية التكتلات والتجمعات الجهوية في المجال البحري والتي تهدف إلى حماية الوسط البحري من كل ما من شأنه الإضرار بالبيئة البحرية والسلامة فيها إلى جانب جهودها في بلورة تشريعات تعنى بهذه المسائل ونذكر من بين هذه الاتفاقيات ما يلي :

أ- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لسنة 1974 (SOLAS):

تعتبر اتفاقية SOLAS 74 المعدلة هي السارية حالياً، حيث دخلت حيز التنفيذ في 29 ماي 1980، وقد أصبحت تعرف اختصاراً بعبارة SOLAS 74/78 ، إشارة لتعديلين رئيسيين عليها تما بموجب بروتوكولي لندن، غير أن هذا لا ينفي وجود تعديلات أخرى جرت على الاتفاقية سابقة ولاحقة للتعديلين المذكورين، نتيجة للدروس المستخلصة من الحوادث البحرية المتكررة ومواكبة للتطورات التقنية ويتمثل الهدف الرئيسي لاتفاقية (SOLAS) في تحديد الحد الأدنى من معايير بناء وتجهيز وتشغيل السفن بما يتوافق مع سلامتها و أمنها.

حصلت الاتفاقية على المصادقة الواسعة بين الدول بفضل ما تتميز به من مرونة الموافقة الضمنية (Acceptation tacite)، الذي يضمن قبول التعديلات خلال فترة وجيزة في حال عدم الاعتراض عليها بموجب المادة الثامنة منها.

على إثر هجمات 11 سبتمبر 2001، ونزولا عند رغبة المنظمة البحرية الدولية في تعزيز التدابير الأمنية في الموانئ تم تبني الفصل الحادي عشر من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح البشرية في البحر تحت عنوان: المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية le Code ISPS والتي دخلت حيز النفاذ بتاريخ 01 جويلية 2004، وقد حددت المدونة إطار دولي يلزم جميع الأطراف الموقعة على التنسيق فيما بين الإدارات والمتعاونين البحريين والموانئ من أجل الوقاية من

¹ - أرازموس موانشا، الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 ، وثيقة محتفظ بها لدى الاتحاد الإفريقي ، متاحة على الموقع الإلكتروني www.au.int/maritime ، تاريخ الزيارة 2018/02/23.

التحديات التي قد تمس بالسلامة البحرية والمنشآت المينائية.¹ وتشغيل السفن على نحو آمن ودور السلطات البحرية في ذلك.²

- الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن MARPOL73/78 :

تعتبر اتفاقية منع التلوث مياه البحر بالزيت بلندن بتاريخ 15 ماي 1954، أول أداة قانونية دولية اهتمت بصورة جدية بمشكلة التلوث البحري، غير أنها تعرضت لعدة انتقادات لاقتصارها على البترول كمصدر وحيد للتلوث البحري بالإضافة إلى عدم مواكبتها للتطورات الحاصلة في مجال الملاحة البحرية ومشاكل البيئة، وهو ما دفع الدول على إبرام اتفاقية جديدة تتمثل في الاتفاقية الدولية للوقاية من التلوث الناجم عن السفن.

تم إبرام هذه الاتفاقية في 02 نوفمبر 1973، وحازت على النفاذ في 02 نوفمبر 1983 وهو نفس التاريخ الذي دخل فيه البروتوكول المعدل للاتفاقية المبرم سنة 1978 حيز التنفيذ، حيث أنه عند توقيع هذا البروتوكول لم تكن الاتفاقية قد دخلت حيز التنفيذ، ولهذا تم ضم أحكامه لأحكام الاتفاقية واعتبر بمثابة نص موحد أطلق عليه MARPOL 73/78.

تحتل اتفاقية MARPOL المرتبة الثانية بعد اتفاقية SOLAS من حيث الأهمية في تحقيق أغراض المنظمة البحرية الدولية، نظرا لمعالجتها كافة أنواع الملوثات البحرية، ومنحها الدول المتعاقدة حق معاقبة السفن المسببة للتلوث الواقع في مياهها الإقليمية وسواحلها بقطع النظر عن انتماء السفينة لدولة طرف في الاتفاقية من عدمه.³

- الاتفاقية الدولية لتوحيد مستويات التدريب وضباط النوبة STCW

لا يكفي لتأمين مخاطر العمل البحري الاقتصار على إنشاء وتجهيز السفن والموانئ من الناحية التقنية دون الاهتمام بالعنصر البشري، ذلك أن تحقيق هذا الهدف مرهون بمدى قدرة الأطقم البحرية وعمال الموانئ على تقييم المخاطر المواجهة لعملهم والتصدي لها بأنجع الطرق، ومن ثم

¹ - أنظر الموقع <http://www.imo.org>

² - مشار إلى ذلك في مقدمة قرار الجمعية العامة للمنظمة رقم A.913(22)، المعتمدة في 29 نوفمبر 2001، والمتضمن خطوط توجيهية بشأن تطبيق مدونة ISM من طرف الإدارات.

³ - مدحت حافظ إبراهيم، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب، طبعة 1991، ص 385 إلى 390.

يفترض أن يحاط علما كل مشغل بالعمل البحري والمينائي بقواعد الأمن والسلامة البحريين وأن يكون التعليم في هذه المسائل متجددا ومستمر ومرافقا للمعنيين في ميادين عملهم.

في هذا الصدد ارتبطت فكرة التكوين البحري بتطور الملاحة البحرية وما تعرضت له من المخاطر في مختلف مراحل تطورها، حيث كان التأهيل البحري يعبر عن الخبرة المتوارثة في العمل البحري قبل أن تحتكره أنظمة التعليم في الدول العظمى باعتبارها المتحكمة في التجارة البحرية العالمية.

شكل العامل البشري النسبة الكبرى في عدد الحوادث البحرية المسجلة فقد جاء في نشرة المنظمة البحرية الدولية (Focus in IMO (Mar 1996) أن ما يقارب 80% من الكوارث البحرية يرجع إلى العامل البشري (أفراد الطاقم السفن)، كما ذكرت دراسة صادرة عن هيئة التصنيف البحري البلجيكية (DNV) لعينة من 5455 حادثة بحرية في الفترة ما بين سنة 1981 و 1996، أن حوالي 77% من نسبة تلك الحوادث سببها أخطاء بشرية ارتكبت على مستوى السفن و الإدارات البحرية، أما بقية الحوادث البحرية و نسبتها حوالي 23% فمردها الظروف الطبيعية و الأخطاء التقنية، و عند دراسة و تحليل أسباب الحوادث المنسوبة إلى العامل البشري وجد أنها تعود إلى الجهل بالمهام والتهاون في أدائها و نقص التكوين و انعدام الخبرة.

وعليه شكل مستوى تدريب عمال السفن والموانئ مصدر قلق للهيئات والتنظيمات الناشطة في المجال البحري، ولذلك عقد اجتماع أعضاء المنظمة البحرية الدولية سنة 1978 تحت بند توحيد قوانين مستويات التكوين البحري وأنماط التدريب والشهادات المثبتة لذلك، حيث انبثق عنه في نفس السنة هذه الاتفاقية والتي دخلت حيز النفاذ سنة 1994.¹

- اتفاقيتي خطوط التحميل و حمولة السفن

تتميز اتفاقيتي خطوط التحميل وحمولة السفن بأنهما يتعلقان بتوازن السفينة والمحافظة على طفوها وحمايتها من الغرق بسبب التحميل غير القانوني، ومن ثم اهتمت الاتفاقية الأولى بطفو

¹- أضواء على مسودة التعديلات الجديدة لاتفاقية ومدونة STCW78 المعدلة سنة 1995، دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، عدد مارس 2010، ص أ.

السفينة حسب نوعية حمولتها وظروف الشحن، بينما اقتصت الثانية بتوحيد القواعد القانونية التي على أساسها تحتسب حمولات السفن.

- اتفاقية خطوط التحميل لسنة 1966 (LL66) :

عندما راجت التجارة البحرية خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر؛ كثرت حوادث غرق السفن بسبب فقدانها للتوازن نتيجة شحنها بأكثر من طاقتها التحميلية ، فظهرت حركة كبرى في المملكة المتحدة تزعمها النائب الانجليزي (بليمسول Plimsol) طالبت بتقنين خاص بعلامات خطوط الشحن يكبح جشع ربانة وملاك السفن الذين يبالغون في شحن سفنهم، واستجابت الحكومة البريطانية فأصدرت سنة 1876 قانون أطلق عليه قانون بليمسول، فرض على أي مالك سفينة تفوق حمولتها الكلية 80 طنا، بأن يحدد لها خطا للشحن لا يتعداه غاطس السفينة طوال رحلتها في ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ، كما دعت حكومة المملكة المتحدة سنة 1930 إلى عقد مؤتمر دولي بلندن لبحث مسألة تحميل السفن، أثمر عنه وضع معاهدة دولية خاصة بخطوط الشحن، جرى استبدالها بمعاهدة أخرى وقعت بلندن في 05 أبريل 1966، وبقيت نافذة إلى وقتنا الراهن.

- اتفاقية قياس الحمولة 1969 (TONNAGE 69) :

تتمحور فكرة توحيد قواعد قياس حمولة السفن حول مسعى تحقيق مساواة معاملة السفن المتكافئة الحمولة فيما تكون به الحمولة محل اعتبار من حقوق وواجبات قانونية، ويعتبر التشريع البحري حمولة السفينة ضابطا للمخاطبة ببعض أحكام السلامة والأمن البحريين، كالإلزام بالإبحار في مناطق معينة وإتباع خطوط سير محددة، أو فرض شروط إضافية للتجهيز البحري للسفينة بسبب التخوف من تهديدات الكوارث والإجرام وتجسد مبدأ حماية الأرواح البشرية في البحار.

وبناء على ذلك، توافقت الجهود الدولية على وضع قواعد موحدة لقياس حمولات السفن، ف وقعت بلندن في 23 يونيو 1969 الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن بعد أن تم استبعاد قاعدة الالتجاء التي كانت تؤدي إلى اختلاف قياس حمولة السفن ذاتها من دولة إلى أخرى وقد دخلت الاتفاقية المذكورة حيز التنفيذ في 18 يوليو 1982.¹

¹- مدحت خلوصي، السفينة والقانون البحري، مطبعة الشنهايي للطباعة والنشر بالإسكندرية، ط1993، مصر، ص67.

- اتفاقية منع التصادم في البحار 1972 (COLREG72)

يرتبط تاريخ هذه الاتفاقية بمعاهدات SOLAS لسنوات 1929، 1948 و 1960، والتي أدرجت بها أحكام تتعلق بمنع التصادم في البحار، حيث بدأ سريان قواعد منع التصادم لسنة 1960 اعتباراً من الفاتح سبتمبر 1965، بالنسبة للدول التي صادقت عليها، وقد شملت نحو 80% من الأسطول البحري العالمي، غير أن الوضع تغير ابتداء من سنة 1972، حيث انعقد في الفترة الممتدة من 04 إلى 20 أكتوبر سنة 1972 مؤتمر لندن، وقرر جمع الأحكام الخاصة بالوقاية من حوادث التصادم في اتفاقية مستقلة اختصرت في عبارة COLREG72 ودخلت حيز النفاذ في 05 جويلية 1977.¹

تشتط الاتفاقية من أجل نفاذها مرور سنة كاملة من تاريخ انضمام خمس عشرة دولة تشكل أساطيلها التجارية 65% من سفن العالم ذات حمولة تساوي أو تفوق 100 طنة.²

المبحث الثاني: تعريف الأمن والسلامة البحريين

أول لبس يقع فيه القارئ أو الباحث في هذا المجال، هو التفريق ما بين مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية، وللوقوف على مدلولاتهما اللغوية والاصطلاحية ارتأينا تخصيص هذا المبحث للوقوف على تحديد مفهوميهما بدقة وتبيان أوجه التداخل.

المطلب الأول: اختلاف وتداخل الدلالة

كثيراً ما تفرق الوثائق ومستندات الهيئات المختصة بين مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية، فتعبر عنها بعبارة "الأمن والسلامة البحريين"، وهو ما يثير مسألة تعريف المصطلحين وتحديد العلاقة بينهما، والنظر في توحيد الاصطلاح القانوني إن كان يؤدي نفس الغرض والدلالة، خاصة في ظل تعدد اهتمامات النظام الدولي للأمن والسلامة البحريين وثناء مضامينه بالكثير من المبادئ والمفاهيم واكتساء جانب منها طابعاً إلزامياً.³

¹ - أحمد حسني ، مرجع سابق ، ص 4.

² - الطنة : وحدة قياس حجم السفن و يساوي واحد طنة 2.83 متر مكعب.

³ - غريبي عطاء الله ، النظام القانوني للأمن و السلامة البحريين، رسالة دكتوراة مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد ، السنة الجامعية 2016-2017 ، ص 29.

الفرع 1: إمكانية التمييز الشكلي

أولاً: التعريف اللغوي :

إن لفظي الأمن والسلامة البحريين من المفاهيم اللغوية الثرية المعاني والمتعددة الاستعمال، وهو ما يفرض علينا تحديد معناهما بدقة توحيداً للمصطلح وما يرتبه من آثار، وعليه، سنقوم بالبحث في أصلهما اللغوي.

I/-الأمن البحري:

يحمل لفظ الأمن في اللغة العربية عدة معانٍ مثل؛ عدم الخوف، الطمأنينة، طلب الحماية، عدم الخيانة، التصديق، الدين، الثقة، القوة، الإجازة، السلم...؛ حيث أن تحديد المعنى المراد لكلمة أمن يرتبط بالموقف الأمني، غير أن ما يجمع معاني كلمة "الأمن" هو عدم الخوف، مثلما أكد ذلك علماء اللغة كالأصفهاني وابن منظور ومحمد بن أبي بكر الرزاعي...¹.

وقد ذكرت كلمة الأمن في القرآن الكريم، كما في قول الله تعالى: "الذين امنوا ولم يلبسوا إيمانهم بظلم أولئك لهم الأمن وهم مهتدون"²، وقوله سبحانه: "... و ليتمكن لهم دينهم الذي ارتضى لهم وليبدلنهم من بعد خوفهم أمنا..."³.

غير أن الأمن في القرآن له مفهوم شامل يتضمن الجانب المادي والجانب المعنوي الروحي، فمن الناحية المادية على المسلمين أن يعدوا أنفسهم ويتسلحوا بالقوة لتحقيق الأمن وردع الأعداء، ومن الناحية الروحية يجب على المسلمين إقامة دين الله تعالى في الأرض، والالتزام بشريعته حتى يتحقق لهم الأمن النفسي والاجتماعي.

ما يقال عن الأمن بصفة عامة، يقال عن الأمن البحري بصفة خاصة، مع خصوصية أنه إذا كان هادئاً وساكناً ومصدراً للرزق والكسب فهو آمن، أما إذا كان هائجاً ومتلاطم الأمواج يصير مصدراً للخطر والهلاك و الغرق و بالتالي تنجلي معه صفة الأمن، ومن ذلك قوله تعالى "حَتَّى إِذَا

¹ - معجم مفردات ألفاظ القرآن الكريم للأصفهاني، تحقيق صفوان عدنان داودي، دار القلم بدمشق و الدار الشامية ببيروت، الطبعة 1، سنة 1992، ص 90.

² - سورة الأنعام، الآية 82.

³ - سورة النور، الآية 55.

كُنْتُمْ فِي الْفُلِكِ وَجَرَيْنَ بِهِمْ بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ.¹

II- السلامة البحرية:

يذهب المدلول اللغوي لكلمة السلامة إلى معاني خلو المحيط من مسببات ومخاطر الحوادث والإصابات كالأمراض والحرائق وغيرها من التهديدات، يقول الفقيه اللغوي محمد بن أبي بكر الرازي "بأن السلامة والسلام بمعنى واحد، ... السلام هو البراءة من العيوب ... والسليم هو اللديغ، أي وكأنهم تفاعلوا له بالسلامة."²

يذهب مدلول السلامة البحرية إلى عدة مدلولات كالخلو من عيوب تصنيع السفن، جودة معدات المحافظة على الحياة على متن اتباع الارشادات ...إلخ

جاء الاسلام بجميع التشريعات المحافظة على الانسان وحمایته من كل المخاطر المحيطة به من جهل وسوء تصرف ومن ذلك قوله تعالى "واصنع الفلك بأعيننا ووحينا ولا تخاطبني في الذين ظلموا إنهم مغرقون"³

يلاحظ أنه في بعض الأحيان يتم استعمال المصطلحين (السلامة والأمن) مترادفين، ليعبرا عن الاطمئنان النفسي وانتفاء الخوف على حياة الانسان أو ما تقوم به حياته من مصالح وأهداف، أي ما يشمل أمن الانسان الفرد وامن المجتمع برمته، كما في قوله تعالى "وضرب الله مثلا قرية كانت آمنة مطمئنة يأتيها رزقها رغدا من كل مكان فكفرت بأنعم الله فأذاقها الله لباس الجوع والخوف بما كانوا يصنعون"⁴.

في كلامنا المعهود نستعمل عبارة "السلم والأمن الدوليين" للدلالة على ارتباط المصطلحين وأدائهما لنفس الغرض وهو تحقيق الأمان والسلامة من المخاطر والتهديدات.

¹ - سورة يونس، الآية 22.

² - محمد بن أبي بكر الرازي، مختار الصحاح، ضبط و تخريج و تعليق ز مصطفى ديب البغا، دار الهدى للطباعة والنشر بعين مليلة ، ط 4، سنة 1990 ، الجزائر ، ص 204.

³ - واصنع الفلك بأعيننا، قال ابن عباس بمرأى منا و بأمرنا وفي القصة أن جبريل أتى نوحا عليه السلام فقال إن ربك عز و جل يأمرك أن تصنع الفلك، قال كيف أصنع و لست بنجار فقال إن ربك يقول اصنع فإنك بعيني فاخذ القدوم وجعل يصنع و لا يخطئ و قيل أوحى الله إليه ن يصنعها مثل جوجؤ الطائر، معالم التنزيل في تفسير القرآن، تفسير البغوي ، دار طيبة للنشر و التوزيع سنة 1997 .

⁴ - سورة النحل، الآية 112.

ثانياً: التعريف الاصطلاحي

زيادة على المفارقة اللغوية، فمحاولة التعمق في البحث عن دلالة المصطلحين في المواثيق الدولية والوثائق الرسمية الحكومية، يجرنا إلى تناقضات وارتباك من نوع آخر.

فبالإضافة إلى بعض التعاريف المقدمة للمفهومين وتطبيقاتهما في الميدان تبعاً للمرجعية الفكرية للجهة التي أصدرته، غالباً ما يتم إيراد اللفظين في النصوص بصفة متلاصقة وغير محددة المعنى تارة؛ وتارة أخرى، نصطدم بالتداخل وتضارب معنى المصطلحين فيما قدم من تعاريف من خلال إعادة نفس الفكرة ولكن بطريقة مختلفة لكليهما.

I/- النشأة الاصطلاحية للأمن البحري:

يُرجع الباحثون في المجال، أسباب الغموض المحيط بمفهوم الأمن البحري وتعدد التعريفات المقدمة له، إلى تشابك مفهومه بعدة مفاهيم أخرى، والأهم من هذا، اختلاف دلالاته تبعاً لمرجعية كل دولة، وحتى ضمن الدولة الواحدة، تختلف دلالاته في إطار المؤسسات الناشطة في هذا المجال، تبعاً للتفسير الذي تعطيه كل جهة للأمن البحري بما يتوافق واختصاصها الوظيفي.

وهذا ما يطرح صعوبة كبيرة في تحديد مسؤولية كل فاعل في هذا المجال، سواء تعلق الأمر بالمؤسسات المدنية أو العسكرية داخل الدولة، أو بين الدول بغية التعاون والتنسيق الدولي للجهود.

وعليه، لا نجد لمصطلح الأمن البحري تعريفاً متفق عليه كما هو الحال لمفهوم الأمن القومي، وإنما يختلف معناه باختلاف السياق والاستعمال، حيث أن معظم التعريفات تربطه بالأمن من الجرائم البحرية كالقراصنة، الإرهاب البحري، النهب المسلح للسفن، الضرر المتعمد بالبيئة البحرية والاستنزاف المتعمد للموارد والثروات البحرية.¹

فبالنسبة لمفهوم الأمن القومي، فقد تأرجح قبل الحرب الباردة بين فكرة الأمن الجماعي للدول القائم على التحالفات العسكرية ومسايرة المجموعة الدولية، وبين اعتباره انعكاساً لمدى استقلال

¹ - تقرير الأمين العام للأمم المتحدة بشأن المحيطات و قانون البحار ، رقم (A/63/63) ، مؤرخ في 20 مارس 2008.

الدول وقدرتها على التحرر من تبعيتها لدول أخرى، أما بعد الحرب الباردة فامتد مفهوم الأمن للأفراد واندمج بمعاني المساواة وتحقيق كرامة الإنسان والحفاظ على حياته وحمايته من كل التهديدات.¹

أما بالنسبة لمفهوم الأمن البحري، فهو ذاته مفهوم الأمن القومي في عنصره البحري، بالنظر لترابط عناصره وتأثير الفشل في مكافحة التهديدات البحرية على جهود المكافحة في بقية الجوانب، حيث تتصل الاهتمامات الأمنية لكثير من الصكوك الدولية بموضوع الأمن البحري، ومن ذلك ميثاق الأمم المتحدة والاتفاقية الدولية لقانون البحار لسنة 1982.

غير أن اصطلاح الأمن البحري ظهر بعد حادثة Achille lauro سنة 1988، بالرغم من أقدمية الاهتمام من طرف المختصين بمسألة تأطير الأمن في المجال البحري وتحديد التصورات المستقبلية المتعلقة بهذا الحيز المكاني الحساس، أين يؤكد الأستاذ "جوفري تيل" (Geoffrey Till) في مقالته الصادرة بعنوان "تطورات الأمن البحري" سنة 1990 على أنه: «لا بد وأن نكون واضحين فيما يتعلق بالتفكير في المتطلبات المستقبلية للازدهار والأمن البحري... وهذا ليس بالشيء السهل، كون الأمن البحري في حد ذاته كلفظ يعني الكثير»².

إلا أن الاهتمام السياسي في الساحة الدولية بضرورة تحديد إطار متفق عليه حول مفهوم الأمن البحري، يضمن فيما بعد تنسيق وتوجيه الجهود الدولية نحو الغاية الواحدة، يعتبر مسألة حديثة ارتبطت في ظهورها بأحداث الحادي عشر من سبتمبر ألفين وواحد (11/9)، بالنظر للطبيعة الانتقالية للمشاكل الأمنية في البحر والتطورات الحاصلة في البيئة المحيطة تبعاً لافرازات العولمة. وقد كثر تداول مصطلح الأمن البحري بعد هذا التاريخ، مثلما تبينه مستندات صادرة عن هيئات دولية، كتقارير الأمين العام للأمم المتحدة الموجهة لمجلس الأمن و الجمعية العامة.³

¹ - العايب أحسن، البعد الأمني لسياسة ودبلوماسية الجزائر الإقليمية منذ 1962، رسالة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة الجزائر، سنة 1992، ص 4، 5 و 6.

² - BUEGER, Christian. "What is maritime security?". Netherlands: Elsevier B.V. Marine Policy, Vol. 53, 2015. P.159

³ - أنظر تقرير الأمين العام للأمم المتحدة ز رقم (S/2009/146) الموجه لمجلس الأمن، بتاريخ 30 نوفمبر 2009، ص 1 وما يليها، وأيضاً تقاريره بشأن المحيطات وقانون البحار، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة، رقم (A/64/66/Add.1)، ص 26 إلى 31 وص 44 إلى 52.

تعددت محاولات وضع تعريف يحظى بإجماع دولي حول دلالة الأمن البحري تبعاً لتزايد الاهتمام به كمفهوم حديث في العلاقات الدولية، يمثل مؤشر قوي على بروز رهانات وتحديات جديدة من نوعها، وبالرغم من كل الجهود في هذا الإطار، إلا أنها جميعها انتقدت بشدة لقصورها على تقديم تعريف شامل لكل عناصر وأبعاد الأمن البحري، وفي نفس الوقت، مانع لكل لبس وتداخل فيما بين المفاهيم المتشابهة والمتراطة مع هذا المصطلح الحديث الاستعمال في النقاشات السياسية.

أما الجهود الأكاديمية التي أعقبت أحداث 11 سبتمبر، فقد ركزت جميعها في محاولة من مختلف الباحثين لتأطير مفهوم الأمن البحري على أهمية البحر انطلاقاً من مختلف استعمالاته والآثار الوخيمة على الأمن بمختلف مستوياته في حال المساس به.

يبني "جوفري تيل" تصوره للأمن البحري على فكرة "الحفاظ على النظام الجيد في البحر" (Good Order at Sea) لتلافي المخاطر والتهديدات التي تمس بالاستقرار والنظام فيه، كون هذا الأخير يمثل في نفس الوقت مصدر ثروة ووسيط للتواصل التجاري والمعلوماتي من جهة، ومن جهة أخرى، البيئة المحيطة باليابسة التي نعيش فيها، ويعتمد عليها في الازدهار والرفي بالمجتمعات الإنسانية¹.

أما الكنديون يحددون أربع مبادئ تؤطر "الاستعمال السلمي والأمن للمحيطات" بالارتكاز على نفس ما أستعمله "تيل" لتبرير فكرته، باعتبار البحر مصدر للثروة، نظام حامل للحياة ووسيط للتجارة والاتصالات².

في حين ذهب جامعة (Dalhousie University Study) إلى تعرف الأمن البحري بأنه: « الإجراءات المتخذة للحفاظ على استقرار النظام الدولي في البحر (السطح)، فوقه (الجوّ)، تحته (أعماق و باطن البحر) و انطلاقاً منه (بحر- يابس)³».

¹ GEOFFREY Till, Sea power: a guide for the twenty-first century. Great Britain: FRANK CASS, 2004.P. 310-311.

² SLOGGETT David, The anarchic sea: Maritime security in the twenty-first century, P.257-260.

³ ROBERT H Edwards, "the future of Canada's maritime capabilities: the issues, challenges and solutions in a new security environment 18-20 june 2004 Conference Report." Halifax: Dalhousie University,(Centre for Foreign Policy Studies), 2004.p.5.

في الوقت الذي يذهب فيه غالبية المهتمين بهذه المسألة، إلى تعريف الأمن البحري سلباً بغياب التهديد في المجال البحري: وكالإرهاب، القرصنة، الجريمة المنظمة، المنازعات الحدودية، الحوادث والكوارث البحرية؛ يُلح اتجاه آخر على ضرورة تعريف البحر إيجاباً، كون التعريف السابق غير كافي لإعطاء صورة واضحة المعالم للمراد من المصطلح، والمنتقد لعدة أسباب، كونه لم يوضح علاقة التهديدات السابقة الذكر بالأمن في المجال البحري؛ ولم يضبط سلم أولويات الاهتمام في مواجهة الأمنية، لعدم ترتيبه التهديدات البحرية من حيث أثرها على الأمن ولا كيفية الرد عليها؛ والأهم من كل هذا، كيف يتم تصنيف واعتبار هذه الظواهر تهديدات بحرية حتى ترقى إلى مصاف تضمينها في الأجندة الأمنية عوض اعتبارها مسألة عادية¹.

بحسب هذا الاتجاه يجب التركيز على الغاية المراد الوصول إليها وما يجب القيام به في سبيل تحقيق ذلك حتى مع وجود التهديد، وبهذا الأمن البحري هو "فرض نظام جيد ومستقر في البحر" (Good and Stable Order at Sea).

وفي هذا الصدد، عرف الأمن البحري وفقاً للاتحاد الأوروبي رقم 725 المتعلقة بتحسين أمن السفن والمنشآت المينائية الذي دخل حيز التنفيذ بتاريخ 20 أبريل 2004، بكونه "مزيج من التدابير الوقائية التي تهدف إلى حماية النقل البحري والمنشآت المينائية ضد التهديدات والأعمال غير المشروعة.

ويفهم من هذه الأعمال تلك التي بحكم طبيعتها يمكنها المساس بالسفن المستعملة في الملاحة البحرية أو راكبيها أو السلع الموجودة على متنها والمنشآت المينائية المرتبطة بها، وتتمثل هذه الأعمال خاصة في الأعمال الإرهابية، القرصنة والهجرة غير الشرعية.²

في حين يعرف الاتحاد الأفريقي الأمن البحري في الملحق (ب) من "الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050" كالتالي: «يركز مفهوم "الأمن البحري" على تعزيز التنمية الاجتماعية والاقتصادية المستدامة، تكون فيه الحالة التي تعكس حرية الكيانات العامة والخاصة للقيام بأنشطة

¹ KRASKA, James, and Raul PEDROZO, International maritime security law, Boston: Martinus Nijhoff Publishers, 2013. p. 5-15.

² - أنظر Article 02 du Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires journal officiel de UE n° LI29 (FR) du 29/04/2004.

مشروعة مثل ممارسة الحقوق السيادية والقضائية ، واستخراج الموارد ، والتجارة والنقل والسياحة ، خالية من التهديدات أو الخسائر الناجمة عن الأفعال غير المشروعة أو العدوان، وذلك من أجل افريقيا متكاملة ومزدهرة».

بالتالي، يركز تعريف الأمن البحري على توفر عنصر النية الإجرامية في الفعل، وهو بذلك يكيف على أساس تهديد مفترض أو تهديد محتمل (بمعنى إما على وشك الوقوع أو اعتداء واقع) ويعرف حسب ذات الوثيقة على أنه: «نشاط مشترك بين المؤسسات الوطنية والدولية، المدنية والعسكرية، الهادف إلى تلافي واحتواء النشاطات غير المشروعة في المجال البحري، عن طريق تدعيم نفاذ القوانين وحماية المصالح الفردية، الوطنية والدولية في ذات المجال»¹.

II-/- النشأة الاصطلاحية للسلامة البحرية:

ارتبط الجانب التطبيقي للسلامة البحرية بأولى انشغالات التشريع في مجال حماية الأرواح البشرية في البحر قبل التوجيه الأمني للتشريع، حيث ركزت اتفاقية (SOLAS) بداية من سنة 1914 و إلى غاية 1974 قبل تعديلها سنة 2002 على حماية السفن من الحوادث الاعتيادية ومكافحة التلوث، من خلال ضمان سلامة البضاعة والسفينة والمجال البحري الذي تتواجد به، وخاصة الراكب أو المسافر عبر البحر، ومن ثم تعنتي السلامة البحرية بالقواعد المتعلقة بامتنال السفن للأنظمة و الإجراءات التي تحكم بناء السفن ومعداتنا وصلحياتها للإبحار وتفتيشها على فترات مناسبة وضمان أن يكون الربان والضباط وأفراد الطاقم على مستوى من الدراية بالأنظمة الدولية المطبقة بشأن سلامة الأرواح البشرية في البحار وتجنب التصادم و التلوث البحريين.²

وبالتالي فالسلامة البحرية توفر الوقاية من خطر محدد، وهي المحافظة على الأرواح والممتلكات والبيئة باتخاذ الاحتياطات الوقائية لمنع الحوادث والدمار من خلال برامج وقاية، وبتعبير آخر إزالة الأسباب المباشرة للحوادث -الأسباب في مكامن الخطر وفي جوانب النقص التي يمكن تحديدها- والمتمثلة في الأفعال والظروف التي لا تتوفر فيها عوامل السلامة.

¹ CHENS MSO WG, Maritime Security Best Practice Guidelines, Chiefs of European Navies (CHENS), 2008.p. 6.

² أنظر HEDOUM Kamel, l'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sureté maritime, revue de droit des transports maritime, aérien, et terrestres, trimestre 2 (2016), presses Universitaires d'Aix-Marseille (France)

في كلامنا العام نعني بالسلامة البحرية الغياب الحقيقي للأخطار، ويرى Françoise Odier بأن السلامة البحرية مفهوم يشمل جميع المعايير التي تخضع لها السفن واللوائح التي يجب أن تطبق على المؤسسات البحرية وكذا التدابير التي تحكم الملاحة في البحر وفي المناطق المينائية.¹ هذا المفهوم الواسع يشمل أيضا التحفظات التقنية للسفينة ، والتحفظات القانونية المطبقة على المؤسسات البحرية و كذا قواعد الملاحة في البحر، أو في المناطق المينائية ، ورغم إلغاء العامل البشري من السلامة البحرية إلا أنه يظل يشكل نسبة 80% من حوادث البحر التي تنتج عن أخطاء فرد أو عدة أفراد من طاقم السفينة.²

ويفرق بعض الفقه بين سلامة الملاحة التي تبحث عن ضمان حماية الأرواح البشرية في البحر والتصدي لكل خطر طبيعي أو بحري وبين الأمن التجاري الذي يهدف إلى حماية السفينة وطاقمها ضد أي تهديد محتمل كالقرصنة، تجارة الرقيق والمتاجرة في الممنوعات.³

فالسلامة البحرية، تسعى من خلال سنّ التشريعات و وضع جملة من المقاييس والمعايير إلى حماية البيئة من الحوادث البحرية، وحماية السفن والمنشآت وما يوجد على متنها من أفراد، حمولة وبضائع، وهي بهذا تصنف على كونها "نشاط مدني"؛ من جهة أخرى، أخذاً في عين الاعتبار "الطبيعة الدولية للمجال البحري"، فإن تفعيل السلامة في البحر هو نتاج المجهود المشترك ما بين الجهات الحكومية وغير الحكومية (كالشركات الدولية للنقل البحري) في اطار المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وبالتحديد عبر لجانها الفرعية المتخصصة، لاسيما لجنة السلامة البحرية (MSC) ولجنة حماية البيئة البحرية (MEPC).

الفرع 2: تباين مدلول المصطلحين

يعتبر مصطلح السلامة في المجال البحري من الناحية الزمنية أقدم من مصطلح الأمن لكونه ارتبط منذ زمن بالحوادث التي تعرضت لها السفن نتيجة العيوب التقنية للسفن أو الأخطاء

¹- أنظر ODIER Françoise, la sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisation international dans son élaboration, ADM 1998 , p 235 -243

²- أنظر PAUL Daniel, LE DRAIN Jean Yves, Apres L'Erika L'urgence Rapport de la commission d'enquête de l'assemble national n°2535 , les documents d'information de L'assemblée Nationale , TOMEI , rapport , P73

³- أنظر Boisson(p) politiques et droit de la sécurité, Edition Bureau Veritas 1998 , p11

البشرية ، في حين وجب انتظار أحداث 2001/09/11 للحديث عن منحنى جديد في القطاع البحري والمتمثل في الأمن البحري.

هذا المفهوم، يهدف إلى إعداد قواعد للوقاية ومكافحة الأخطار الجديدة التي تحدث في البحر خاصة بعد اهتمام عدد من المنظمات المسلحة بالبحر، واستغلال الطرق البحرية التي تستعملها الأساطيل التجارية والصيد البحري لممارسة النشاطات غير المشروعة، كالقرصنة، السرقة بالسلاح والتخريب إضافة إلى العمليات الإرهابية.¹

في هذا السياق، تعتبر التوجيهات الصادرة عن منتدى "قادة القوات البحرية الأوروبية" بعنوان "أفضل الممارسات في مجال الأمن البحري" (Maritime Security Best Practice Guideline)، من الوثائق القليلة التي تقدم تمييز واضح بين الأمن البحري والسلامة البحرية، فإن كان المصطلحين في الوقت الحالي غير قابلين للانفصال في كل مبادر لتحسين الأوضاع الأمنية في المجال البحري، كونهما يمثلان وجهان لعملة واحدة، بالنظر للغاية المراد تحقيقها، من توفير الحماية اللازمة للأشخاص، الممتلكات والبيئة البحرية؛ فإن معيار التمييز بينهما يكتسي أهمية بالغة لتعيين ما يختص به كل منهما من أحكام والتزامات، حيث يفترض -مبدئياً- أن لكل منهما اهتمامات واطر تنظيمية وتطبيقية مستقلة عن نظيره.²

أولاً: تداخل الترجمة

أول لبس يقع فيه القارئ أو الباحث في هذا المجال، هو التفريق ما بين مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية، فمحاولة ترجمة المصطلحين من لغة إلى أخرى بهدف التدقيق اللغوي في معانها، يُظهر بعض الغموض والتشابك في الدلالة اللغوية، ولعل ما يزيد الأمر تعقيداً هو ما يقابل

¹ - العقيد حفصي عبد الله " السلامة والأمن نظرة عامة ومفاهيم" مداخلة أقيمت بمناسبة الملتقى الوطني حول الأمن والسلامة البحريين بتاريخ 26 أبريل 2011 على مستوى المدرسة العليا البحرية بتامنغوست.

² - Del Pozo, Fernando, et al. "Maritime surveillance in support of CSDP." The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board, 26 April 2010. p. 44. URL: http://www.eda.europa.eu/info-hub/press-centre/latest-news/2010/04/25/Wise_Pen_Team_report_on_Maritime_Surveillance_MARSUR
Consulted on: 17 June 2103

العبارتين في اللغتين الفرنسية والإنجليزية من جهة، وترابط ورودهما تبعاً في أغلب الوثائق الرسمية الصادرة عن الدول والمنظمات الحكومية من جهة أخرى.

I- المدلول الفرنسي و الانجليزي

يفهم من المصطلح الفرنسي عبارة (La Sécurité Maritime) التي يقابلها بالانجليزية (Maritime Safety) القواعد المقررة لحماية السفن والملاحة البحرية من المخاطر الاعتيادية، سواء كانت طبيعية كالعواصف والأعاصير والاضطرابات البحرية أو بسبب أخطاء بشرية؛ كتصادم السفن وغرقها وتلوئتها العفوي للبحار والمحيطات...، أما المصطلح الفرنسي (La Sûreté Maritime) التي يقابلها بالانجليزية (Maritime Security)، فهي تعبر عن القواعد المهمة بالحماية من تهديدات الإجرام البحري كخطف السفن، الإرهاب، القرصنة، تهريب المخدرات، الهجرة الخفية والتلوئت المتعمد للبيئة البحرية...¹

II- غموض المدلول الجزائري

ما يلاحظ على التشريع الجزائري، أنه وحد في غالب الأحيان في الترجمة الفرنسية بين مصطلحي السلامة والأمن البحري، حيث عبر عنها بمدلول السلامة البحرية أي (La Sécurité Maritime) في جل نصوص القانون البحري ذات العلاقة بموضوع الأمن والسلامة البحريين.

غير أن اضطراب الترجمة لم يقتصر فقط على النصوص الوطنية، بل تعداه إلى نصوص الاتفاقيات الدولية المصادق عليها، فعلى سبيل المثال عبر المشرع عن مدلول الأمن البحري بعبارة السلامة البحرية في قوله "اتفاقية روما لسنة 1988 المتعلقة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وكذا البروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري، وأيضاً بالنسبة لاتفاقية سنة 2005 المعدلة للاتفاقية الأولى"، على الرغم من صحة عبارة الترجمة الفرنسية أي الأمن البحري (La Sûreté Maritime) الواردة في النسخ الفرنسي من الجريدة الرسمية لللكوك المصادق عليها.²

¹ - قاموس أكسفورد الحديث، "الطبعة الموسعة انكليزي-انكليزي-عربي". ط2. الصين: اكسفورد براس، 2006. ص689، 705. و قاموس (Col. Maxi Poche Plus), Larousse Français-Arabe. Paris: Larousse, 2009. p. 776, 819.

² - المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، يتضمن مصادقة الجزائر مع التحفظ على اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA/2005) التي حررت في روما بتاريخ 10

ثانياً: اختلاف مجالات التطبيق

يفترض اختلاف أحكام السلامة البحرية عن الأمن البحري على أساس استقلال الاهتمامات، حيث تتعلق الأولى بالأمر التقني (المادية)؛ كمواصفات بناء و تجهيز السفن و الموانئ و إجراءات الوقاية والتدخل لحماية البيئة البحرية من التلوث، وتأهيل البحارة، و تختص الثانية بالجانب الجنائي للحماية من الجريمة البحرية بصورها المتعددة .

ومن هذا المنظور، يمكن تمييز الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية عن نظيرتها المتعلقة بالأمن البحري، فمن بين اتفاقيات السلامة البحرية نذكر:

- الاتفاقيات الدولية لخطوط الشحن (ILL) الموقعة بلندن بتاريخ 05 أبريل 1966.¹
 - اتفاقية إنقاذ الحياة البشرية في البحر (SOLAS/74) المعدلة في غير الشق المتضمن مدونة ISPS.
 - الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر، أو (STCW) اختصاراً، والمحركة بلندن في 7 يوليو 1978.²
 - الاتفاقية الدولية المتعلقة بالوقاية من التلوث الناجم عن البواخر (MARPOL) لسنة 1973.³
 - اتفاقية العمل البحر لسنة 2006، والمعروفة اختصاراً بـ MLC/2006.⁴
- وبالنسبة لاتفاقيات الأمن البحري، فنذكر منها:

مارس 1988 وكذا المرسوم الرئاسي رقم 06-135 مؤرخ في 10 أبريل 2006، المتعلق بالمصادقة على بروتوكول سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري.

¹-صادق عليها المشرع الجزائري بالمرسوم الرئاسي 2000-448، المؤرخ في 31 ماي 1988، الجريدة الرسمية عدد 17، ص4.

²- En Français “La convention Internationale pour les Normes de formation, de brevet et de veille pour les Gens de Mer”
و قد صادقت عليها الجزائر بالمرسوم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، الجريدة الرسمية عدد 17، ص 704 .

³- En Français “La convention Internationale pour la prévention de la pollution marine causé par les navires”
و قد صادقت عليها الجزائر بالمرسوم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988 ، الجريدة الرسمية عدد 22 ، ص 875 .

⁴- En Français « La convention Internationale du travail maritime »
و قد صادقت عليها الجزائر بالمرسوم 260/15 المؤرخ في 07 أكتوبر 2015 ، الجريدة الرسمية عدد 05 ، ص 03.

- الاتفاقية الدولية لقمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA) الموقعة بإيطاليا في 10 مارس 1988.

- اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المبرمة في باليرمو بإيطاليا في 15 نوفمبر 2000.

- المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية المتضمنة في الفصل الحادي عشر من اتفاقية (SOLAS) المعدلة، إذا ما نظرنا إليها بصفة مستقلة عن الاتفاقية الأم والتي تخص في الاصل أحكام السلامة البحرية.

المطلب الثاني: التشابه والتقارب بين المصطلحين

الفرع 1 : تشابه الأهداف

إن الحاجة للأمن والسلامة البحريين تعد من الحاجات البديهية والفطرية عند كل المجتمعات من أجل الاستمرار على قيد الحياة وحماية النفس من التعرض لأي نوع من أنواع الخطر، لذلك سعى الإنسان منذ القدم لتوفير كافة الوسائل والأدوات التي تساهم في حماية أمنه وسلامته في أي مكان يوجد فيه فاعتمد على قدرته على البحث والاكتشاف من أجل التعرف على البيئة المحيطة به سواء كانت بحرية أو برية والتمييز بين الأشياء المفيدة والضارة التي تحافظ على سلامته وتوفر له الأمن وتحميه من التعرض لأي خطر.

لذلك تجمع أغلب الدراسات والبحوث بين مصطلحي الأمن والسلامة البحرية بالنظر لتشابه الأهداف وتمائل الغايات ويتم في الغالب استعمال أحدهما للتعبير عن الآخر وعليه تكمن أوجه التشابه في الأهداف بين المصطلحين في:

أولاً/-البيئة البحرية الخالية من المخاطر

يهدف كل من الأمن والسلامة البحريين إلى تحقيق بيئة بحرية آمنة وقد تبنت الهيئات الأممية المهمة بالمجال البحري شعار الملاحة الآمنة في محيط نظيف، حيث تم تطوير جملة من الصياغات والآليات لضمان تحقيق الشعار المرفوع، وقد تبلورت جهود التطوير فيما قضت به أحكام سلامة الأرواح البشرية في البحار والتي فرضت قواعد صارمة عنيت بإدارة السلامة البحرية ومكافحة التلوث وتعزيز حماية الطرق البحرية من خلال محاربة مختلف التهديدات البحرية.

هذا ويتواصل وبشكل أكثر خطورة الإضرار بالبيئة البحرية، فلقد أضحت الإنسانية مهددة في وجودها بذاته، من خلال ما تفرزه أشكال التلوث البحري من سموم و تقضي على مصادر الحياة، ولهذا نجد أن الترتيبات المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين يصبان في مجملهما في حماية البيئة البحرية من التلوث من خلال تجريم التلوث البحري في النصوص الداخلية للدول، الأخذ بعين الاعتبار إجراءات السلامة البحرية عند صناعة السفن أو خلال العمليات التجارية على مستوى الموانئ (الشحن، الإفراغ، التزود بالوقود...) ¹.

قد ألزمت الاتفاقيات المتعلقة بالتلوث البحري الدول من أجل توحيد قواعد ومعايير التعامل مع التلوث البحري وخفضه والسيطرة عليه، وألزمت كل دولة تعلم بحالات تكون فيها البيئة البحرية معرضة لخطر داهم لوقوع ضرر بها أن تخطر فورا الدول الأخرى التي ترى أنها معرضة للتأثر ذلك الضرر.

ثانياً: المحافظة على الأرواح، حماية السفن والمنشآت المينائية

لقد تم تكريس هذا المبدأ المشترك بين الأمن والسلامة كأولوية لدى كل المنظمات البحرية، فأينما تواجدت الرحلة البحرية تواجدت الأخطار المصاحبة لها ولهذا تم سن عدد من التشريعات وحددت عدة معايير تهدف إلى المحافظة على سلامة الأرواح البشرية في البحار والمحيطات من خلال توحيد أساليب البحث والإنقاذ البحري والتي تتماشى مع تعدد جنسيات العاملين في البحر ².

¹ - حمدي أبو النجا، مخاطر التلوث البيئي، المكتبة الأكاديمية، مصر ، سنة 2012 ، ص58.

² - صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض، 2014، ص 08.

بالإضافة إلى ذلك تم إدراج المبادئ المتعلقة بواجب تقديم المساعدة لكل شخص بغض النظر عن جنسيته واتخاذ خطة عمل مسبقة تتضمن إقامة تنسيق بين مراكز الإنقاذ البحري والمراكز الفرعية وكيفية إجراءات العمليات التي تتبع في حالات الطوارئ أو الإنذارات¹.

إضافة إلى ذلك فأمن وسلامة المنشآت المينائية من بين أولويات كل دولة ساحلية في الحفاظ على عليهم باعتبارهم نقاط إستراتيجية واقتصادية في حركة التجارة الدولية، ولذلك فالمفهومين لا ينفصلان في كل عمل يراد منه المحافظة على المنشآت المينائية لاسيما بعد تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية التي ألزمت السلطة البحرية والمينائية باتخاذ التدابير الأمنية الرامية إلى منع أي عمل كيدي ضد سلسلة النقل، السفن التجارية، الأشخاص والموانئ².

الفرع 2 : ترابط القواعد و تزامم النصوص

أولاً: إلزامية قواعد الأمن والسلامة البحريين

لم ينسجم تجاوب المجتمع الدولي بشأن توصيف الأفعال غير المشروعة المهددة للأمن والسلامة البحريين، بقدر اندفاعه في حشد وسائل المواجهة في مواقف انتقائية، فإذا استعرضنا موقف التشريع الدولي من تهديدات الصناعة النووية للملاحة البحرية تصادفنا الازدواجية والغموض، ومن الأدلة على ذلك مرور أكثر من نصف قرن على عدم نفاذ اتفاقية المسؤولية عن استغلال سفن الطاقة الذرية المبرمة ببروكسل بتاريخ 25 ماي 1962³. وتقنين إحتكار دول النادي النووي حق الاستفادة من الصناعة النووية في اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية الموقعة في فيينا بتاريخ 26

¹- صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد ، الرياض، 2014، ص 10.

²- الخميري أحمد، أمن السفن والمرافق المينائية "دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، إدارة مركز بحوث الشرطة، الشارقة ، سنة 2014 ، ص 08.

³- سبب عدم نفاذ هذه الاتفاقية هو اشتراطها لذلك توقيع إحدى الدولتين المرخصة لاستغلال السفن الذرية، أي الولايات المتحدة الأمريكية أو الاتحاد السوفياتي آنذاك، لكن كلتا الدولتين رفضت التوقيع عليها، أنظر في ذلك محمود مختار أحمد بريري، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية القاهرة (مصر) ، طبعة سنة 1999 ، ص 209 .

أكتوبر 1979 وتعديلاتها المعتمدة في 08 يوليو 2005¹، بينما بقي موقف التشريع الدولي يراوح مكانه من ظاهرة القرصنة البحرية رغم انتشارها في مناطق متفرقة من العالم.²

بخلاف ما سبق، كان رد فعل المجتمع الدولي فوراً بعد حادثة (Achille Lauro)، حيث دعت الأمم المتحدة المنظمة البحرية الدولية إلى دراسة تأثير جرائم الإرهاب على الملاحة البحرية والتدابير الملائمة لمواجهتها، وأصدرت عدة قواعد وتوصيات استلهمتها من قواعد أمن وسلامة الطائرات والمطارات.

لقد أدى احتمال ارتباط الإرهاب بالتهديدات الماسة بالملاحة البحرية إلى التوجه نحو إكساب الأحكام المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين الطابع الإلزامي فقد فرضت المنظمة البحرية الدولية على أعضائها مبدأ التدقيق للتأكد من امتثالهم للصوصك الصادرة عن المنظمة، وأشرفت الأمم المتحدة على توقيع عدة اتفاقيات تصب في هذا الاتجاه، كاتفاقية قمع الإرهاب النووي في 13 أبريل 2005، اتفاقية قمع التفجيرات الإرهابية في 15 ديسمبر 1997 واتفاقية قمع تمويل الإرهاب في 09 ديسمبر 1999.

ثانياً/تزامم النصوص

حاولت المنظومة القانونية للأمن والسلامة البحريين مراعاة متطلبات التنافس التجاري ومبادئ سيادة واستقلال الدول وحقوق الإنسان، فعملت على خلق مجال للتعايش بين مرونة النصوص القانونية المتعلقة بتشجيع وتطوير أعمال الاستثمار البحري وتحصيل الثروة البحرية وبين صرامة الإجراءات والتدابير المتعلقة بمكافحة الجريمة وتحقيق الأمن العام.

غير أن وجودها -أي قواعد الأمن والسلامة البحريين- في هذا الموقع يصطدم أحياناً بما يصعب أو يستحيل معه التوفيق بين هذه المتطلبات، وخاصة بالنسبة لحقوق الإنسان وحماية

¹ - أنظر القرار رقم 2004/1540 الصادر عن مجلس الأمن الذي يدعو فيه الدول إلى اتخاذ تدابير فعالة للحول دون انتشار الأسلحة النووية والبيولوجية والكيميائية ووسائل إيصالها.

² - Philippe Boisson , Op cité , P 724

البيئة ، وهو ما يجعل وضعية المشرع البحري أثناء سعيه للتوفيق بين تلك المصالح المتناقضة كمن يود اصطياد طريدة شاردة، وهي وضعية يصدق عليها تعبير العميد روني روديير : " La Mer Droits Des Hommes Ou Proie Des Etats"¹، غير أن ذلك يفيد النظام القانوني للسلامة والأمن البحريين - في حال التوصل إلى حلول - من ناحية تعدد روافده وتشعب مضامينه، مما يكسبه نوعا من التميز والتفرد.

لقد تشكلت بمرور الزمن مرجعية قانونية هائلة يستمد منها موضوع الأمن والسلامة البحريين إطاره القانوني المتكامل، وتكشف مظهرا من مظاهر الذاتية لهذا النظام، وليس من باب المبالغة إن قلنا بأن تبعثر وتداخل النصوص القانونية المتعلقة بموضوع الأمن والسلامة البحريين يعيق دراسته و تقويمه بالصورة المطلوبة، ولا يؤثر ذلك في وجهة نظر البعض بأسبقية اهتمام القانون الدولي لسلامة وامن الملاحة الجوية مقارنة بنظيرتها البحرية، غير أن هذا الرأي مردود عليه بأن جهود توحيد أحكام السلامة البحرية تعود على الأقل إلى سنة 1912 إثر حادثة التيتانيك وهو وقت لم تصنع فيه الطائرات بعد.²

فعلى الرغم من إمكانية التمييز الظاهري أو الشكلي للسلامة البحرية عن الأمن البحري من خلال انفصال مجال اهتمام كل منهما، على النحو الذي ذكرنا، إلا أن ذلك لا ينفي تشابك المصطلحين و توافق غايتهما، و هي سلامة الأرواح البشرية في البحار و حماية السفن و الموانئ من كافة أنواع التهديدات القصدية والعفوية، مثلما أكد ذلك تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/63/63) بقوله "...والى وقت قريب فإن النظم القانونية للسلامة والأمن البحريين كانت إلى حد كبير توضع مستقلة أحدها عن الآخر، على أن تلك النظم تتضمن أهدافا مشتركة تتصافر في تعزيز

¹ RODIERE René, GUILLOUD Martine Rémond, la Mer droits des hommes ou Proie des Etats édition A, Pendone, Paris 1980,P80.

² أنظر BOISSON (philippe), politiques et droit de la sécurité, Edition Bureau Veritas 1998 , p723

بعضها البعض، فمن المؤكد أن الحيز البحري المأمون هو حيز أكثر سلامة والنظام البحري الذي يعطي أولوية للسلامة هو نظام أقل تعرضا للنشاط الإجرامي وسائر التهديدات الموجهة للأمن.¹

¹ - أنظر تقرير الأمين العام للأمم المتحدة رقم (A/63/63) بشأن المحيطات و قانون البحار، مرجع سابق، ص 15، أما الأستاذ Pancraccio ، فيرى أن تداخل المصطلحين يربط حالة من الغموض و التذبذب المربك لضبطهما، حيث

يقول : Il existe un amalgame des deux concepts qui a généré la plus grande confusion, أنظر في ذلك HEDOU M Kamel, l'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sureté maritime, revue de droit des transports maritime, aérien, et terrestres, trimestre 2 (2016), presses Universitaires d'Aix-Marseille (France) P66

الفصل الثاني

أبعاد الأمن والسلامة البحريين في المتوسط

الفصل الثاني : أبعاد الأمن والسلامة البحريين في المتوسط

بفعل تداعيات العولمة والتحديات الاقتصادية والخارجية التي أصبحت تواجه الدول، فإن مفهوم الأمن والسلامة البحريين شهد تغيراً جذرياً، فبعد أن كان يقتصر على التهديدات العسكرية الخارجية القادمة من البحر، اتسع وامتد ليشمل قضايا البيئة والاقتصاد والسياسة لاسيما إذا تعلق الأمر بمحيط جغرافي وإقليمي مشترك، ويقصد بذلك منطقة البحر المتوسط التي تلامس سواحل عدد كبير من الدول وما تحتويه من آفاق جديدة للثروات البروتينية وتسهم في توفير الغذاء لسكانه.

المبحث الأول: الأبعاد الموضوعية

أوضحت تعريفات الأمن والسلامة البحريين، وجود عدة أبعاد موضوعية، وهي مصدر قوتها، كما وضح كذلك تأثير تلك الأبعاد على بعضهما، وتتنوع الأبعاد الموضوعية لنظام الأمن والسلامة البحريين بسبب تنوع مصادره واهتماماته، فتتعدى المفهوم الضيق المتعلق بحماية الأرواح البشرية على متن السفن ومكافحة الحوادث البحرية والإجرام البحري، حيث تتداخل مع قضايا البيئة، الاقتصاد، السياسة، الاجتماع وحقوق الإنسان.

المطلب الأول: الأبعاد الموضوعية العامة

الفرع 1: البعد السياسي

يعتبر هذا البعد، من وجهة نظر الأمن الوطني، العنصر الأساسي الذي يحدد كيفية تنظيم وإدارة قوى الدولة ومواردها وهو ذو شقين سياسة داخلية لإدارة المجتمع والتغلب على مشاكله وسياسة خارجية لإدارة مصادر القوة للدولة للتأثير على المجتمع الدولي، وسياسات الدول الأخرى لتحقيق مصالح الدولة¹.

ومطالب هذا البعد، بالنسبة للسياسة الداخلية، هي استقرارها في إطار الشرعية الدستورية، وتوجيه التنافس للقوى الداخلية والاتجاهات السياسية لصالح الأمة، أما مطالبه للسياسة الخارجية، فهي نجاحها في تأمين متطلبات السيادة الوطنية واحتياجات الدولة دون الخضوع لى ضغوط خارجية.

¹ - رعد فواز الزين، تحديات الأمن الوطني الأردني وأثرها على الاستقرار السياسي، دار جليل للنشر والدراسات والأبحاث الفلسطينية، عمان 2011، ص 35

ففي إطار السياسة الداخلية تكمن مكونات هذا البعد في التعرف على الاتجاهات والقيم والأفكار المسيطرة واستنتاج الأهداف غير المعلنة، أما مكونات البعد في إطار السياسة الخارجية فهي قدرة الجهاز الدبلوماسي وكفاءته من أجل شرح أهداف الدولة ومد نفوذها في المجتمع الدولي، وتحديد وإدارة السياسة الخارجية للدولة.

وعليه، فمن المعلوم أن الدولة تتحمل بصفة أصيلة مهام تحقيق الأمن والسلامة بمفهومهما الواسع، باعتباره جزء من الأمن العام، إلا أن مسألة انحصار هذا الالتزام أو تعديه إلى أطراف أخرى مشاركة أو خضوعاً، يبقى أمراً نسبياً لارتباطه بظروف الدول وموقفها من مبادئ السيادة والاستقلال والشرعية...¹

بذلك يشمل البعد السياسي للأمن والسلامة البحريين، التدابير العسكرية والدبلوماسية التي تتخذها الدول والمنظمات الدولية وفي مقدمتها المنظمة البحرية الدولية للحفاظ على سلامة المناطق البحرية التابعة للدول الساحلية من مجموعة واسعة من التهديدات التي تتعرض لها البيئة الأمنية البحرية، بما في ذلك دراسة النزاعات الإقليمية التي تجري على أراضي دول ساحلية والتي قد تمتد آثارها إلى المناطق البحرية المختلفة.

ففي إطار الأمن المتوسطي، لا تزال دول البحر الأبيض المتوسط تشكل أولوية مطلقة لأوروبا، ويرغب الاتحاد الأوروبي في العمل مع شركائه المتوسطيين كشركاء حقيقيين للتعامل مع المشاكل المشتركة والتي لا يمكن لأي بلد بمفرده التصدي لها بنجاح، كما تعد سياسة الجوار الأوروبية والاتحاد من أجل المتوسط آليتين مكملتين ومساعدتين تهدفان إلى تعزيز التنمية للجيران الجنوبيين لأوروبا.²

¹-أنظر في هذا المعنى: مسعود شعنان، مقال بعنوان حقوق الإنسان بين عالمية القيم وخصوصية الثقافات وعلاقة ذلك بالعمولة، مجلة الفكر، العدد 08، جامعة بسكرة، ص 237.

²- كاثرين شتون (Catherine Ashton) دول البحر المتوسط أولوية مطلقة لأوروبا، الكتاب السنوي IEed للبحر الأبيض المتوسط: المتوسطي 2010، المعهد الأوروبي للبحر الأبيض المتوسط، دار فضاءات للنشر والتوزيع، عمان ص 10.

فالبعد السياسي للأمن والسلامة البحريين يظهر بشكل جلي في عقد المعاهدات والاتفاقيات وآليات التعاون، وما إلى ذلك بهدف تنشيط الدبلوماسية والحوار بهدف تلافى أي تهديد محتمل مصدره البحر.

أولاً: مكانة الأمن والسلامة البحريين في النظام الدولي

في ظل تنامي التهديدات التي تواجه الإنسان المعاصر وتعدد مصادرها، يصبح التفكير الاستباقي الجاد لحفظ أمن الدول والأفراد ضرورة تستلزم البحث العميق والدراسة الواسعة، إنطلاقاً من إجراء المقاربات الفكرية، التي تؤسس لبناء قاعدة رصينة للأمن بمختلف أنماطه وتعدد تفاعلاته.

غير أن بروز مصطلح النظام الدولي الجديد على الساحة الدولية والذي يعبر عن حقبة جديدة في العلاقات الدولية لها سماتها وخصائصها المميزة جعلت جميع الدول تلتزم بمبدأ "حرية الملاحة" بغض النظر عن الحجم أو الموقع الجغرافي أو النظام السياسي أو الثروة الاقتصادية أو القدرة العسكرية، في وقت تتوافر فيه دلائل متزايدة على تأمين وضع مستقر للأمن البحري في العقود القادمة، حيث أن التجارة البحرية مستمرة في النمو وهذا يتطلب التزاماً موسعاً للموارد والقدرات ومستويات عالية من التعاون العالمي¹.

في هذا الصدد، يمكن ألا تكون البيئة البحرية الناشئة في العقد الثاني من القرن الواحد والعشرون بنفس المستوى الأمني الذي كانت عليه سابقاً. فالتوسع السريع في التجارة البحرية وما نتج عنه من ازدحام في طرق الأبحار المعروفة ونقاط الاختناق والموانئ²، مع ازدياد النشاطات المحظورة في البحار، كالاتجار بالبشر والقرصنة إلى الإرهاب والنقل السري للأسلحة الدمار الشامل ووسائل توصيلها، يتطلب إعادة التفكير في الوصل بين تلك المناطق الجغرافية المختلفة وعوامل الخطورة ومنهج جديد وواسع للأمن والدفاع البحريين.

¹ - باريت تيلمان، الخوف والكره في العصر ما بعد البحري، منشورات معهد البحرية الأمريكية، يوليو 2009، ص 16-21.

² - مقال بعنوان: الأمن البحري إما أن تسبح أو تغرق، صدر في مجلة الناتو في الموقع الرسمي: www.nato.int/doc/review/2010/maritime_Security/end_of_naval_era تاريخ الزيارة 2019/11/16

تكمُن أهمية الأمن والسلامة البحريين في اعتباره كجزء من الإستراتيجية الوطنية لإدارة قوى الدولة و تنظيم مواردها وحماية حق الإنسان في الأمن والسلامة الجسدية.....، وذلك ضمن الأطر القانونية التي ترعى مصالح الجماعة الدولية.¹

I- الأمن والسلامة البحريين كجزء من الأمن والسلم الدوليين

كشفت موانيق دولية تتعلق بالأمن والسلامة البحريين، البعد السياسي لقواعدها بما يفيد اعتبار التهديدات المحدقة بها مساسا بالأمن والسلم الدوليين، فعلى سبيل المثال ذكرت ديباجة اتفاقية اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية SUA/2005 ، أنها اعتمدت على عدة قرارات؛ كقرار المنظمة البحرية الدولية رقم (22) A924، الذي يدعو الدول إلى تعديل وتنقيح النظم القانونية التقنية المتعلقة بأمن السفن والموانئ لمواجهة المخاطر الأمنية والإرهاب.

كما جاء قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 60/49 المؤرخ في 09 ديسمبر 1994 والمتضمن التأكيد الرسمي على إدانة الإرهاب وخطره على الأمن والسلم الدوليين، وقراري مجلس الأمن رقم 1368 و1373 لسنة 2001 والمتعلقين بمهام ومسؤوليات الدول في التصدي والاستعداد لمواجهة الهجمات الإرهابية، وقرار مجلس الأمن أيضا رقم 1540 لسنة 2004 والخاص بحث الدول على اتخاذ تدابير فعالة إضافية للحيلولة دون انتشار الأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية ووسائل إيصالها...²

II- أثر النظام الدولي الجديد على قواعد الأمن والسلامة البحريين

لم يختلف أطراف المجتمع الدولي كثيرا بشأن متطلبات الأمن والسلامة البحريين من خلال سعيهم للالتزام بها، إلا أن الدول الغربية و خاصة مجموعة حلف الأطلسي تبنت مواقف انفرادية

¹ - أنظر تقرير التنمية البشرية لعام 1994 التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ترجمة مركز دراسات الوحدة العربية ببيروت، لبنان، سنة 1994، ص 32.

² - في قرار مجلس الأمن رقم 1874 (2009) أعلن "أنه يؤكد... أن انتشار الأسلحة النووية و الكيميائية... يشكل تهديدا للسلام و الأمن الدوليين، و يدعو الدول إلى اتخاذ التدابير لمنع نقل مثل هذه الأسلحة ... عن طريق البحر" أنظر ذلك في تقرير الأمين العام رقم (A/64/66/Add.1) الموجه للجمعية العامة للأمم المتحدة، مرجع سابق، ص 52 ، و كذلك العبارة "إذ يقرر أن حوادث القرصنة و السطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال ... لا تزال تشكل تهديدا للسلام و الأمن الدوليين" أنظر ذلك في تقرير الأمين العام رقم (S/2009/146) موجه لمجلس الأمن ، مرجع سابق ، ص 4 .

أدت إلى مضاعفة التهديدات، ومثال ذلك إعلان الولايات المتحدة الأمريكية دعمها للتحالف من أجل استعادة السلام ومكافحة الإرهاب، الذي شكله أمراء الحرب ضد اتحاد المحاكم الإسلامية في فيفري سنة 2006، فأدى ذلك إلى تزايد أعمال القرصنة وخاصة ضد السفن الأمريكية بدافع الانتقام من الموقف الأمريكي.¹

لقد تأثر النظام القانوني للأمني والسلامة البحريين بعد الحرب الباردة بتداعيات النظام الدولي الجديد المتمثلة في انهيار مفهوم الدولة القومية وتعاضم مخاطر التهديدات البحرية الطبيعية والإجرامية وتمكنهما من اختراق الحدود السياسية للدول....، واجتياح مصطلح العولمة عالم السياسة، بعد أن نجحت فكرة تسويقه لعالم الاقتصاد بتعميم مبدأ اقتصاد السوق والمنافسة الحرة، حيث أغرقت الساحة السياسية بمفاهيم التعددية والديمقراطية والحرية الشخصية والحكم الراشد...، وهي مصطلحات مرنة تم توجيهها لخدمة مصالح القوى الفاعلة في الجماعة الدولية بشكل يمحو خصوصيات الأمم المستضعفة ويمكن لهذه القوى من بسط جناح الحماية السياسية والعسكرية على النظام الدولي ككل ومن ثم تأطير قواعد الأمن والسلامة البحريين بترتيبات لا تقتصر على سلطة الدولة الوطنية بل بمشاركة أدوات تحتمي بالمظلة الغربية كالأفراد والجمعيات المدنية والتكتلات الأكاديمية والعسكرية...²

ثانياً: الاستغلال السياسي لأحكام الأمن والسلامة البحريين

تعتبر الدول المتدخلة في المناطق البحرية التي عرفت مشاكل أمنية المستفيد الوحيد من موقفها، حيث استطاعت أن تكسب مواقع جديدة وتتحكم عن قرب في الممرات المائية، وهو ما يثير الشكوك حول ما إذا كانت هذه المواقف تعبر عن استغلال سياسي لمبادئ الأمن والسلامة البحريين، ووجدت في الأعمال الإجرامية المسوغ لتحقيق مآربها، ومن ثم ضرورة تبين موقف المشرع منها.

I- تحكم المصالح الفردية للدول :

إن المتأمل لمسار ونطاق اهتمام النظام الدولي للأمن والسلامة البحريين يدرك أن منطق الإخضاع (subordination) فرض نفسه على النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، فأصبح

¹- فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2012/2013، ص 52.

²- مسعود شعنان، حقوق الإنسان بين عالمية القيم وخصوصية الثقافات وعلاقة ذلك بالعولمة، مجلة الفكر، العدد 08، جامعة بسكرة، ص 243.

الجميع ملزماً بتطبيق قرارات دول النادي البحري وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، فقد شهدت الملاحة البحرية أحداثاً خطيرة كان يمكن أن تؤرخ لقواعد ثابتة في منظومة الأمن والسلامة البحريين، لكن تم تجاهلها ومرت كأنها لم تكن، ومثال ذلك انفجار آبار النفط في الجزء الأمريكي من خليج المكسيك خلال سنة 2010، والذي نتج عنه تسرب 16 مليون لتر من النفط، وخسارة مالية تراوحت بين 2.5 و 3 مليار دولار، وحادثة تلويث الكيان الصهيوني أثناء الحرب مع حزب الله سنة 2006 للسواحل اللبنانية بأكثر من 19 مليون لتر من النفط¹، وبالمقابل كان الموقف القانوني مبالغاً فيه بالنسبة لحوادث أخرى كحادثة خطف السفينة (Achille lauro) سنة 1985 من طرف ثوار فلسطينيين، حيث تمخض عنها إصدار معاهدة جاوزت الأثر السياسي المرتبط بهذه الحادثة، وهي اتفاقية (SUA) و بروتوكولها (SUAPORT)، و نفس الرأي نراه ينطبق على مدونة (ISPS) و التي ربط إبرامها بأحداث لا علاقة لها بالملاحة البحرية وهي أحداث الحادي عشر من سبتمبر سنة 2011.

II- /- المشرع بين الانقياد والمشاركة:

من خلال مصادقة التشريعات الداخلية للدول على الاتفاقيات الدولية ذات العلاقة وانعكاساتها السياسية والداخلية المتبعة، يمكن القول أنهم حاولوا أن يسايروا توجهات النظام الدولي الجديد مع الالتزام قدر الإمكان بمبادئ المحافظة على المصلحة الوطنية واحترام الدستور والعلاقات الحسنة مع بعضهم واستقلال شؤونها الداخلية، ومع ذلك يطرح التساؤل حول التبرير القانوني والمنطقي من التعاون الدولي في مجال الأمن والسلامة البحريين مع كيانات سياسية تصنف في خانة الأعداء وتمنع القوانين الداخلية التعامل معها، مثلما هو الحال في مصادقة إسرائيل ودول عربية منها الجزائر على بروتوكول مراقبة السفن الأجنبية الزائرة للموانئ بين الدول المتوسطية والموقع في 11 جويلية 1997 بمالطا.²

من هنا، يأتي دور المنظمات البحرية الناشطة في مجال الأمن والسلامة البحريين في لعب دور بارز في ترسيخ الأمن والاستقرار في المناطق البحرية وتعزيز التعاون الدولي في مواجهة

¹ - أنظر الموقع www.euromedcp.eu/index.php ، تاريخ الزيارة 2018/02/14 .

² - مرسوم رئاسي، رقم 2000-58 ، مؤرخ في 13 مارس 2000 ، الجريدة الرسمية ، العدد 13 ، ص 10.

جميع المشكلات والأزمات التي تهدد الأمن والسلامة البحريين، إدراكا منهم للمخاطر التي تهدد بعض المناطق التي تكثر فيها الجرائم البحرية وبحث السبل الكفيلة لردع هذه الأخطار وضمان حرية الملاحة في جميع المساحات البحرية.

وعليه، فمن المتوقع أن يتجه المجتمع الدولي إلى تبني إستراتيجية دولية سيتم العمل عليها لتعديل تشريعات الدول البحرية وإيجاد حل بقانون تلتزم به جميع الدول والتي تجمعها مصالح من شنها الحد من تهور نظم الملاحة في الممرات البحرية وخصوصا في المضائق البحرية.¹

هذه الترتيبات تأتي تجنباً لحالات عدم الالتزام بالقانون والتعاون الدولي التي يمكنها أن تؤثر سلباً على التجارة البحرية، بالإضافة إلى مدى القدرة على الاعتماد على تمويل الطاقة، مما سيؤدي إلى إضعاف التجارة الدولية والثقة بين الدول، وتصبح المساحات البحرية الواقعة خارج حدود الدول أن تصبح ملاذاً واسعاً لمختلف أنواع المجموعات الإجرامية.

الفرع 2: البعد البيئي

تولدت عبر العصور قناعة لدى المجتمعات، بأن هناك علاقة تأثير متبادل بين البيئة والمجتمع، بمعنى آخر وجود علاقة سببية بين البيئة والمجتمع الانساني. حتى عهد غير بعيد كان الأمن يعني سلامة الأرض وحدود الدول من العدوان الخارجي أو أنه حماية المصالح القومية للأمة، ولكن مستجدات العقود الأخيرة، أوضحت أن هناك تهديدات جديدة غير المخاطر العسكرية تهدد أمن الدولة والأمن البشري أيضاً وعلى رأسها التهديدات البيئية ولذلك أضح البعد البيئي بشكله الواسع أحد مقومات الأمن الوطني.

تعد قضية الأمن البيئي من أهم وأخطر القضايا المعاصرة وأكثرها تعقيداً، فقد أصبحت محل اهتمام الكثير من علماء ومفكري العصر الحديث، وهدفاً تسعى إلى تحقيقه سائر الدول المتقدمة والنامية على حد سواء ، فأخذت تبذل الجهود وتتعقد المؤتمرات والندوات على مستوى العالم لبحث قضايا ومشاكل البيئة ووضع الحلول المناسبة لها، حيث تم الوصول إلى عدة نتائج أهمها أن الإنسان

¹ - نظر التقرير الختامي لمؤتمر البحرين لأمن الملاحة البحرية...تحالف دولي بتاريخ 21 يوليو 2019 في الموقع www.almarjie-paris.com تاريخ الزيارة 2019/11/16 .

هو العامل الأساس المتسبب في فساد وتلوث البيئة، وأن سعيه المستمر وغير الواعي لتحقيق التنمية المستدامة أدى إلى الإخلال بالمنظومة البيئية المتزنة، مما أضرَّ بالبيئة فأصبحت ضعيفة ومستنزفة ولا تستطيع الوفاء باحتياجاته¹.

بالموازاة مع ذلك، ظلت البيئة البحرية ولأمد بعيد تتمتع بتوازن طبيعي مكنها من احتواء آثار الأنشطة الإنسانية على مر العصور، لكن تجاوز الضرر البحري حدود التصورات في كثير من الحوادث ضاعف الانشغال القانوني بحماية البيئة البحرية مقارنة بنظيرتها البرية والجوية، من خلال تراحم الاتفاقيات الدولية والمؤتمرات والخطط والتوصيات وغيرها من أنماط التنظير والمتابعة لمشاكل البيئة البحرية، وذلك بهدف بناء نظام قانوني يوفق بين ضوابط الأمن ومتطلبات التنمية، ويتعامل بحق مع مخاطر التلوث البحري².

أولاً : الالتزام البيئي كأساس للسلامة البحرية

من المنطقي أن يُنظر إلى الكوارث البيئية -بحرية، برية وجوية- على أنها إخلال بتوازن النظام الإيكولوجي (l'équilibre de l'écosystème)، وأن يُعتبر الحفاظ على البيئة من أهم مبادئ السلم والأمن الدوليين، خاصة في ظل الاستنزاف اللامسؤول للثروات والموارد الطبيعية واستخدام البحر كمستودع للنفايات الخطيرة وغير ذلك من التهديدات البيئية المستعصية³.

انطلاقاً من هذا التهديد، يعتبر مبدأ حماية البيئة البحرية من التلوث أهم مبادئ السلامة البحرية والتي تأسس عليها النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، حيث تبنت الاتفاقية الدولية لمنع تلوث البحر من السفن (MARPOL 78/73) كليا هذا المبدأ، وهو نفس الموقف المنطبق على جل أحكام اتفاقية إنقاذ الأرواح البشرية في البحر (SOLAS/74) المعدلة، واتفاقية تسهيل حركة الملاحة

¹ تحقيق الأمن البيئي، ناهد ناصر داود فلمبان، رسالة دكتوراه، جامعة الملك عبد العزيز جدة، سنة 2017، ص1.

² يقول المفكر و الوزير الفرنسي السابق Robert Poujade "إن مبدأ حماية البيئة البحرية يعبر عن فكرة رائدة ، وهي واحدة من تلك الأفكار الهامة النادرة و التي لا تتكرر في كل قرن ، لأنها تدفع المجتمع إلى التساؤل عن أسباب وجوده و حياته و القيم التي ينبغي حمايتها، و حول قدرته على التحديث و التجديد لمواجهة أعباء الحياة" انظر في ذلك واعلي جمال ، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث ، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق و العلوم الإنسانية ، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010 ، ص 4.

³ أنيسة أكحل العيون، البيئة بين التدهور والحماية، دار ويلي للطباعة والنشر، مراكش (المغرب)، طبعة 1998، ص 34 و 100.

البحرية الدولية (FAL/65) واتفاقية النظام الدولي للوقاية من التصادمات في البحر (COLREG/72)، واتفاقية خطوط التحميل (ILL/66) المعدلة، وانتقل الالتزام البيئي إلى اتفاقيات سلامة الأرواح في البحار من التزام عام بحماية البيئة جسده اتفاقيات مستقلة بذاتها.¹

ثانيا: انسحاب الالتزام البيئي على قواعد الأمن البحري

اعتبر الأمن البيئي موجهًا لسياسات الدول والمجموعة الدولية²، وانتقل هذا التوجه للاتفاقيات الأمنية المشككة للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، فعلى سبيل المثال يلاحظ الاهتمام بالبيئة في اتفاقية (SUA)، حيث اعتبرت مساسًا بالأمن البحري الأضرار الشديدة اللاحقة بالبيئة ومكوناتها الطبيعية والحيوانية، كالإصابات البدنية أو التدمير البالغ لأمكنة عامة أو مرافق رسمية أو حكومية أو مرافق البنية التحتية مثل الموانئ وشبكات النقل العام، وتستثني من هذه الأفعال ما يحصل جراء الأنشطة العسكرية والأعمال الحربية لقوات الدول الأعضاء، أما الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الحدود الوطنية لسنة 2010، فنصت على جريمة الاعتداء على البيئة ونقل النفايات الخطرة والمواد الضارة وجريمة الاتجار غير المشروع بالنباتات والحيوانات البرية والأحياء البحرية.

لم تقتصر دول المتوسط في تبني الالتزام البيئي وتضمينه في قواعد الأمن والسلامة البحريين، بل صادقت على جل الاتفاقيات والمواثيق الدولية ذات العلاقة، بعد تصنيف البحر الأبيض المتوسط كمنطقة خاصة لكونه شبه مغلق واستعماله كممر رئيسي للتجارة الدولية³.

¹ Boukhatmi Fatima, La pollution maritime : cadre juridique et institutionnel, Revue de Laboratoire du droit des transports et des activités portuaires (LADMAR), université Oran2 Mohamed Ben Ahmed (Algérie), N° 01 , 2014, P6-38

² من بين توجيهات الأمن البيئي لسياسات الدول نذكر، موافقة المجلس الاستشاري لدول الكومنولث سنة 1996 على قانون مبادئ الأمن البيئي، و اعتبار كل من روسيا و الولايات المتحدة الأمريكية الأمن البيئي جزء من أمنها القومي والأمن الدولي، و تبني الحلف الأطلسي مخططا تقنيا يتضمن دراسة الآثار البيئية للمواقع العسكرية و استخدام التقنيات الصديقة للبيئة ، أنظر في ذلك درغوم أسماء ، البعد البيئي في الأمن الإنساني، مذكرة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية و العلاقات الدولية ، جامعة منتوري ، قسنطينة ، السنة الجامعية 2008-2009 ، ص 78 و 79.

³ سيد فتحي الخولي، الأبعاد الاقتصادية لأمن الموارد البحرية، دار النشر للمركز العربي للدراسات بالرياض، ط 1990، السعودية ، ص 56 و 57.

ظهر هذا التوجه من خلال اندماج الدول في آليات تعاون أرومتوسطية ومغربية. ففي سياق العمل الأرومتوسطي، شكلت اتفاقية برشلونة لحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث، إطار عام لسياسة الجوار الأوروبي البيئية، من خلال السعي لتضمين البعد البيئي في كافة المشاريع التنموية وربط تموين هذه المشاريع بمخططات وبرامج توجيهية¹، كما اهتم التعاون المغربي بتضمين البعد البيئي لبعض التشريعات البحرية ذات العلاقة بالأمن والسلامة البحريين، كاتفاقية رأس لانوف (ليبيا) لسنة 1991 للتعاون البحري المغربي، الميثاق المغربي لحماية البيئة المعتمد سنة 1992، ومواثيق أخرى تمت في إطار الإلتزام بمعاهدة إنشاء المغرب العربي لسنة 1989، لكن يبقى التساؤل مطروحا عن مصير هذه الإلتزامات في ظل التجميد الفعلي لإتحاد المغرب العربي.

الفرع 3: البعد الاقتصادي

تعطي القوة الاقتصادية للدولة تقلا سياسيا على المستويين الإقليمي والعالمي. ويؤدي التكامل الاقتصادي مع دول أخرى، في إطار تنظيم إقليمي أو دولي، إلى عظم عائد هذه القوة، وهو ما يحقق في الوقت نفسه الأمن الجماعي لتلك الدولة.

يمثل البعد الاقتصادي القوي ركيزة مهمة وحيوية للقوة العسكرية وتحويل الصناعات الحربية لتأمين المعدات والأسلحة اللازمة للقوة العسكرية، وتعود القوتان الاقتصادية والعسكرية بالفائدة على القوة السياسية ايجابيا.

توصف القوة الاقتصادية بأنها من المتغيرات، مما يمكن معه بناؤها وتميئها إطراديا، دون نظر إلى المقومات الأساسية من المصادر الطبيعية والأمثلة كثيرة لدول عظمى اقتصاديا لا تملك موارد طبيعية ولا يوجد لديها أي مصدر طاقة طبيعي وهي تستورد كل خاماتها من الخارج، إلا انها دول صناعية غزيرة الإنتاج.

¹ - من بين المشاريع البيئية الأرومتوسطية: المبادئ التوجيهية لتكامل البيئة والتغير المناخي لبلدان الجوار المتوسطي أنظر ذلك في الموقع <http://ec.europa.eu/environment/enlarg/med/index.htm> تاريخ الزيارة

2018/05/15 ، التقارب البيئي لسياسة الجوار المتوسطي أنظر الموقع:

http://ec.europa.eu/environment/enlarg/short_convergence تاريخ الزيارة 2019/05/15.

يساهم الاستثمار البحري في ترقية حياة الأفراد والوصول بها إلى مستوى مقبول من الرفاهية يتحقق معها الأمن الاقتصادي للدول، غير أن طرق الاستغلال وآثارها العكسية على النظام الإيكولوجي البري أُنذرت بضرورة الحد من إهلاك الموارد البحرية¹.

أولاً: اهتمام قواعد الأمن والسلامة البحريين بحماية الموارد البحرية

اعترف مؤتمر ري ودي جانيرو (البرازيل) حول البيئة لسنة 1992، بحق الدول في استغلال مواردها البحرية إلى جانب مسؤوليتها عن عدم تسبب أنشطة الاستغلال بأضرار لدول أخرى، ودعا إلى التعاون من أجل نظام اقتصادي دولي متوازن يوفق بين جميع المتطلبات².

لعبت الأعراف والمبادئ البحرية دورا بارزا في تأسيس وبلورة أحكام قانونية تستند إلى دواع تنمية وترتبط في نفس الوقت بالنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، ومن ذلك أفكار المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري وتحديد عرض البحر الإقليمي...³، حيث يتجلى البعد الاقتصادي للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين في الكثير من الصور، منها:

- حالات اعتبار مرور السفن الأجنبية ضارا بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، إذا قامت أثناء وجودها في البحر الإقليمي بتحميل أو إنزال أي سلعة أو شخص أو تداول عملة خلافا لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الضريبية أو الجمركية أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة أو أي عمل من أعمال الصيد غير المشروع.

- حالة جواز أن تباشر الدولة الساحلية على منطقتها الاقتصادية الخالصة وامتدادها القاري حقوق سيادية سواء فيما يخص حمايتها من أشكال التعدي أو اكتشاف واستغلال ثرواتها، وكذا اعتماد قوانين

¹- تقرير الأمم المتحدة حول البرنامج الإنمائي لسنة 1994، أنظر درغوم أسماء، مرجع سابق، ص 41

²- يراجع على سبيل المثال المبادئ 02، 03 و12 من مؤتمر ري ودي جانيرو لسنة 1992.

³- ارتبطت قاعدة تحديد عرض البحر الإقليمي بثلاثة أميال بمبدأ المحافظة على الأمن القومي للدول، حيث استندت إلى فكرة طلبة المدفع (Canon Shut Rule) للفييه فان بينكر شوك (Van Bynkershoek)، و هي أقصى مدى كان يمكن أن تصل إليه طلقة مدفع من البحر إلى حدود الشاطئ أو بالاتجاه المعاكس، حيث حققت-آنذاك-هذه المسافة حماية أمن الدولة من تهديد قذائف السفن المعادية، و مع تطور الصناعة الحربية زادت منطقة البحر الإقليمي لتصل إلى حدود 12 ميلا بحريا و أضيفت إليها مناطق بحرية.

وأنظمة بشأن المرور عبر البحر الإقليمي تتناول حماية وسائل الملاحة والمنشآت والمرافق البحرية والكابلات والأنابيب وحفظ الموارد الحية للبحر ومصايد الأسماك والتصدي للتلوث البحري.¹

- اعتبار الإجماع البحري من أكبر تهديدات التجارة البحرية، وقد ورد في ديباجة اتفاقية SUA/2005 قولها "اعتمدت الحكومات المتعاقبة... على التعاون... من أجل الكشف عن أي مخاطر... للحيلولة دون تعرض السفن والمرافق المستخدمة في التجارة الدولية"، كما ذهب إلى نفس السياق بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة.

ثانياً: التوفيق بين المصالح الاقتصادية المختلفة

سبب اختلاف المصالح الاقتصادية للدول والتنافس والتنازع بينها وضعية تداخل للبعد الاقتصادي للنظام القانوني للأمن والسلامة البحريين ببقية الأبعاد، ولعل ما يجري اليوم في مجال الصيد والقرصنة البحريين لخير مثال على ذلك.

ففي مجال الصيد البحري، لم تنفع المناقشات الدولية المنطلقة سنة 1931، حول كيفية التصدي لعمليات الصيد المفرط للحيتان، إلا في إنشاء اللجنة الدولية للحيتان عام 1946، والتي توقفت مسارها أكثر من مرة عند مسائل فرعية، كعدم إدراج الأسماك تحت بند الحيتان بحجة أن هذه الأخيرة ثدييات، بل أدى تطور صناعة السفن إلى زيادة مهارات الصيادين واتساع نطاق الصيد ومضاعفة محصوله لدرجة أن كثيراً من أنواع الحيتان نفقت أو قاربت على الفناء، وكانت النتيجة التي لا مفر منها هي ما حذر منه تقرير المعهد الدولي لمراقبة السمك الصادر في يوليو سنة 1994، بقوله "إن الصناعة السمكية سوف تهلك في معظمها ما لم تتخذ الحكومات إجراءات صارمة ضد الصيد المفرط، وأن إجراءات زراعة وتربية السمك في أحواض كبرى، لا يتوقع أن تعوض مخزون السمك المفقود²".

غير أن هذا لا يعني أن المجتمع الدولي بقي مكتوف الأيدي إزاء ظاهرة الصيد البحري غير المشروع، بل بذل جهوداً نراها غير كافية، ومن ذلك تنبيه وثائق وصكوك دولية إلى الآثار

¹- أنظر مواد اتفاقية قانون البحار لسنة 1982.

²- أنطوني لافتون، الموارد البحرية من أيام القدماء إلى اليوم، ترجمة عاطف أحمد، مجلة عالم المعرفة، مطابع السياسة، الكويت، عدد 314، ص 95 و 96.

الخطيرة لعمليات الصيد المفرط ونهب الموارد الحية، وأثر ذلك على الأمن الغذائي واقتصاديات الدول، ولاسيما على البلدان النامية.¹

أما في مجال القرصنة البحرية، فأثيرت عدة مسائل وخاصة بعد انتشار هذه الظاهرة في عدة مناطق من العالم، ومن ذلك ارتفاع تكاليف التأمين على حوادث القرصنة إلى عشرة أضعاف الأقساط التي كانت تدفع سابقا على السفن المارة في المناطق التي تكثر فيها هذه الظاهرة، وكذا تضاعف الخسائر المادية للاقتصاد العالمي، بما لا يقل عن 25 مليار دولار كل سنة بسبب ازدياد وقت وتكاليف الرحلة وأسعار الشحن، فمثلا لو غيرت السفن المفترض أن تعبر قناة السويس مسارها عبر طريق رأس الرجاء الصالح، فإن ذلك سوف يضاعف وقت الرحلة إلى نحو ثلاثة أسابيع، وأسعار الشحن ما بين 5 و 25% ويزيد تكلفة استهلاك السفن العملاقة إلى نحو 750 ألف دولار.²

كما طرحت مسألة تحديد المستفيدين من القرصنة، حيث تبين أن القرصنة هم الطرف الأضعف في سلسلة المستفيدين، مقارنة مع تكاليف التأمين ومصاريف الأمن التي تتطلبها الشركات الأمنية، بل إن نسبة كبيرة من مبالغ الفديات المدفوعة للقرصنة يشاركون فيها الممولين ورعاة الجريمة.³

ولا ينغزل وضع البعد الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين في السياق المتوسطي، بالنظر إلى الدور الفاعل الذي يؤديه البحر المتوسط في التجارة الدولية وحجم وأهمية المبادرات التنموية بين البلدان الأوروبية والمتوسطية، حيث ينصب في هذه الجهود البروتوكول الملحق باتفاقية برشلونة لسنة 1976، والمتعلق بالإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية في حوض المتوسط الموقع

¹ - أنظر على سبيل المثال القرار رقم A/65/38 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، مرجع سابق، وكذا الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2010 في المادة 17 التي نصت على تجريم إهتلاك الأحياء البحرية.

² - فؤاد بوقجوة، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير في القانون الدولي العلاقات الدولية، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، سنة 2012/2013، ص 55.

³ - بيترج ميدلبروك، اقتصاديات القرصنة، من هم الراحون ومن هم الخاسرون، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية، دبي الامارات العربية المتحدة، جوان 2012، نشر مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (إينغما)، ص 1 إلى 6

بتاريخ 21 يناير 2008 في مدريد، كما يتوافق هذا الأخير مع برنامج القرن 21 أو مؤتمر قمة الأرض المنعقد سنة 1992¹.

من جانب آخر، أصدرت دول البحر المتوسط كل على مستواها تشريعات داخلية يتضح فيها البعد الاقتصادي لقواعد الأمن والسلامة البحريين، كما في ميادين الاستغلال البحري والمينائي والمنجمي والجمارك والتسيير المندمج للمناطق الساحلية، فعلى سبيل المثال تعتبر المواد المعدنية والمتحجرة المتواجدة في الإقليم البحري ملكا للجميع، ولا ينبغي أن يتعارض الاستغلال المنجمي البحري مع حقوق السيادة الكاملة للدولة على هذه المواد، كما تعتمد فكرة التسيير المندمج للمناطق الساحلية على تدخل عدة فاعلين بريين وبحريين للتوافق مع المتطلبات البيئية والاقتصادية والأمنية...²

الفرع 4: البعد الاجتماعي والإنساني

الإنسان هو العامل المؤثر في الأمن الوطني، فهو القوة الفاعلة لأبعاده، وهو المعني بتحقيق أمنه فردا كان أو جماعة أو مجتمعا، ويعطي هذا المفهوم أهمية بالغة للبعد الاجتماعي للأمن، حيث يكون المطلوب حسن إعداد المواطن ليؤمن ذاته وغيره.

تدور دراسات هذا البعد حول الانسان في خصائصه العددية وخصائصه النوعية (كما وكيفا)، ويهدف إلى إيجاد استقرار للمجتمع وعلى تماسك نسيجه، مع توازن العوامل السكانية والاجتماعية المختلفة.

لا ينعزل النشاط الإنساني عن جملة التفاعلات الاجتماعية المتولدة من حركية المجتمعات وعلاقاتها البيئية، فليست الأنشطة البحرية مجرد حركات آلية بواسطة السفن للسلع والأشخاص ولا انتقال عبر سواحل البحر أو غوص في أعماقه فحسب، وإنما تبادل للأفكار وصهر

¹ - أكد برنامج القرن 21 أن أكثر من نصف سكان العالم يعيشون على مساحة يصل عرضها إلى 60 كلم من الشريط الساحلي أغلبهم فقراء، ويمكن لهذا العدد أن يزداد إلى ثلاثة أرباع بحلول عام 2020، أنظر في ذلك بوكعبان العربي، البيئة الساحلية في الجزائر بين ضرورة الحماية وضغوط التنمية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، العدد 1 سنة 2014، ص 13 و 14.

² - فاطمة بوخاتمي، التسيير المندمج للمناطق الساحلية، مداخلة قدمت خلال اليوم الدراسي حول حماية البيئة وسياسات التطور، المنظم من طرف معهد الحقوق لجامعة الجبالي اليايس، سيدي بلعباس، بتاريخ 2014/03/18، ص 11، 12 و 13.

للثقافات وتلاحق للتقاليد على نطاق واسع ومتشعب بحسب تنوع وتعقيد الأنشطة البحرية ذاتها، ومن ثم تتجلى أهمية مراعاة النظم القانونية كقواعد الأمن والسلامة البحريين للظواهر الاجتماعية وخلفياتها.

أولاً: الحقوق الاجتماعية والإنسانية لرجال البحر

في خضم تفاعلات العلاقات المرتبطة بالأنشطة البحرية، حاول النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين أن يولي العناية اللازمة للجوانب الاجتماعية والإنسانية للمخاطبين بأحكامه، وبالتوفيق مع الأسس التجارية المميزة لمعظم الأنشطة البحرية ودواعي الأمن المفترضة، وإذ لا يمكن تحقيق الأمن والسيادة والاستقلال، إلا بضمان حد أدنى من العدالة الاجتماعية وحقوق الإنسان.¹ ظهر مبكراً اهتمام التشريع البحري بالمطالب الاجتماعية والإنسانية للمتعاملين البحريين، حيث أنشئ لتحقيق هذا الغرض منظمة العمل البحري (OIT) سنة 1919، والتي يرجع لها الفضل في تأسيس نظام حماية اجتماعية لرجال البحر، من خلال إصدارها لعدة توصيات وقرارات وإشرافها على توقيع اتفاقيات دولية كثيرة.

تعتبر اتفاقية العمل البحري (MLC) المترتبة عن الدورة رقم 94 لمؤتمر العمل البحري بتاريخ 08 فبراير 2006، من أهم اتفاقيات منظمة العمل الدولية في المجال البحري، حيث تعرف بميثاق حقوق البحارة بسبب تضمينها أكثر من 65 معيار عمل دولي تم تبنيها وتحديثها على مدى ثمانين (80) عاماً قبل إبرامها.

ثانياً : مدى التوفيق المبكر بين المطالب الأمنية والمطالب الاجتماعية والإنسانية

بسبب ظروف وطبيعة النشاطات البحرية يصعب تحقيق الانسجام بين قواعد الأمن والسلامة البحريين من ناحية مراعاتها للجوانب الاجتماعية والإنسانية، خاصة بمناسبة تنفيذ تشريعات مكافحة الجريمة والإرهاب وما يرافق ذلك من إجراءات أمنية صارمة قد يؤدي تطبيقها بشكل خاطئ إلى تنامي مشاكل الاحتيال البحري والقرصنة والهجرة غير الشرعية وردود الفعل العنصرية.²

¹ يرى غالتونغ *Galtung* أن قضايا الأمن القومي ليست بمعزل عن المؤثرات الاجتماعية التي تخلق حالة من اللاتعاون والتمرد الجماعي العام، أنظر في ذلك العايب أحسن، البعد الأمني لسياسة ودبلوماسية الجزائر الإقليمية منذ 1962، رسالة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة الجزائر، سنة 1992، ص 12 و 13.

² أنظر القرار 187/58 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، والذي يوجب على الدول أن تضمن خضوع تدابير لمكافحة الإرهاب لالتزاماتها بمقتضى القانون الدولي، لاسيما القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني والقانون الدولي للاجئين.

I/- عدم تناسب الحلول الأمنية مع مبادئ التعامل الإنساني

لم يتم التعامل بإنسانية في الكثير من المشاكل الأمنية التي عرفتها الساحة البحرية، ومن ذلك المواجهة الشرسة لمشاكل الهجرة غير الشرعية، حيث ترفض الدول تلبية مطالب المهاجرين بعد أن ترحمهم أمواج البحر بل ولا تعاملهم كمنكوبين على الأقل، فيحشدون في مجتمعات بشرية شبيهة بمعقلات عسكرية تنعدم فيها أبسط حقوق المعيشة والعلاج والتعلم.¹

كما يلاحظ أن الحديث عن مكافحة الإجرام البحري اكتفى بتعداد الصور الإجرامية ولم ينطرق لتوحيد وسائل حماية الملاحة البحرية والأطر القانونية لمتابعة المجرمين ومحاكمتهم، وهو ما كان محل خلاف بين التشريعات الداخلية في تدافع الاختصاص القضائي، ولجوء الشركات البحرية إلى ابتداء حلول ذاتية للتصدي للجريمة، كتخصيص مخابئ بالسفن للأشخاص المعرضين للجريمة كالقرصنة وتسليح البحارة والاستعانة بشركات أمنية...، ومن ثم ترك مسؤولية حماية البحارة للبحارة أنفسهم بل وأحيانا تتحمل عائلاتهم دفع الفدية للمجرمين.²

II/- النتائج السلبية للتدابير الأمنية على حقوق الإنسان

تصدرت المقاربة الأمنية بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر 2001 التشريع البحري، وكان من نتائجها إدراج العامل الأمني في النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، غير أن ذلك طرح مسألة احترام حقوق البحارة الاجتماعية والإنسانية، وبتزايد القلق والاهتمام في المناقشات الدولية الجارية حاليا بشأن الخطر من احتمال وضع تشريعات تقيد حقوق الإنسان بشكل مفرط وواسع النطاق،³

كان من بين النتائج السلبية للتدابير الأمنية ما قامت به الولايات المتحدة الأمريكية عندما أرفقت تطبيق مدونة (ISPS) بتدابير أمنية مشددة، تقضي بمنع الطاقم البحري من مغادرة السفن بعد رسوها دون استظهار تأشيرة أو إذن دخول يمنح من دائرة الهجرة بصفة فردية وحسب جنسية البحار،

¹ - زياد كريشان، مقال بعنوان الهجرة السرية إلى أوروبا: المعذبون في البحر، مجلة الإنساني، تصدر عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر الدولي (ICRC) القاهرة مصر، سنة 2007، العدد 39، ص 35.

² - أنظر ذلك في مجلة نشرة البحارة، مطالبات بإنهاء القرصنة بالإضافة إلى إرشادات علمية للتعامل مع المشكلة، مقال من نشر هيئة التحرير، جانفي 2011، عدد 25، ص 13 و 19.

³ - ستيفان تريشسل، حدود تشريعات مكافحة الإرهاب في القانون الدولي: هجمات الحادي عشر من سبتمبر، نشرة الأمن والإرهاب، مركز الخليج للأبحاث، الإمارات العربية المتحدة، أبريل 2006، عدد 02

وهو ما خلق نوع من التمييز بين أفراد الطاقم متعددي الجنسيات، وحرّم بعضهم من ملاقاتة ذويهم وكذا عدم استفادتهم من الخدمات المعهودة خارج السفن، كالرعاية الصحية، استعمال الهاتف...، و لم تُخفف الولايات المتحدة الأمريكية تدابيرها الأمنية إلا بعد ضغط النقابات المهنية والحقوقيين، حيث وافقت سنة 2010 على بناء محطات شاطئية لتقديم الرعاية الاجتماعية والصحية التقليدية للبحارة أو تلقيها على متن السفن ومن دون مقابل.

تحجبا بالعامل الأمني دائم، يجري في مواضع آخر، تفضيل اركاب العامل الأجنبي من دول أوروبا الشرقية أو دول شرق آسيا بدل العامل الذي تحمل السفينة جنسيته تجنبا لمشاكل الفرار عند دخول هذه الأخيرة إلى موانئ الدول الكبرى، وفي بعض الأحيان يجري استبدال العمالة الوطنية بأخرى أجنبية رخيصة، ويجبر الطاقم البحري على القيام بغير مهامه الحقيقية كأعمال الرصيف والتنزيل والتحميل والمناولة.¹

الفرع 5: البعد الجيوبولوتيكي

يشكل هذا البعد مفهوم استغلال الحقائق الجغرافية، من منظور سياسي مع مراعاة مصالح الآخرين، المشاركين في الأهداف نفسها، والمتأثرين من الاستغلال السياسي للوضع الجغرافي، وتكمن أهمية هذا المفهوم في عنصرين:

أ- ما توضحه الدراسات الجغرافية من حقائق للإقليم، تبرز المزايا والعيوب معا، وهي بذلك تضع بدائل للقرار مبكرا؛

ب- اكتشاف نقطة التصادم المحتملة مع الآخرين، مكانيا وزمنيا، بما يساعد على الإعداد لها مسبقا، على ضوء ما وضح من مزايا وعيوب للحصول على أفضل النتائج التي تحقق الأمن الوطني للدولة.

يتكون هذا البعد من حجم الدولة وشكلها والعلاقة بينهما، غير أن ما يهمننا هنا هو ما يلعبه هذا البعد على أمن الدولة الساحلية، فقد شكلت البحار أهمية إستراتيجية، سواء لكونها ممرات مائية مهمة بين القارات والدول أو لاعتبارها مجالا لطرق تجارية ومسارات اقتصادية، أو لأن ما في أعماقها بات يشكل ممرات لأنابيب النفط والغاز أو لكابلات الاتصالات السلكية.

¹ - أنظر ذلك في مجلة نشرة البحارة، مطالبات بإنهاء القرصنة بالإضافة إلى إرشادات علمية للتعامل مع المشكلة، مقال من نشر هيئة التحرير، جانفي 2011، عدد 25، ص 32 و 35.

لهذا، فإن الدول التي تطل على كتلتين أو أكثر من الكتل المائية كالولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا على سبيل المثال تتفوق في موقعها على الدول ذات الموقع البحري الواحد، وهذا الأخيرة تتفوق بدورها على الدول الحبيسة. فلا شك أن النفاذ إلى البحر يعد أحد المزايا المهمة لموقع الدولة، إذ أن الدولة التي لها واجهة ساحلية ذات أفضلية من الناحية التجارية والعسكرية والاستراتيجية، فالموقع البحري يقدم تسهيلات اقتصادية وينشط حركة التجارة عن طريق إقامة الموانئ ويؤمن علاقات دائمة ومستقرة وقوية مع الخارج.

لعبت المواقع البحرية عبر التاريخ دورا ملموسا في المبادلات التجارية للدول المطلة على البحار، وكانت الدول العظمى في القرن السابع عشر والثامن عشر ولا تزال في عصرنا الحالي دولا بحرية، ولذلك فإن الدول التي ليست لها منافذ بحرية معرضة لشل مبادلاتها الخارجية وتضطر -في كثير من الأحيان- إلى الاستعانة بغيرها في النفاذ إلى البحر عن طريق اتفاقيات ثنائية ووفقا لاشتراطات ورسوم وأوضاع سياسية وإستراتيجية تجعلها تحت رحمة غيرها من الدول ، كما أنها قد تكون عرضة للضغوطات السياسية في حالات الصراع والاختلاف السياسي¹.

وقد زادت مشكلات الدول المطلة على البحار في حال توجيهها لاستغلال ثرواته، وخاصة إذا كانت تعاني من فقر واضح في مواردها الأرضية، واصبحت مساحات كبيرة من البحار الملاصقة لدول قوية تحت إمرة هذه الدول تستغلها وتفرض على السفن العابرة إتاوات، حتى أصبحت هذه البحار بمثابة بحار مغلقة، وهذا ما كان يميز البحر الادرياتيكي الذي كان تحت سيطرة فينيسيا وبحر الشمال الذي كان تحت سيطرة إنجلترا والمحيط الاطلسي الذي كان تحت سيطرت كل من اسبانيا والبرتغال وظل هذا الأمر سائدا في البحار طوال العصور الوسطى².

وعليه، نجد أن الدول القوية ذات البحر المحدود الأبعاد نسبيا تتطلع في الغالب الأعم إلى بسط نفوذها إلى الجانب الأكبر منه أو على مجموع شطآنه إذا استطاعت ذلك، إلا أن الموقع البحري المتميز يساعدها في تحقيق مصالحها الاقتصادية والسياسية. توصف الدول التي تقع على مسطحات مائية واسعة بأنها دول بحرية، ولا توجد دولة بحرية في عصرنا الحالي إلا وهي دولة

¹ - عمر أحمد قدور، شكل الدولة و اثره في تنظيم مرفق الأمن، مكتبة مدبولي الصغير، سنة 1997، ص 114 .

² - أنظر الأهمية الإستراتيجية للبحار والمحيطات، الاستاذ محمد بنحمو، في الموقع <http://www.rachelcenter.ps> تاريخ الزيارة 2019/11/13

عظمى أو كانت كذلك في يوم من الأيام ويرجع ذلك إلى أهمية البحار في التجارة الدولية، فالموقع الساحلي للدولة يؤدي إلى غناها الاقتصادي واحتكاكها الحضاري وبالتالي إلى قوتها وتقدمها وهو الذي يمكنها من الهيمنة والإشراف على الممرات وطرق العبور الكبرى بحرية كانت أو بحرية-والتي تعتبر مظهرا من مظاهر قوة الدولة المادية والاستراتيجية¹.

قد تكون المواقع البحرية-خاصة الممرات البحرية- وبالا على الدولة وتمثل خطرا عليها في بعض الأحيان، كما حدث بالنسبة لعدن وباب المندب ومحاولة السيطرة عليهما، وما حدث كذلك في قناة بنما في منطقة أمريكا الوسطى وما دار حولها من صراع مع الولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك ما دار حول قناة السويس منذ إنشائها في منتصف القرن الماضي من كوارث وحروب، إذ ظل الوضع بالنسبة لقناة السويس موضع تدخل وتهديد للأمن المصري على مدى عقود طويلة إلى أن أقدمت مصر على تأميم القناة سنة 1956، وهو القرار الذي أعقبه العدوان الثلاثي على مصر والذي شنته وقتها كل من بريطانيا، فرنسا وإسرائيل، وقد لعبت التوازنات الدولية وقتها- ممثلة في القوى الإقليمية وقوى عدم الانحياز والحرب الباردة- دورا كبيرا في إنهاء ذلك العدوان.²

المطلب الثاني: الأبعاد الموضوعية الخاصة

تتحد الأبعاد الموضوعية الخاصة للسلامة والأمن البحريين في العناصر الثلاثة المتمثلة في البعد الذي يهدف لحماية الأفراد الملاحيين والبعد الذي يهدف إلى حماية المنشآت المينائية وأخيرا البعد الهادف لحماية المعلومة البحرية.

الفرع 1: سلامة وأمن الأفراد الملاحيين

الملاحيين أو رجال البحر هم الأشخاص العاملين في قطاع الملاحة البحرية وعادة يكونون في خدمة السفينة، حيث يكلفون بمجموع المهام على ظهر السفينة أو في خدمة ركابها كما هو الحال بالنسبة لسفن نقل المسافرين، وتشكل السفينة والبحارة عنصران لا يتجزآن ولا يمكن أن يوجد أحدهما من دون الآخر، لذلك فسلامة السفينة مرتبط بشكل وثيق بسلامة وأمن الأفراد الملاحيين، وقد راعت مختلف النصوص سواء الدولية منها أو الوطنية حقوق الافراد الملاحيين بداية من التكوين المتخصص ومرورا بظروف العمل الملائمة (أوقات العمل، فترات الراحة ...) وصولا إلى التقاعد.

¹ - أمين محمود عبد الله، في أصول الجغرافيا السياسية، مكتبة النهضة، القاهرة 1984 ، ص 71

² - محمد محمود ابراهيم الديب، الجغرافيا السياسية من منظور معاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1989، ص

حتى يبذل البحار العناية اللازمة في تأدية عمله، فإنه قد تم إخضاعه لفكرة ومبدأ مفاده اعتباره شريكا في مخاطر الرحلة البحرية، ومرجع ذلك إلى الحوادث البحرية وفي هذا تكريس للأعراف البحرية السائدة قديما، ولو كانت مثل هذه الأحكام تثقل كاهل البحار كونه عاملا ضعيفا بقدر لا يمكنه معه تحمل مخاطر المهنة، إلا أنها ميزت العمل البحري، حيث اعتبرت من ضمن خصوصياته.

من أهم اتفاقيات منظمة العمل الدولية أيضا والتي تبرز اهتمامها بتنظيم العمل البحري الاتفاقية رقم 178، المتعلقة بالتنقيش على ظروف عمل ومعيشة البحارة، حيث أنه في الدورة الرابعة والثمانين لانعقاد المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية بجنيف وتحديدًا في الثامن من أكتوبر سنة 1966، ونظرا للتغيرات التي طرأت على طبيعة صناعة النقل البحري ما يربته ذلك من نتائج على ظروف عمل ومعيشة البحارة، تقرر اعتماد بعض المقترحات المتعلقة بمراجعة توصية التنقيش على ظروف عمل البحارة لسنة 1962، حيث احتل هذا الأمر موضوع البند الأول من جدول أعمال الدورة، وتقرر أن تتخذ هذه المقترحات شكل اتفاقية دولية تنطبق بالنسبة لدولة علم السفينة فقط.

بناء على ما سبق، فإن التشريع البحري والاتفاقيات الدولية المتعلقة بالعمل البحري وكذا التوصيات الصادرة عن منظمة العمل الدولية، كلها تصب في مصب واحد وهو إحاطة البحار بحماية قانونية خاصة، بل لازمة وضرورية حتى يتمكن من أداء عمله على متن السفينة وذلك عن طريق إخضاعه لأحكام خاصة. ذلك أن الأخطار التي يتعرض لها البحار بسبب العمل في البحر تستوجب تطبيق قواعد من نوع خاص تختلف عن تلك التي تحكم نشاط العمال في البر¹.

الفرع 2: سلامة وأمن المنشآت البحرية

تمثل سلامة وأمن المنشآت البحرية مصداقية نظام الموانئ، لاسيما في مواجهة الارتفاع السريع في الأعمال غير المشروعة والإرهابية التي ميزتها أحداث 11 من سبتمبر سنة 2001، من خلال تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية التي ألزمت السلطة البحرية والمينائية باتخاذ التدابير الأمنية اللازمة الرامية إلى منع أي أعمال كيدية ضد سلسلة النقل، والتي تبدأ من الموانئ وإعلام السفن مسبقا بدرجة التهديدات الموجودة في محيطها المينائي.

¹ - أربوط وسيلة، النظام القانوني لرجال البحر، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، السنة الجامعية 2017-2018، ص 9

الفرع 3: أمن المعلومات البحرية

يقصد به مجموعة الإجراءات الواجب اتخاذها من قبل الأجهزة الأمنية أو الأخرى للمحافظة على سرية المعلومات الالكترونية ومنع الاختراقات الفيروسية من أجل ضمان وصول المعلومات الحاسوبية إلى الجهات المختصة وفي الوقت المناسب وضمان عدم وقوعها في أيدي الأعداء أو الأصدقاء على حد سواء، خصوصا بعد الثورة الهائلة في عالم الاتصالات والتداولات الالكترونية.

كما يقع في هذا الإطار، العمل على حماية المعلومات البحرية تبعا للطفرة التكنولوجية الحاصلة في الوسائل الرقمية، فإلى جانب ما تقدمه هذه الأخيرة من فوائد في إطار استعمالها السلمي في شتى مجالات الحياة من خلال خلقها لفضاء افتراضي يسمح بربط الاتصال بين كافة أطراف المعمورة بصفة آنية ودون عناء كبير؛ يمكن كذلك استعمالها كوسيلة حرب من طرف الدول والعصابات الإجرامية ذات التوجه الإيديولوجي لإلحاق الضرر بالغير، أو كوسيلة إجرام بهدف تحقيق منافع مادية من طرف قرصنة الفضاء الافتراضي¹.

بالرغم من تعدد المصطلحات المقدمة لتعريفها واختلافها من دولة لأخرى بحسب مستوى الاهتمام الأمني، حيث تستعمل غالبية الدول المتقدمة مصطلحات مثل "حرب الفضاء الإلكتروني" أو "حرب المعلومات"، في إشارة منهم إلى تحول الفضاء المعلوماتي إلى فضاء جيواستراتيجي، تتنافس فيه الفواعل الدولية على اختلاف تنظيماتهم على تحقيق مكاسب تسمح لهم بالوصول إلى أهدافهم من خلال نقل المعركة إلى هذا المجال الافتراضي الغير محدد جغرافياً؛ أما الدول النامية والتي لم يصل بعد مستوى اعتمادها على الشبكة العنكبوتية إلى الحد الذي تشكل هذه التهديدات خطر على أمنها الوطني، تركز على فكرة "الجرائم الإلكترونية" في إشارة منهم إلى جريمة استخدام وسائل رقمية بغرض تحقيق منفعة خاصة غير مشروعة.²

¹ STELLA Marie, la menace déterritorialisée et désétatisée : le cyberconflit Revue internationale et stratégique 1/2003, n° 49, P 165-166 .

² DOUZET Frédérick, la géopolitique pour comprendre le cyberspace, HérodoteCyberspace : enjeux géopolitiques 1/2014 (n° 152-153) Paris : la Découverte, 2014, P3-21

يبقى أثر التهديدات السيبرانية التي تتراوح ما بين المصالح النفعية (جرائم إلكترونية) والمصالح السياسية (حرب إلكترونية)، هو العامل المشترك بين جميع المقاربات الدولية. فمن خلال وسائل رقمية متواضعة ومن أي مكان في المعمورة، يمكن استهداف نقاط ضعف المنظومة المعلوماتية لدى الخصم واختراق مواقعه الإلكترونية، إتلاف وتشويه البيانات التحتية الحساسة، التلاعب في المعلومات المخزنة، أو حتى السيطرة والتحكم في تسيير أنظمة الخصم عن بعد مثل أنظمة الاتصالات الأرضية أو الفضائية كالأقمار الاصطناعية¹.

فعلى سبيل المثال، تشير إحصائيات مكتب العدل بالولايات المتحدة الأمريكية، أنه في الوقت الذي انخفض فيه معدل العنف في البلاد بـ 10 % في الفترة الممتدة من 1994 إلى 2001، تشهد الجرائم الإلكترونية تزايد بشكل مقلق في عدد الضحايا، الشيء الذي يستوجب دراسة هذه الظاهرة بعمق خاصة في ظل المدّ الإرهابي عبر العالم².

في نفس السياق، استخدام الجماعات الإرهابية والمتطرفة للوسائل الرقمية كسلاح يعطي لهم تشكيلة واسعة من الأهداف، فتوقف التجارة الإلكترونية أو المساس بحسن سير أعمال البنوك، أو حركة الطيران، أو حتى تغيير مواصفات تركيب الأدوية، ينجر عنه خسائر في بشرية ومادية قد تصل حتى إلى القضاء تماماً على الدولة المستهدفة³.

¹ NIETO, Gomez Rodrigo, Cybergéopolitique: de l'utilité des cybermenaces, Ibid 98-122.
² البداية دياب موسى، الجرائم الإلكترونية المفهوم والأسباب، ورقة علمية مقدمة لملتقى الظواهر الجرائم المستحدثة في ظل المتغيرات الإقليمية والدولية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية-كلية العلوم الإستراتيجية الأردن بتاريخ 2014/09/04، ص 2-4.

³ - لعل ما حصل مع إستونيا في 27 أبريل 2007 أكبر دليل على خطر مثل هذا النوع من التهديدات، فعلى إثر إزاحة تمثال جندييخلد ذكرى قتلى الإتحاد السوفياتي الذين حرروا مدينة تالين، تعرضت عدّة مواقع أنترنت حكومية لهجمات سيبرانية حرمت كلاً من رئيس البلاد، البرلمان، وزارات الدولة، الأحزاب السياسية و حتى الصحف الرئيسية من إمكانية استعمال الموقع للتواصل؛ كما سجل البنّاجون سنة 2010 ما يقارب 250.000 محاولة قرصنة في الدقيقة أي ما يعادل 6 مليون هجوم في اليوم؛ و دون أن ننسى الفضيحة التي فجرها "إدوارد سنودن" بكشفه لبرنامج التجسس السري "بريزمي" (Prismet)، الذي تقوده أمريكا و خلق أزمة دبلوماسية عالمية و بالأخص مع حلفائها التقليديين. أكثر من هذا، خلفت المحاضرة التي ألقاها الخبير الدولي في مجال الأمن "ريتشارد كلارك" في أبو ظبي حول "حرب الفضاء الإلكتروني" العديد من المخاوف بسبب حياة الدول الكبرى على قدرة استخدام هذا الفضاء لأغراض عسكرية وإمكانية إحداث اضرار مادية جسيمة فقط من خلال التحكم في الفضاء الإلكتروني، كالتفجير المتعمد للمفاعلات النووية أو الإطلاق الآلي للصواريخ العابرة للقارات...إلخ. أنظر: حرب الفضاء الإلكتروني، مركز الإمارات، الخبير الأمني كلارك: الأسطول العاشر ميدل إيست أونلاين، 19 ماي 2010، الموقع الإلكتروني:

في ظل تشكيلة واسعة من الأهداف المحتملة، يقابلها تزايد مخاوف الاستعمال غير البريء للوسائل الرقمية، سواء بهدف تحقيق منفعة اقتصادية أو سياسية، أصبح كل هذا يشكل عنصر هام من عناصر الأمن الوطني بمفهومه الشامل، الشيء الذي دفع بالعديد من الدول إلى الاهتمام بكيفية تعزيز أمن فضاءها الإلكتروني، على غرار الولايات المتحدة الأمريكية التي انشأت قيادة عسكرية خصيصاً لهذا الغرض وتبعها في ذلك العديد من الدول.

المبحث الثاني: الأبعاد الإقليمية

تتمثل الأبعاد الإقليمية للأمن والسلامة البحريين، في تلك المساحات البحرية التي تمارس الدولة الساحلية سلطتها عليها أو تتمتع فيها ببعض الحقوق السيادية وفقاً للاتفاقيات الدولية المنظمة لتدخل الدولة في البحر، غير أننا سنركز هنا حول المنطقة المتوسطية باعتبارها محور الدراسة لتبيان أهمية منطقة البحر الأبيض المتوسط من جهة ومن جهة ثانية إعطاء لمحة عن حقوق الدول الجزائرية باعتبارها دولة ساحلية، في كل منطقة من المناطق البحرية في المتوسط حسب ما تمليه نصوص القانون الدولي للبحار.

المطلب الأول: البحر المتوسط في السياسة الدولية

شكلت منطقة المتوسط عبر السنين أهمية كبيرة للقوى العظمى وقد زادت هذه الأهمية على مدى السنوات العشر الأخيرة نتيجة للزلازل السياسي في عام 2011، والاضطرابات السياسية الناتجة عنه لاسيما في الشق الجنوبي للمتوسط، مع انتشار للمجموعات الجهادية، حيث عملت السياسات الخارجية الأمريكية والروسية على الخصوص على التكيف لإيجاد أدوات وسبل جديدة للتأثير على هذه البلدان التي تعرف تحولاً جذرياً¹، لذلك سنقوم مخ خلال هذا المطلب بالتطرق إلى التعريف بمنطقة المتوسط في فرع أول ثم إلى المناطق البحرية في المتوسط في الفرع الثاني.

الفرع 1: التعريف بمنطقة المتوسط

http://www.middle-east-online.com ، تاريخ الزيارة 13 نوفمبر 2019.

¹ - أنظر بينجامين فيشمان، ديناميكيات السياسات الخارجية الإقليمية و تداعياتها على منطقة البحر الأبيض المتوسط، منتدى التبصر المتوسطي (Mediterranean Foresight Forum) سنة 2015 ، ص 18.

منذ العصور الوسطى أدركت الشعوب مدى الأهمية السياسية للبحر كميدان للسيطرة والتحكم، حيث سعت إلى فرض سيادتها على مساحات بحرية كبيرة منه، وبازدياد النشاط التجاري والصناعي تزايد الطلب العالمي على الطاقة وغيرها من المصادر، هذه العوامل كلها ساهمت في إبراز البحر كعامل مهم في هذا الخصوص، باعتباره مخزوناً غنياً بالثروات الحية وغير الحية، ونتيجة للصراع الذي كان قائماً بين الدول حول الإدعاء بملكية البحار بدأ المجتمع الدولي بالتفكير في وضع نظام قانوني يحكم وينظم مسألة سيادة الدول على مناطق بحرية مجاورة لإقليمها البري، ويأتي في مقدمة هذه البحار منطقة البحر الأبيض المتوسط، التي تعتبر بلا أدنى شك من أهم مناطق العالم.

أولاً: التسمية

لقد ظهر الاهتمام بحوض البحر الأبيض المتوسط منذ القدم، فكان محل صراع عبر مختلف الفترات التاريخية نظراً لاستعباده واستقطابه الكثير من الحضارات، فقد تمكن الرومان في بعض الوقت من السيطرة عليه واستحوذوا على منافذه، وأطلقوا عليه "بحر الروم" وعندما وصلتته الفتوحات الإسلامية سمي "البحر الشامي" وهكذا عرفت المنطقة صراعاً متوالياً حول نسبة هذا البحر إلى الشمال أو الجنوب.¹ غير أن بعض الجغرافيين يقولون أنه سمي بالبحر المتوسط (Méditerranée) ليس بحراً لليونان ولا للروم ولا للعرب ولا للمغاربة ولكنه البحر الذي يتوسط الأمم المتواجدة على ضفافه.²

سمي البحر المتوسط بالأبيض، بسبب جوه الجغرافي ومساحته، فمساحته تمتد لمسافات كبيرة، حيث إن البحارين عندما يبحرون فيه تمتد نظارهم لمسافات طويلة حيث يبدو الماء فيه مائلاً للون الأبيض، أما من ناحية الجو فالمناخ يلعب دوراً مهماً في هذه التسمية، إذ أن الغيوم البيضاء تعكس لونها على البحر ليبدو أبيض، في حين سمي بالمتوسط بسبب توسطه بين ثلاث قارات هي آسيا، إفريقيا وأوروبا.

ثانياً: الخصائص الجغرافية

¹ - أنظر البحر الأبيض المتوسط في الموقع <https://ar.wikipedia.org/wiki> تاريخ الزيارة 2017/02/19 .
² - عبد الهادي التازي، محطات مضيئة من تاريخ البحر المتوسط، مطبوعة سلسلة الدورات، أي مستقبل لحوض البحر الأبيض المتوسط و الإتحاد الأوروبي، الدورة الأولى 1995، مطبوعة المعارف الجديدة ص 83 و 128 .

من الصفات التي وصف بها البحر المتوسط ما صرحت به الباحثة الأمريكية إيلين لايبسون حينما قالت "إن معظم الناس يفكرون في البحر المتوسط ككتلة واحدة من الماء تفصل بين مساحات الأرض الشاسعة لكل من أوروبا، إفريقيا وآسيا وأنه بحر تحيط به دول ذات هويات ومصالح مختلفة تماما، ومع ذلك فإن البحر يوحد بالقدر الذي يفصل به، والدول التي تحيط به مرتبطة بعلاقة الجيرة، وتضيف الباحثة أنه قد حان الوقت لبدء التفكير في البحر المتوسط كمنطقة لها وضع خاص، كوحدة جغرافية تربط الدول باهتمامات مشتركة، لها مبررات التنافس على الموارد ولديها الحوافز لإيجاد حلول مشتركة لمشكلاتها المحلية التي تزداد اتساعا¹.

يتسم المتوسط بالتعدد والتنوع، ويظهر ذلك في تعدد اللغات التي يتكلمها سكان المنطقة (العربية، الفرنسية، اليونانية، التركية، الإيطالية، الإسبانية...) إضافة إلى تعدد الديانات فهناك الإسلام والمسيحية وهما الديانتان الرئيسيتان في دول المتوسط إضافة إلى الديانة اليهودية، كما نجد التعدد من حيث الأصل بين الأصل العربي، الأوروبي والآسيوي.

يقع البحر الأبيض المتوسط بين النقاط المحددة بالإحداثيات الجغرافية التالية: خطي الطول 50°05 غربا و 36° شرقا وخط العرض 46° شمالا، وتبلغ مساحته 2510000 كلم²، يبلغ طوله من الشرق إلى الغرب أي من السواحل السورية إلى مضيق جبل طارق 3540 كلم، أما عرضه من الشمال إلى الجنوب فيبلغ حوالي 970 كلم.

يتصل البحر المتوسط بالمحيط الأطلسي من الغرب عن طريق جبل طارق ومن ناحية الاتجاه الشمالي الشرقي يتصل بالبحر الأسود عن طريق مضيق البوسفور والدردينيل وبينهما بحر مرمرة، ومن الجنوب يتصل بالبحر الأحمر عن طريق قناة السويس. يحتوي البحر المتوسط على عدد من الأحواض تتمثل في:

1- الحوض الغربي: ويحتوي من الجهة الغربية على خط الربط لطرفي رأس سبارطيل ورأس طرف الغار، أما من الشمال الشرقي فيحتوي على الساحل الغربي لإيطاليا، والساحل الشمالي لجزيرة صقلية، أما من الشرق فيحتوي على خط الربط الممتد من صقلية إلى رس الطيب في تونس.

¹ - السيد ياسين، أمن البحر المتوسط و الشرق الأوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد 118 أكتوبر 1994، ص 31 .

2- الحوض الشرقي: يحتوي هذا الحوض من الجهة الغربية على الحدود الشرقية والشمالية الشرقية من الحوض الغربي، أما من الشمال الشرقي فيشمل خط الربط كوم كالي ورأس هيليس، أما من الجنوب الشرقي فيحتوي مدخل بورسعيد وقناة السويس، أما من الشرق ففيه سواحل فلسطين وسوريا ولبنان¹. يحيط بالبحر المتوسط أربعة وعشرون (24) دولة وهي المغرب، الجزائر، تونس، ليبيا، مصر، فلسطين، دولة الاحتلال، لبنان، سوريا، تركيا، اليونان، كرواتيا، سلوفينيا، البوسنة و الهرسك، جبل طارق، ألبانيا، مالطا، قبرص، قبرص الشمالية، إيطاليا، فرنسا، موناكو، الجبل الأسود واسبانيا.



الفرع 2: أهمية البحر المتوسط

تعتبر منطقة البحر الأبيض المتوسط، أحد أكثر المناطق أهمية، نظرا لموقعها الإستراتيجي، كما يمثل النافذة التي تطل بها وتتواصل العلاقات بين الأمم والشعوب في ثلاث قارات، ومن هذا البحر تنطلق كل التحركات على كافة المحاور والاتجاهات مما يجعله معبرا مهما في مجال

¹ خير الدين العايب، الأمن في حوض البحر الأبيض المتوسط في ظل التحولات الدولية الجديدة، الجامعة الأردنية، سنة 1990، ص 74.

التجارة الدولية، ويجعل المنطقة المتوسطة ذات أهمية اقتصادية، سياسية واستراتيجية واعتماد الكثير من الدول خاصة الكبرى على هذه المنطقة الحيوية في حماية مصالحها وتحقيق أهدافها¹.

أولاً: الأهمية الاقتصادية

يلعب البحر المتوسط دورا هاما في ديناميكية الاقتصاد والتجارة العالمية بالرغم من أنه لا يمثل سوى 1 % من المساحة البحرية للكرة الأرضية، وتشير الإحصائيات المقدمة من طرف المنظمة البحرية العالمية إلى أن 500 سفينة تجارية تعبر يوميا عبر البحر المتوسط.² تنقل السفن التجارية عبر المتوسط مختلف السلع والبضائع بما في ذلك منتجات الطاقة التي تشكل ما يقارب 24% من الحمولة الإجمالية المنقولة ويتم نقل مواد الطاقة إما في شكلها الخام أو بعد تحويلها.³

تشكل المضائق البحرية في المتوسط أهمية اقتصادية إذ أنها تكون المنفذ والممر الوحيد لجميع الطرق البحرية المتجهة إلى مكان ما، لا سيما بعد فتح قناة السويس في القرن العشرين وازدياد رغبة الدول الكبرى في الوصول إلى منابع النفط المنتشرة في آسيا وشمال إفريقيا.

تُعد منطقة شرق البحر الأبيض المتوسط التي تطل وتتوسط الحدود البحرية بين تركيا، سوريا، لبنان، فلسطين، مصر وقبرص المنطقة الحيوية التي تحتوي على كميات هائلة من مخزون الغاز الطبيعي، إذ تحتوي على حوالي 381 تريليون مكعب من الغاز الطبيعي، وتعد بذلك المنطقة الخامسة عالميا من ناحية كمية المخزون، حسب ما يبينه مركز روابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية.

¹ سهيلة سماح، الجغرافيا السياسية للبيئة المتوسطة وأهميتها في الاستراتيجية الدولية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية، يناير 2017 .

² - أنظر موقع المنظمة البحرية الدولية www.imo.org تاريخ الزيارة 2017/03/02 .

³ - برنامج الأمم المتحدة للبيئة ، خطة عمل للبحر المتوسط على الموقع www.sphio.rac.spa.grg/saphioara. تاريخ الزيارة 2017/03/02

حسب ما يورده المركز الذي يتناول الموضوع في دراسة أكاديمية بعنوان "الطاقة في شرق البحر المتوسط ملامح صراع يتشكل" فإنه إلى جانب كميات الغاز الطبيعي الهائلة التي يحتويها حوض البحر الأبيض المتوسط، فإنه يحتوي على أيضا على كميات كبيرة من النفط تقدر بـ 1.7 مليار برميل.

يشير المركز إلى أن هذه الكميات تتوزع بشكل متباين بين الدول المُطلّة على الساحل، حيث تشمل هذه الاحتياطات 223 تريليون متر مكعب من الغاز في حوض المياه المصرية "المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة"، و122 تريليون متر مكعب من الغاز في منطقة حوض المشرق قبالة شواطئ قبرص ولبنان وسوريا، و36 تريليون متر مكعب من الغاز الطبيعي في مناطق بالقرب من غزة.

وما يجعل حوض شرق الأبيض المتوسط مكان صراع جسيم ومعقد بين عدد من الدول الإقليمية والسياسية، هو وجود كميات الغاز في المياه الاقتصادية الخالصة ما بين قبرص التركية، إسرائيل، قبرص، اليونانية، تركيا، وبالقرب من سواحل غزة¹.

في ظل هذه المعادلة التوزيعية، حاولت إسرائيل قبل عام 2014 الاتفاق مع قبرص اليونانية واليونان من أجل استخراج الغاز الطبيعي من المياه الاقتصادية الخالصة التي تمتد لمسافة 200 ميل بحري وتتضمن النشاط الاقتصادي الخاص للدولة التي تحدها من جهة اليابسة، ولكن أظهرت تركيا اعتراضها الشديد على ذلك وأوضحت أن من حقها الاشتراك في استخراج الغاز الطبيعي لأن قبرص التركية تطل أيضا على المياه الاقتصادية الخالصة، الخاصة بجزيرة قبرص ككل، وظهر اعتراض تركيا من خلال تحركها عسكرياً تجاه أعمال استخراج الغاز ومنعت ذلك عسكرياً، وأصدرت تركيا بعد ذلك قواعد الاشتباك الفوري بتاريخ 10 نوفمبر 2014، للرد العسكري المباشر على أي عملية استخراج للغاز لا تشمل تركيا أو قبرص التركية.

وبعد اتساع رقعة الخلاف السياسي بين تركيا ومصر، حاولت الأخيرة تحدي تركيا من خلال طرح فكرة إنشاء كتل سياسي اقتصادي مع اليونان وقبرص اليونانية، اللتان أبدتا بدورهما الاستعداد للتعاون مع مصر للتعبير عن رفضهما للتحرك السياسي التركي في المنطقة، وبعد اجتماع

¹- أنظر تقرير مركز الروابط للبحوث والدراسات الإستراتيجية، تاريخ النشر 31 ديسمبر 2015.

الأطراف الثلاثة في قمة ثلاثية عُقدت بالقاهرة بتاريخ 8 نوفمبر 2014، أعلنت في بيانها الختامي عن رفضها للموقف التركي تجاه القضية، كما نص بيان القمة الختامي على فتح باب التفاوض بين مصر وقبرص اليونانية من جهة وبين مصر واليونان من جهة أخرى، للتوصل إلى حل مشترك، للبدء في أعمال استخراج في المناطق الاقتصادية الخالصة المشتركة بين مصر وقبرص، غير أن الرد التركي على هذا البيان لم يتأخر، إذ فوضت الحكومة التركية بتاريخ 10 نوفمبر 2014، القوات البحرية التركية للرد العسكري المباشر على أي عملية استخراج للغاز لا تشمل التوافق مع تركيا أو قبرص التركية.

في سياق متصل، كشفت الخبيرة الاقتصادية "خديجة كاراهان، الكاتبة في صحيفة "يني شفق" والمتخصصة في مجال الاقتصاد أن "إسرائيل في يونيو 2014، أي بعد إعلان تركيا لقواعد الاشتباك الفوري، حاولت التفاوض مع تركيا من أجل السماح لها بنقل غازها الطبيعي الموجود ضمن "المياه الإقليمية" الخاصة من خلالها إلى أوروبا، والتوافق لاستخراج الغاز في المنطقة الاقتصادية الخالصة لجزيرة قبرص من الناحية التركية واليونانية، وتوصل الطرفان إلى مستوى عالٍ من الاتفاق، ولكن الحرب الأخيرة على قطاع غزة أفسدت توافق الطرفين".

وتضيف كاراهان أن "الطرفين" التركي والإسرائيلي "عادا لطاولة المفاوضات من جديد، وإلى الآن لم تتضح صورة اتفاقهما بخصوص مخزونات الغاز في المنطقة، بشكل جلي، ولكن من المتوقع جدًا أن يتوصل الطرفان إلى حل مشترك يُرضي جميع الأطراف، لا سيما في ظل حاجة جميع الأطراف إلى التوافق الجدي لكبح التمدد الروسي الذي قدم للمنطقة للحفاظ على قاعدة طرطوس وفي مخيلته أيضًا الاستفادة من سواحل سوريا لنقل الغاز الطبيعي لأوروبا الشرقية عبر اليونان، والاستفادة من استخراج الغاز الموجود في المياه الإقليمية السورية أو الاقتصادية الخالصة¹".

تعتبر الموانئ المنتشرة عبر الدول المحيطة بالمتوسط لاعبا رئيسيا في نظام النقل المتوسطي فهي تربط خلفية الدول بالعالم الخارجي ومن أساسيات التنمية نظرا لما تحققه من موارد مالية كبيرة وزيادة القدرات التنافسية للدولة.

¹ - مقال تحت عنوان خيرات البحر الأبيض المتوسط و التنافس الإقليمي - الدولي عليها ، مجلة ترك برس في الموقع الرسمي www.turkpress.com تاريخ الزيارة 2019/11/26.

أما فيما يتعلق بقطاع الصيد البحري في المتوسط فهو يلعب دورا اقتصاديا واجتماعيا مهما للغاية بمساهمته الفعالة في توفير الأمن الغذائي وخلق الثروة ومناصب الشغل سواء تعلق الأمر بالصيد البحري في السواحل البحرية للدول المحيطة بالمتوسط أو في أعالي البحار هذا من جهة، ومن جهة أخرى سمح هذا القطاع بفضل توسع الأنشطة الصيدية والإستزراعية وتنوعها، بامتداد النسيج التصنيعي والتحويلي للبلدان الساحلية بل وحتى تلك التي لا تتوفر على سواحل بحرية.

ثانيا: الأهمية الإستراتيجية:

يحتل البحر المتوسط موقعا إستراتيجيا هاما، فمنذ القدم كان نقطة انطلاق للحملات العسكرية لكثير من الدول عبر سواحلها إذ ما بين سنة 1505 و1830، تعرضت سواحلها إلى حوالي مئة (100) حملة عسكرية بحرية (اسبانية، فرنسية، إنجليزية، هولندية، فنلندية ودانمركية...) ومن هنا، فالمتوسط يشكل جبهة انكشاف إستراتيجية¹.

يرى الباحث كين بوث (K.Both) الخبير البريطاني في الإستراتيجية البحرية بأن السيطرة على البحر المتوسط تحقق ثلاثة وظائف: عسكرية، دبلوماسية وسياسية.

فالوظيفة العسكرية تتحقق عن طريق تحكّم الأساطيل البحرية العسكرية في داخل البحر المتوسط عن طريق الردع والدفاع في أعالي البحار. أما الوظيفة الدبلوماسية فتتمثل في تمكين الدولة من التفاوض من مركز قوة واستخدام المناورة. أما فيما يخص الوظيفة السياسية فتتمثل في حماية السواحل وبناء الأمة وتحقيق توازن النظام الدولي عن طريق توازن القوى².

كانت للقوى المتنافسة في ظل الحرب الباردة أهداف إستراتيجية في المتوسط، فالولايات المتحدة كانت تسعى لمعارضة الاتحاد السوفياتي، حيث تعتبر ضفاف شمال إفريقيا هي امتداد

¹ - عبد النور عنتر، البعد المتوسطي للأمن الجزائري، الجزائر أوروبا والحلف الأطلسي الجزائر، المكتبة العصرية للطباعة والنشر، سنة 2005، ص 46.

² - خير الدين العايب، المنافسة الأمريكية، الأوروبية في منطقة حوض المتوسط وانعكاساتها الإستراتيجية على مستقبل الأمن الإقليمي العربي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الدولية (قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية)، جامعة محمد خيضر بسكرة، بدون سنة، ص 41.

لضفاف الأطنطي الأوروبي وإفريقيا المتوسطية، وبالتالي لا يمكن التغاضي عن هذه المناطق لكي لا تقع تحت مراقبة قوة عدوة أو حتى تحت تأثيرها المباشر.¹

تتلخص النظرة الأمريكية في كون المتوسط فضاء إستراتيجي لنشر القوى والتحرك ولردع كل جهة معارضة للمصلحة الأمريكية، وهو لا يعدو أن يكون مجرد فضاء آخر للعبور العسكري الدائم، وأن هذه المنطقة هي الطريق المؤدي نحو الخليج الفارسي وكذلك نحو الشرق الأوسط سياسيا وتكتيكيا، وهي مدخل لمناطق ذات مصلحة إستراتيجية عليا (الخليج، البحر الأسود، آسيا الوسطى)، وقد اتضح هذا خاصة خلال حرب الخليج الأولى 1990-1991، فحوالي 90% من العتاد الموجه نحو الخليج مر عبر المتوسط، وشكلت المنطقة معبرا ودعامة أساسية لمختلف التنقلات نحو العراق.² أما النظرة الأوروبية فتعتبر المتوسط جسر ممتد على إفريقيا التي سقطت تحت استعمارها في فترات سابقة، ولذلك لا ينبغي التخلي عنه في ظل التهديدات القادمة منه.³

ثالثا: المتوسط بالنسبة للجزائر

شكلت الجزائر على مر التاريخ جزءا من الحضارات العالمية الفاعلة في منطقة المتوسط، والتي امتدت لتغطي أجزاء شاسعة من أراضيها ولا زالت حاليا تستفيد من وفرة المزايا الاقتصادية والإستراتيجية لمنطقة البحر المتوسط، واحد أهم المحاور الرئيسية للتبادل الدولي والمناطق الحساسة في السياسة العالمية. ويتسع هذا البعد الاستراتيجي في موقع الجزائر، ليشمل أوروبا ويتداخل معها، لأن المتوسط تاريخيا، كان دائما عامل ربط واتصال حركي اقتصادي وإنساني مع أوروبا، وقد دعم هذا البعد حديثا بفضل ربط مناطق الاستهلاك الرئيسية في أوروبا، بحقول الغاز الطبيعي الجزائري عبر أنبوبين، يقطعان البحر المتوسط عبر تونس وإيطاليا وعبر المغرب وإسبانيا.

¹ - محمد الكتاني، مستقبل الحوار الثقافي بين الشمال والجنوب في حوض البحر المتوسط، مطبوعة سلسلة الدورات، أي مستقبل لحوض البحر المتوسط والاتحاد الأوروبي؟ الدورة الأولى 1995، الرباط، مطبعة المعارف الجديدة، ص 127.

² - Ian OLESSER , la politique européenne et américaine en méditerranée, concurrence ou complémentarité, confluence internationales, institut national d'études de stratégie globale : Alger 1/2009, P 55

³ - مشروع الإتحاد المتوسطي، جدل مفتوح، مجلة العالم الإستراتيجي، العدد 1، مارس 2008، ص 11.

في هذا الإطار يؤكد جان لوي غير رئيس معهد الاستشراف الاقتصادي في منطقة المتوسط أن الجزائر تحتل مكانة جد مرموقة في المتوسط، وأنها بصدد استعادة مكانتها "كقوة عظمى" مشيرا إلى أن "الاقتصاد والذهنيات تتغير جذريا".¹

بمناسبة الحديث عن القوة الاقتصادية، فقد قامت الجزائر ببناء ما يفوق عن 50 ميناء على طول الشريط الساحلي، وهذا بالنظر إلى دور الموانئ في حركية النشاط البحري التجاري ومختلف المبادلات لدعم الاقتصاد الوطني الجزائري.

تتنوع هذه الموانئ في أنشطتها التجارية بين الموانئ التجارية النفطية المخصصة لنقل مشتقاه الطاقة (البترول، الغاز، الزيوت) وهي ثلاثة أرزبو، سكيكدة وبجاية وبين الموانئ التي تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ كنقطة استقبال لكل ما تستورده أو تصدره الجزائر كميناء الجزائر، وهران، عنابة وبين موانئ الصيد البحري والنزهة كميناء شرشال، الغزوات وسيدي فرج.

يشكل قطاع الصيد البحري في الجزائر ثروة اقتصادية معتبرة لكونها تتمتع بواجهة بحرية تفوق 1600 كلم ومساحة بحرية خاضعة للقضاء الوطني مخصصة للصيد البحري تقدر ب: 5.9 مليون هكتار، وأكد الخبراء أن مخزون السمك الموجود بهذه المنطقة يقدر بأكثر من 500.000 طن، بما في ذلك الأسماك الكثيرة الترحال وحوالي 600 نوع من الطحالب البحرية ذات الاستعمال المتنوع ومخزون هام من المرجان الأحمر والاسفنجيات.²

على مستوى استغلال الثروة، تبين الإحصائيات أن الإنتاج السنوي بلغ سنة 2000 حوالي 113.000 طن بمقدر استغلال يقدر بـ 2.2 مليون هكتار، ويصل عدد البحارة العاملين في قطاع الصيد 26000 مسجل وأسطول بحري يقدر بـ 2500 وحدة صيد.³

¹ أنظر تصريح جان لوي غير رئيس معهد الاستشراف الاقتصادي في منطقة المتوسط في الموقع : <http://www.fiblandi.dz>

² تقرير منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم سنة 2000.

³ قطاع الصيد البحري في الجزائر -الحاضر والمستقبل-مجلة تصدر عن وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية، سنة 2002، ص 47.

أما فيما يخص قطاع السياحة، فتبرز أهميته من الناحية الاقتصادية من خلال القدرة على التأثير الإيجابي على العديد من المتغيرات كتوفير مناصب الشغل، المساهمة في الدخل الوطني والنتائج المحلي الإجمالي... إلخ

كشفت آخر الإحصائيات التي نشرها مكتب الدراسات الدولي "أوكسفورد بيزنس غروب" للسياحة أن الجزائر قد عرفت في السنوات الأخيرة ارتفاعا سنة 2009 قدر بـ 8 بالمائة مقارنة بـ 2008 بمجموع مداخيل بلغ 330 مليون دولار حققه قطاع السياحة، وتتركز السياحة في الجزائر في أغلبها في المناطق الساحلية.¹

يتضح من خلال تتبع حركة تدفق السياح إلى الجزائر، أن عدد السياح عرف وتيرة متزايدة بنسب مختلفة على المناطق الساحلية، حيث قدر معدل النمو السنوي المتوسط بين سنتي 2000 و 2014 بـ 11.05%، وهي نسبة تبقى ضعيفة على الرغم من ثراء إمكانيات المنتج السياحي الساحلي بمختلف أنماطه، كما أنها تبقى ضعيفة مقارنة بدول أخرى في المنطقة المغاربية والعربية لمنطقة البحر الأبيض المتوسط.²

المطلب الثاني: صلاحيات الجزائر في المناطق البحرية في المتوسط

يستند القانون الكلاسيكي للبحر أساساً على ترسيم الحدود البحرية الدولية الواردة في اتفاقية جنيف لعام 1958. واكتسبت هذه الأخيرة قيمة القواعد العرفية التي لها قيمة ملزمة في بعض الحالات، حتى في مواجهة الدول غير الأطراف في اتفاقية جنيف.

وعليه تم تبني خمسة (05) حدود أو مناطق بحرية تتعلق بـ: المياه الداخلية، المياه الإقليمية، المنطقة المتاخمة، الجرف القاري وأعالي البحار، غير أن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة المنعقد سنة في 10 ديسمبر 1982 بجمايكا، توج باتفاقية جديدة أُطلق عليها اتفاقية الأمم المتحدة

¹ - أنظر تقرير مكتب الدراسات الدولي "أوكسفورد بيزنس غروب في الموقع www.oxfordbusinessgroup.com، تاريخ الزيارة 29 سبتمبر 2017.

² - الأساتذة سليمة طبايبيية و سعيده بورديمة، صناعة السياحة في الجزائر بين المؤهلات، المعوقات و سبل النهوض ، محاضرة أُلقيت في الملتقى الدولي الأول حول السياحة و التنمية المستدامة في الجزائر بتاريخ 29 و 30 سبتمبر 2017 ، جامعة باجي مختار ، عنابة

لقانون البحار والتي أدخلت مفاهيم جديدة كتلك المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الخالصة وحالة الدول الأرخيبيلية.

الاتفاقية الجديدة لقانون البحار، تعتبر جزء من الحوار من أجل إقامة نظام اقتصادي جديد، حيث أصبحت الاتفاقية المذكورة شيء فشيء تشكل قانونا اقتصاديا يعالج أوجه اللامساواة الناشئة عن القانون الكلاسيكي القديم للبحر¹.

بسبب هذه القفزة النوعية المسجلة في العلاقات الدولية، تم تبني هذه الاتفاقية من طرف أغلب دول العالم، لاسيما دول أمريكا الجنوبية، آسيا وإفريقيا.

إن تطور وسائل النقل والاتصال كان له تأثير على مبدأ السيادة، حيث تراجع فيه هذا الأخير على ما كان عليه في القرن الماضي لاسيما بتدخل فاعلين آخرين لمساعدة الدولة في تأدية وظائفها، ومع ذلك تبقى الدولة الفاعل الرئيسي والأساسي على المستويين الدولي والوطني، ولهذا فإن مسألة تحديد المجال الذي يمارس فيه الفاعل الرئيسي ولايته مهمة جدا بل ضرورية في عالم عرف تغيرات كبيرة.

لهذا، نجد الأساس القانوني لمجال تدخل الدولة الإقليمي في المادة 14 من دستور 01 نوفمبر 2020، والتي تنص صراحة على ما يلي: "تمارس سيادة الدولة على مجالها البري ومجالها الجوي وعلى مياهها. كما تمارس الدولة حقها السيد الذي يقره القانون الدولي على كل منطقة من مختلف مناطق المجال البحري التي ترجع إليها".

إذا كان الإقليم الجوي والبري لا يثيران أية مشاكل، فالإقليم البحري غير واضح لأن عملية الإقرار بالمناطق البحرية المذكورة في المادة السابقة أمر معقد نظرا لتعلقه بأمر تقنية وإقرار مناطق بحرية هو مسألة وطنية ودولية في نفس الوقت، لذا علينا الإجابة على التساؤل التالي: ما هي المناطق البحرية الخاضعة لولاية الدولة الجزائرية؟

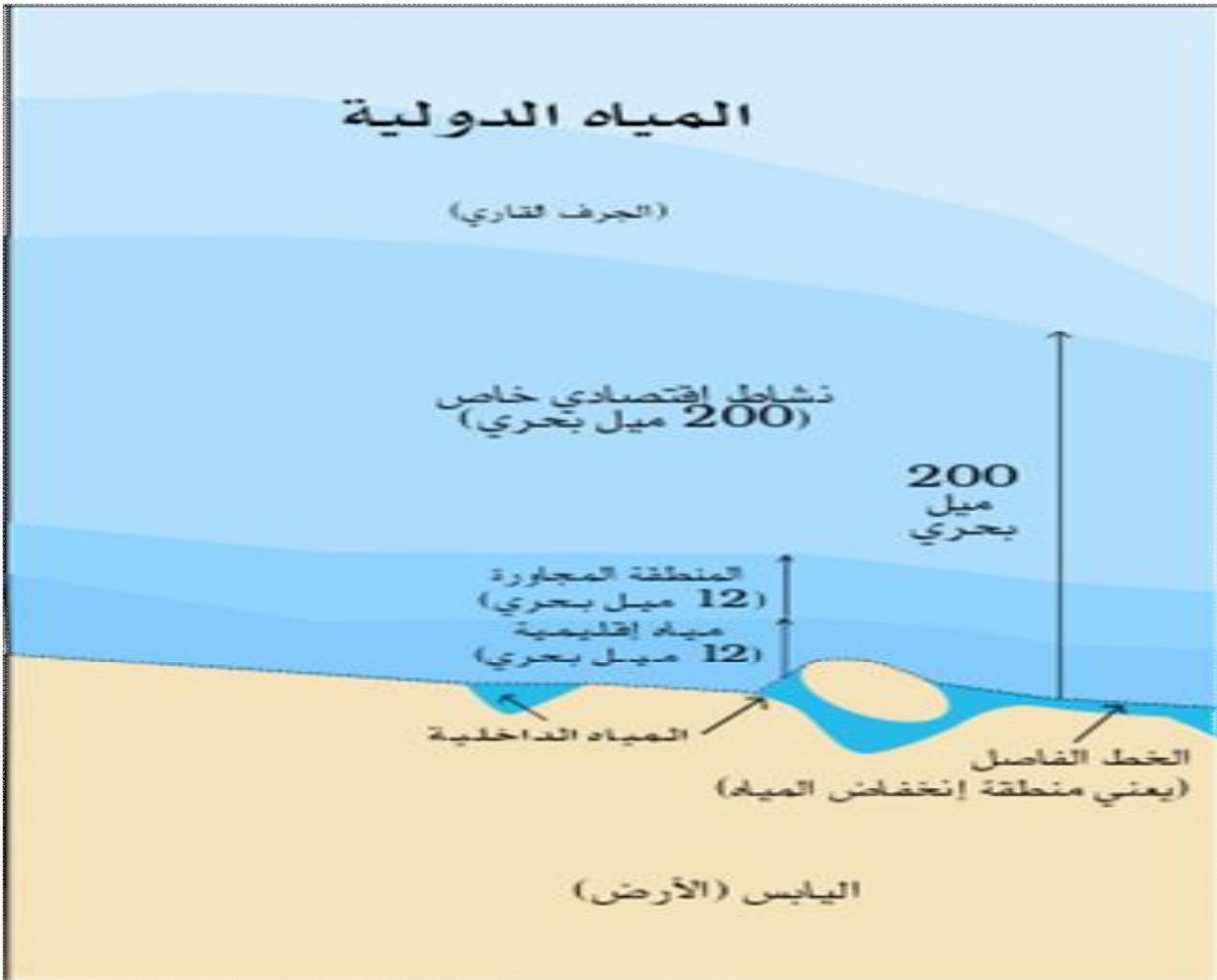
إن نص المادة 14 من الدستور على أن الدولة تمارس حقها السيد على المناطق التي يقرها القانون الدولي، يقصد بهذه العبارة هنا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982،

Saad Eddine SEMMAR, les délimitations internationales de la mer et la question des -1
fonds marins, édition DAHLAB, 1990, P8

وبمصادقة الجزائر على هذه الاتفاقية التي دخلت حيز النفاذ في سنة 1994، تكون قد اعترفت بكل المناطق البحرية الواردة فيها والمتمثلة في المياه الداخلية، البحر الإقليمي، المنطقة المجاورة، المنطقة الاقتصادية الخالصة، الجرف القاري وأعالي البحار¹.

قسم الفقه الدولي المناطق البحرية إلى قسمين: مناطق خاضعة للسيادة الوطنية، ومناطق خاضعة لسلطة القضاء الوطني.

يوضح الرسم البياني التالي مختلف المناطق البحرية كما وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.



رسم بياني لمختلف المناطق البحرية²

¹ - سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد الرابع، ص 242.

² - الميل البحري وحدة لقياس المسافات في البحر ويساوي واحد ميل 1825 متر.

الفرع 1 : المناطق الخاضعة للسيادة الوطنية :

يشمل الإقليم البحري وفقا للقانون الدولي العام، البحر الإقليمي والمياه الداخلية، وقد كرس المشرع الدستوري هذه الفكرة بعبارة غامضة في المادة 14، كما سبقت الإشارة إليها بقوله "مياها" التي يقصد بها المياه الإقليمية باعتبار أن المياه الداخلية تدمج دائما ضمن الإقليم البري وبالتالي سيادة مطلقة عليها، أما المياه الإقليمية اعتبرت دائما أنها ملاصقة للمياه الداخلية، وسن فصل أكثر بهذا الخصوص.¹

أولاً: المياه الداخلية :

I- تعريفها :

هي تلك المياه المحصورة بين اليابسة (الأرض) وخط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي، ويطلق مصطلح المياه الداخلية عادة على المياه التي تتغلغل داخل إقليم الدولة وتشمل الموانئ، المضائق، الأرخبيلات، البحيرات، الخلجان (ما لم تتجاوز فتحت الخليج 24 ميلا بحريا).²

قد عرفت المادة 07 من القانون البحري الجزائري المياه الداخلية كونها تلك المياه الواقعة من جانب الخط الذي تم ابتداء منه قياس المياه الإقليمية، وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والفرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال .

II- النظام القانوني للمياه الداخلية :

تمارس الدولة الساحلية سيادتها الكاملة في المياه الداخلية، وبالتالي فهي تطبق نفس الاختصاصات الممارسة على الإقليم الترابي، وعليه يمكن إخضاع السفن المتواجدة في هذه المنطقة للقوانين الوطنية، إلا إذا وجدت اتفاقات خاصة تفيد خلاف ذلك، واعتبارا أن السفينة تشكل نظاما داخليا خاصا، فإن كل ما يتعلق بالقضايا التأديبية وما شابه ذلك من اختصاص سلطات الدولة صاحبة العلم الذي ترفعه السفينة، وتحتاج الدولة إلى رخصة قائد السفينة أو دولة العلم للتدخل، ومع

¹ - سهيلة قمودي، المرجع السابق ص 243 .

² - المادة 4/10 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

هذا وفي إطار معالجة وضعية السفن في المياه الداخلية قسم الفقه بين السفن العامة الأجنبية والسفن الخاصة.

أ/- السفن العامة الأجنبية : كانت السفن الحربية لفترة طويلة تتمتع بفكرة امتداد الإقليم L'exterritorialité للتخلص من أية سيطرة للسلطات المحلية، أما اليوم فقد تم التوصل إلى نفس النتيجة بالقول إن السفينة الحربية تقوم بخدمة عامة هي الدفاع عن الدولة التي ترفع علمها، وبالتالي تتمتع السفن الحربية بالحصانة الكاملة عند وجودها في المياه الداخلية لدولة أجنبية، إلا أن هذه الحصانة لا تعفيها من الخضوع لقوانين و أنظمة الدولة الساحلية و وجوب احترامها وتطبيقها خاصة ما يتعلق منها بشؤون الملاحة والأمن والصحة ، وعند مخالفة السفينة الحربية لهذه القوانين والأنظمة تستطيع الدولة الساحلية أن تطلب مغادرتها فوراً وتستطيع إجبارها على المغادرة الفورية.¹

ب/- السفن الخاصة الأجنبية : بالنسبة للسفن الخاصة الأجنبية فلا بد من التمييز بين الاختصاص للنظر في المسائل المدنية والاختصاص للنظر في المسائل الجنائية.

- فبالنسبة للقضايا المدنية يخضع الأمر لأحكام القانون الدولي الخاص والمتعلق بتنازع الاختصاص بين الدولة الساحلية ودولة العلم، لذا يتوجب الأمر دراسة كل حالة على حدة، وبصورة عامة، يمكن القول أن قانون دولة العلم يطبق على عقد العمل البحري والرهن البحري والمنازعات المتعلقة بحقوق الامتياز البحري.²

أما بالنسبة للقضايا الجنائية فيختلف الموقف من دولة إلى أخرى، ففي فرنسا يقضي القضاء الفرنسي باختصاصه في الحالات الثلاث التالية:

* ما يرتكب على ظهر السفينة من جرائم يكون فاعلها أو المجني عليها من غير أفراد الطاقم.
* الجرائم التي يرتكبها أفراد الطاقم على البر أو الجرائم التي من شأنها أن تعكر النظام العام في الميناء.

* الجرائم التي ترتكب على ظهر السفينة إذا طلبت المعونة من السلطات المحلية.

¹ - د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة منشأة المعارف ، الإسكندرية 1976 ص 41 .

² - د. محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم منشأة المعارف ، الإسكندرية 1970 ص 1021 .

أما الفقه الانجليزي فإنه يقرر خضوع السفينة الأجنبية الموجودة في الموانئ الانجليزية خضوعاً مطلقاً للاختصاص المحلي الانجليزي.¹ غير أن الجانب الأكبر من الفقه يرى أن السفن التي تدخل المياه الداخلية بفعل قوة قاهرة لا تخضع للاختصاص الدولة لانعدام عنصر الرضا، أي أنه في الحالات الأخرى تدخل السفينة مجال اختصاص الدولة بإرادتها، وبالتالي تخضع نفسها لقوانين الدولة بكل حرية².

ثانياً: البحر الإقليمي

I/- تعريفه :

أول منطقة بحرية كرستها الجزائر بعد الاستقلال مباشرة هي بحرها الإقليمي، عندما مدته إلى 12 ميل بحري بناء على المرسوم رقم 63-403 الصادر بتاريخ 12/10/1963، المتضمن تحديد نطاق المياه الإقليمية الجزائرية، وهي نفس المسافة التي تجسدها المادة 03 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 دون أن تحدد الجزائر النقطة المرجعية لحساب هذه المسافة المتمثلة في خطوط الأساس.

قامت الجزائر بتمديد العمل بالتشريع الفرنسي في هذه المسألة إلى غاية 04 أوت 1984 تاريخ صدور المرسوم 84-181، المحدد للخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقاً منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري³.

يعرف البحر الإقليمي على أنه المساحة البحرية الممتدة على طول 12 ميلاً بحرياً انطلاقاً من خطوط الأساس، وقد عبر عنها المشرع الجزائري بمصطلح المياه الإقليمية وهو مصطلح حسب نظرنا غير دقيق، لكونه لا يتوافق مع المصطلح الوارد في الاتفاقية من جهة ومن جهة ثانية يمكن أن

¹ - أنظر R.J Dupuy, la mer sous compétence nationale, in , traité de nouveau droit de la mer, Economica, Paris brylant, Bruxelles, 1985, P222)

² - د.محمد بوسلطان . مبادئ القانون الدولي العام الجزء الأول . دار الغرب للنشر و التوزيع ص 172.

³ - الأستاذ سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996 مجلة الاجتهاد القضائي العدد الرابع ص 245.

نطلق مصطلح المياه الإقليمية حتى على المياه الواقعة بداخل إقليم الدولة، وبالتالي فهو لا يعبر عن المنطقة التي نحن بصدد الحديث عنها.

II- النظام القانوني للبحر الإقليمي : يخضع البحر الإقليمي والمجال الجوي الذي يعلوه

إضافة إلى قاعه وباطن أرضه لسيادة الدولة الساحلية، وهذا ما تنص عليه المادتين 1 و 2 من معاهدة جنيف لسنة 1958 المتعلق بالبحر الإقليمي، والتي أعيدت صياغتها في المادة 2 من معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وتعني سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي في كل ما يتعلق بالنقل، الملاحة، الصيد، التلوث، الأمن والدفاع، الميدان الجمركي، الضريبي، الصحة، محاربة الهجرة غير الشرعية، استغلال وحماية الموارد الطبيعية في هذه المنطقة.

من أجل هذا، تمارس الدولة الساحلية صلاحياتها الكاملة بواسطة أجهزة الشرطة البحرية التي تقوم بالبحث ومعاينة الجرائم التي تقع في هذا الجزء من البحر. غير أن هذه السيادة الممنوحة للدولة في بحرها الإقليمي هي أقل من تلك الممارسة في المياه الداخلية، وهذا لكونها مقيدة بمبدأ المرور البريء.¹

أ/- تحديد البحر الإقليمي :

كان موضوع امتداد البحر الإقليمي للدول الساحلية من أكثر المسائل الخلافية بين الدول، فلقد كانت بعض الدول ترى أن هذا الحق ثابت للدولة ومسألة داخلية، بينما يرى البعض الآخر أن تحديد مدى البحر الإقليمي من مسائل القانون الدولي التي يجب على الدول الالتزام فيها بالقواعد العرفية أو الاتفاقية.

بعد خلافات طويلة حسمت اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 الموضوع، عندما قررت أن لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً مقاسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لهذه الاتفاقية².

¹- أنظر Saad Eddine SEMMAR, les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, éditions DAHLAB 1990,P 18

²- المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

خلال عملية تحديد البحر الإقليمي، يشترك الحد الداخلي للبحر الإقليمي مع الحد الخارجي للمياه الداخلية ويقاس من حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية.¹

بسبب طبيعة الساحل الجزائري المتميزة بالانبعاجات العميقة والانقطاعات إضافة إلى وجود عدد من الجزر الصغيرة على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة، تم اللجوء إلى طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي.²

ب/- نظام المرور البريء :

يرد على البحر الإقليمي لكل دولة ساحلية قيد قانوني وهو حق المرور البريء، وهذا يعني أن السفن الأجنبية من حقها التثبيت أن تمر مرورا غير مخالف للقوانين والتنظيمات السارية داخل الدولة الساحلية وغير مضر بمصالحها، وهو ليس رخصة تمنح من الدولة صاحبة السيادة على البحر الإقليمي، بل هو حق ثابت من حقوق السفن الأجنبية، كما يشمل أيضا حق التوقف والرسو فقط إذا كانا مترتبين على الملاحة العادية أو صاروا ضرورة من جراء القوة القاهرة.

تضمنت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 فقرة جديدة لم تكن موجودة من قبل في اتفاقية جنيف لسنة 1958 وهي النص على أن يكون المرور البريء متواصلا وسريعا وجدير بالذكر، أن اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 ترتب حق المرور البريء أيضا على السفن الحربية الأجنبية وذلك من مفهوم المخالفة أي أن الاتفاقية لم تنص بصراحة على وجوب الحصول على إذن مسبق من الدولة صاحبة البحر الإقليمي قبل دخول السفينة الحربية إلى مياهها، كما أفردت الاتفاقية توصيفا للسفن الحربية ووظائفها، وما يجب أن تحمله من علامات.

بغية تقييد حق المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية تشترط السلطات الجزائرية خلافا لأحكام الاتفاقية ضرورة الحصول على ترخيص مسبق للمرور عبر مياهها. هذا الموقف الذي اعتمده

¹ - المادة 05 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

² - المادة 1 من المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 04 أوت 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري.

الجزائر منذ الاستقلال وأكدته سنة 1972، عندما أصدرت مرسوما ينظم مسألة المرور البريء للسفن الحربية الأجنبية¹. ونفس الموقف أكدته أثناء أشغال المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار الذي نتجت عنه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.²

لم تغير الجزائر هذا الموقف عندما عبرت عن رغبتها في قبول الاتفاقية لما أصدرت إعلانا تتمسك فيه بموقفها بالرغم من مصادقتها على اتفاقية قانون البحار التي تمنع التحفظات، وتطالب الدول الأطراف فيها أن تتسق بين تشريعاتها الوطنية وأحكام هذه الاتفاقية وهذا من دون شك موقف خطير من شأنه أن ينشأ نزاعات مع الدول الأخرى خاصة لما نعلم أن المشرع الدستوري نفسه يجعل هذه الاتفاقية أسمى من القانون في المادة 132 منه عندما صادق عليها رئيس الجمهورية بموجب مرسوم رئاسي.³

ج/- حق الجزائر في مواجهة المرور غير البريء

عندما لا تتوفر شروط البراءة في المرور، يعود للدولة الساحلية حقها في السيادة الكاملة على بحرها الإقليمي وفي اتخاذ جميع الإجراءات التي تمنع ذلك المرور طبقا للمادة 25 من اتفاقية 1982، والتي تنص على أن "تتخذ الدولة الساحلية في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئا" ومنه يمكن للجزائر أن تتصرف بصور متعددة، فيمكنها طرد السفينة الأجنبية، أو حتى ممارسة ولايتها الجنائية عليها.

سلطة الدولة في رد الفعل تجاه المرور غير البريء غير مطلقة، فاستخدام القوة المسلحة تجاه السفن التي تمر مرورا غير بريء، يجب أن يكون مقيدا بأحكام الاتفاقية وميثاق الأمم المتحدة،

¹ - أنظر المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في في 03 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية و توقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم.

² - أنظر LARABA Ahmed, l'Algérie et le droit de la mer, thèse de doctorat, université d'Alger ; 1985. Et Leila BENDIB , le droit de passage inoffensif , thèse de DEA, université d'Alger, 1979

³ - الأستاذ سهيلة قمودي .المرجع السابق ص 246.

ومن ناحية أخرى، إذا كان الأمر يتعلق بإجراء مضاد لفعل غير مشروع، فإن ذلك الإجراء لا بد أن يكون في حدود ما يتطلبه معيار التناسب.¹

عملاً بالمادة 21 من اتفاقية قانون البحار، وبالنظر إلى الوضعية الأمنية السائدة سنوات التسعينات قامت الجزائر بالتعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور البريء في مناطق محددة من المياه الإقليمية وتنظيم حركة الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ.²

الفرع 2: المناطق الخاضعة للقضاء الوطني

أقرت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 للدول الساحلية زيادة على المنطقتين البحريتين المذكورتين أنفاً مناطق أخرى والتي نتناولها فيما يلي :

أولاً: المنطقة المتاخمة

I- تعريفها :

لقد سلم الفقه الدولي بصفة عامة بمبدأ المنطقة المتاخمة كنتيجة حتمية للحاجة إلى حماية المصالح المادية والجمركية للدول الساحلية، ومن ثم فإن المنطقة المتاخمة أصبحت نظاماً من أنظمة القانون الدولي العرفي قبل أن تدخل دائرة القانون الوضعي بتوقيع اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

لقد أقرت اتفاقية جنيف سنة 1958 فكرة المنطقة المتاخمة وأوردت مسألة مراقبة الهجرة من ضمن المسائل التي يمكن للدولة الساحلية حمايتها في هذه المنطقة، وأضافت الاتفاقية أنه لا يجوز أن تمتد هذه المنطقة إلى أكثر من 12 ميلاً بحرياً وراء البحر الإقليمي.

رغم أن اتفاقية جنيف لسنة 1958، نصت على أن المنطقة المتاخمة هي جزء من أعالي البحار، فاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 قد فصلت الغموض من جديد بتخليها عن تعبير "منطقة

¹-أنظر Dominicé Christian; Observations sur les droits de l'Etat victime d'un fait international illicite, Cours de l'institut des Etudes Internationales de Paris 1982, P70

²- أنظر المرسوم التنفيذي رقم 96-55 المؤرخ في 22 يناير 1996 والمتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية و يتنظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ.

من أعالي البحار" إذ تنص على أنه "في منطقة محاذية لمياهها الإقليمية" مع الإبقاء على نفس الاختصاصات الواردة في الاتفاقية الأولى وهذا يدخل في إطار المنطق الجديد لتنظيم المناطق البحرية.¹

تعرف المنطقة المتاخمة (الملاصقة، المجاورة) على أنها مساحة بحرية تمتد إلى 24 ميلا بحريا، تحسب ابتداء من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي. وقد قامت الجزائر في سنة 2004، بتأسيس منطقة متاخمة للبحر الإقليمي لأغراض أمنية ولمنع الهجرة غير الشرعية ولمراقبتها.²

II - النظام القانوني للمنطقة المتاخمة:

لا تتمتع الدولة الساحلية في هذه المنطقة بسلطة مطلقة، وإنما تتمتع ببعض الحقوق السيادية فقط، بحيث تقوم بناء على أجهزتها المكلفة بتطبيق القانون في البحر بـ:

- منع خرق القوانين والأنظمة الجمركية أو الضريبية أو تلك المتعلقة بالهجرة أو الصحة.
- المعاقبة على أي خرق للقوانين والأنظمة المذكورة آنفا.³

غير أن التساؤل الذي يثور هنا هو حول نطاق سلطات الجزائر في هذه المنطقة، أي هل تملك بالإضافة إلى المنع والمعاقبة اختصاصا تشريعا محدودا أم لا؟

لقد تحددت إمكانية تدخل الدولة الساحلية في اتفاقية قانون البحار بالفقرة "أ" من المادة 33 والتي استخدمت عبارة "داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي" وهي عبارة واضحة لا تقبل التفسير، إلا أن الجديد في الاتفاقية هو أن المادة 2/303 تجيز للدولة الساحلية مراقبة تجارة الأشياء ذات الطابع الأثري والتاريخي وأن تفترض أن من شأن انتشار هذه الأشياء من قاع البحر في المنطقة المتاخمة دون موافقتها أن يسفر عن خرق قوانينها وأنظمتها وهكذا تكون الدولة الساحلية قد مدت تشريعها إلى المنطقة المتاخمة.⁴

¹ - د. محمد بوسلطان ، مبادئ القانون الدولي العام ، الجزء الأول ، دار الغرب للنشر و التوزيع ، ط2 ، ص 178.

² - المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 06 نوفمبر 2004 ، يؤسس لمنطقة متاخمة للبحر الإقليمي.

³ - المادة 33 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

⁴ - د. محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر و التوزيع 2008 ص 216.

يلاحظ أن أهمية المنطقة المتاخمة تأثرت بالتطورات الحديثة في قانون البحار وظهرت فكرة المنطقة الاقتصادية الخالصة، فقد تأثرت بالتطورات الحديثة من جانبين: فمن ناحية كانت المنطقة المتاخمة تعتبر جزءا من البحر العالي، ملاصقة للبحر الإقليمي، إلا أنها تعود بالضرورة إلى أعالي البحار وبما أن المنطقة الاقتصادية الخالصة قد عرفت المادة 55 من اتفاقية 1982 بأنها "... منطقة واقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له..."¹ لذا فإن هذه المنطقة تستوعب المنطقة المتاخمة كليا.

من جهة أخرى، فإن الاختصاصات الممنوحة للدولة الساحلية في المنطقة الاقتصادية الخالصة أهم بكثير من تلك الممنوحة في المنطقة المتاخمة، إن نظام المنطقة الاقتصادية الخالصة يتضمن تطورا عمليا مهما لزيادة الحقوق السيادية للدولة الساحلية تقارب السيادة الحقيقية، باستثناء الحقوق المتبقية المتعلقة بالملاحة والطيران.¹

ثانياً: المنطقة الاقتصادية الخالصة

I/- تعريفها : تعتبر المنطقة الاقتصادية الخالصة من أهم مستجدات اتفاقية مونتغوباي لسنة 1982 ، فهي من أضافها بعد أن كانت منطقة عرفية تخص بعض الدول بقرارات أحادية ، و تغطي المنطقة الاقتصادية الخالصة مجال بحري يصل إلى 200 ميل بحري يحسب من الخط القاعدي للبحر الإقليمي و هي بذلك تضم كل من البحر الإقليمي ، المنطقة المتاخمة و جزء من أعالي البحار.

الشيء الايجابي في إنشاء هذه المنطقة، كونها توفر للدولة الساحلية وضع يدها على مساحة بحرية اقتصادية ملاصقة لسواحلها إضافة إلى ضمان أحسن حماية قانونية للصيد الساحلي. تعرف اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المنطقة الاقتصادية الخالصة على أنها " المساحة البحرية الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له، ولا تمتد إلى أكثر من 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي".²

¹ - أنظر R.J.Dupuy, la mer sous compétence nationale, in Traité de nouveau droit de la mer, Economica, Paris P 237

² - أنظر المادتين 55، 56 و 57 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

بمناسبة الحديث عن تحديد المنطقة الاقتصادية الخالصة، يأخذ مفهوم البحار شبه المغلقة أهمية كبيرة، وهذا لأن دول عديدة ومنها الجزائر فاوضت بشدة من أجل التوصل إلى اتفاق دولي حول مفهوم البحار شبه المغلقة وحقوق الدول المتضررة جغرافيا.¹

وقد خصصت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 المادتين 122، 123 لمعالجة مفهوم البحار المغلقة وشبه المغلقة، بحيث يقع على عاتق الدول تعيين حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة عن طريق الاتفاق استنادا إلى القانون الدولي، كما ينبغي عليها أن تتعاون فيما بينها في ممارسة مالها من حقوق وأداء ما عليها من واجبات من أجل إدارة الموارد الحية للمنطقة وحفظها واستغلالها.

II - النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة:

نجد في هذه المنطقة نظاما مزدوجا، فالدولة تمارس سيادتها الاقتصادية بصورة بحتة أي تستغل الموارد المائية، الحيوانية والطبيعية بكل حرية وبالمقابل يقع على عاتق الدولة حماية المنطقة من أي استغلال غير عقلاني وحفظ وإدارة الموارد الحية، كما يحق للدولة الساحلية عن طريق أجهزتها المخولة لممارسة سلطاتها في البحر اتخاذ التدابير اللازمة من أجل ضمان تنفيذ قوانينها وأنظمتها وممارسة حقوقها السيادية كالصعود على متن السفن وتفتيشها واحتجازها وإقامة الدعاوى القضائية.

مما تقدم، يتضح أن المنطقة الاقتصادية الخالصة ليست بحرا إقليميا للدولة، كما أنها ليست جزء من البحر العالي، فهي تجمع بين خصائص البحر الإقليمي حيث السيادة الكاملة وأعلى البحار حيث الحريات المطلقة، لذا فهذه المنطقة ذات طبيعة خاصة.

قسمت المادة 56 من اتفاقية 1982 حقوق الدول الساحلية وواجباتها في المنطقة الاقتصادية الخالصة إلى ثلاثة أنواع رئيسية حددتها بمقدار ما للدولة من اختصاصات في كل ميدان من ميادين النشاط في المنطقة، إذ قسمتها إلى حقوق سيادية وولاية وواجبات أخرى، وقد يكون المبرر إلى هذا التقسيم هو الغاية الاقتصادية التي أنشئت من أجلها المنطقة والتي أشرنا إليها من قبل.

¹ - أنظر SEMMAR Saad Eddine, les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, éditions DAHLAB 1990 P 23

فعلاقة الدولة الساحلية بالمنطقة ترتبط بالدرجة الأولى بالثروات الموجودة فيها، لذا يكون لهذا الدول حقوق سيادية فيما يتعلق باستكشاف واستثمار تلك الثروات، وتكون لها ولاية فقط بالنسبة للأمور الأقل ارتباطا بالاستغلال الاقتصادي للمنطقة، ولها حقوق أخرى ترتبت لها بموجب الاتفاقية بحكم موقعها الجغرافي، وبذلك تكون الاتفاقية قد حاولت التوفيق بين المصالح الاقتصادية للدولة الساحلية وبين مصالح الدول الأخرى.¹

أ/- منطقة الصيد المحفوظة

قامت الجزائر سنة 1994 بإنشاء منطقة أسمتها بمنطقة الصيد المحفوظة تمتد على طول 32 ميل بحري من الحدود الجزائرية إلى رأس تنس وتصل إلى 52 ميل بحري من رأس تنس إلى الحدود الجزائرية التونسية.²

تثير منطقة الصيد المحفوظة الكثير من التساؤلات، كما أنها قد تثير نزاعات مع الدول الأخرى لاسيما الدول المقابلة للسواحل الجزائرية خاصة بعد صدور مرسوم ملكي عن المملكة الإسبانية بإقامة منطقة صيد في البحر الأبيض المتوسط.³

يكنم التساؤل هنا حول التسمية المطلقة على المنطقة، فقانون البحار يعرف صفتين فقط لمنطقة الصيد وهما منطقة صيد تفضيلية ومنطقة الصيد الخالصة.⁴

لقد قامت الجزائر بإنشاء هذه المنطقة ليس بناء على أحكام قانون البحار وإنما اعتمدت على تجارب دول أخرى ونقصد بذلك القانون الدولي العرفي، ولذلك لم تعترض أي دولة على إقرار الجزائر لمثل هذه المنطقة.

تتمتع الجزائر في هذه المنطقة بحقوق سيادية تتعلق بالصيد فقط، بحيث تمنع السفن الأجنبية فيها من القيام بأي نشاط يهدف إلى قنص أو جمع أو استخراج موارد بيولوجية، غير أنه يمكن للوزير المكلف بالصيد البحري والموارد الصيدية أن يرخص مؤقتا للسفن الأجنبية التي يتم

¹ - د. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر و التوزيع، ط 2008 ، ص 256 .

² - أنظر المرسوم التشريعي رقم 94-13 بتاريخ 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة للصيد .

³ - المرسوم الملكي رقم 1315-97 بتاريخ 01/08/1997 يتعلق بإقامة منطقة صيد في البحر الأبيض المتوسط.

⁴ - قرار محكمة العدل الدولية المتعلق بالمصايد، أرجع في هذا الصدد إلى مصنف محكمة العدل الدولية 1974 ، ص

استغلالها من طرف أشخاص طبيعية من جنسية أجنبية أو أشخاص معنوية خاضعة للقانون الأجنبي القيام بعمليات الصيد التجاري في منطقة الصيد المحفوظة.¹

ب/- إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية:

بتاريخ 20 مارس 2018، أعلنت الجزائر عن تأسيس منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية²، ويتم تعيين الحدود الخارجية لهذه المنطقة التي تحسب انطلاقاً من خطوط الأساس المحددة بموجب المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 04 أوت 1984.

غير أنه بالرغم من تحديد هذه المنطقة بحدود جغرافية دقيقة، ترك المرسوم المنشأ لهذه المنطقة امكانية تعديل الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية في اتفاقيات ثنائية مع الدول التي تكون سواحلها متلاصقة أو متقابلة مع السواحل الجزائرية، طبقاً لأحكام المادة 74 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982. إذا تعذر التوصل إلى اتفاق في غضون فترة معقولة من الزمن، لجأت الدول المعنية إلى الاجراءات المنصوص عليها في المادة 287 الاتفاقية السالفة الذكر والتي مفادها أن الدولة عند توقيعها أو تصديقها على الاتفاقية أو انضمامها إليها أو في أي وقت بعد ذلك، حرة في أن تختار بواسطة إعلان مكتوب واحدة أو أكثر من الوسائل التالية لتسوية المنازعات المتعلقة بتفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها:

- المحكمة الدولية لقانون البحار؛
- محكمة العدل الدولية؛
- محكمة تحكيم عادية؛
- محكمة تحكيم خاصة.

لكون الاتفاقية لا تقبل التحفظات، قدمت الجزائر تصريحاً على تطبيق المادة 287 مفاده بأنها لا تعتبر نفسها ملزمة بأحكام المادة 1/287 التي تتناول رفع المنازعات إلى محكمة العدل

¹ - المادة 22 ، 23 من القانون رقم 01-11 بتاريخ 03 يوليو 2001 المتعلق بالصيد البحري و تربية المائيات.
² - المرسوم الرئاسي رقم 18-96، المؤرخ في 20 مارس 2018، يؤسس منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية.

الدولية، وأن الموافقة المسبقة لجميع الأطراف المعنية ستكون ضرورية في كل حالة لعرض النزاع على محكمة العدل الدولية.¹

ثالثا: الجرف القاري :

I- تعريفه :

يعرف الجيولوجيون والجغرافيون الجرف القاري بأنه الامتداد المغمور من القارة تحت البحر، ويربط الجرف القاري بين خط الساحل الأرضي وبين أول انحدار جوهري باتجاه البحر، بصرف النظر عن العمق. ويعرفه الأستاذ PULVENIS الجرف القاري على أنه "الامتداد الطبيعي للإقليم تحت الماء بميل خفيف على العموم".²

يعتبر هذا التعريف سهل بالنظر إلى التعريف الوارد في المادة 76 من اتفاقية قانون البحار والتي تنص " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة.

لقد اعتمدت هذه المادة ثلاثة معايير لتحديد مفهوم الجرف القاري: معيار العمق ومعيار القابلية على الاستثمار ومعيار الملاصقة.

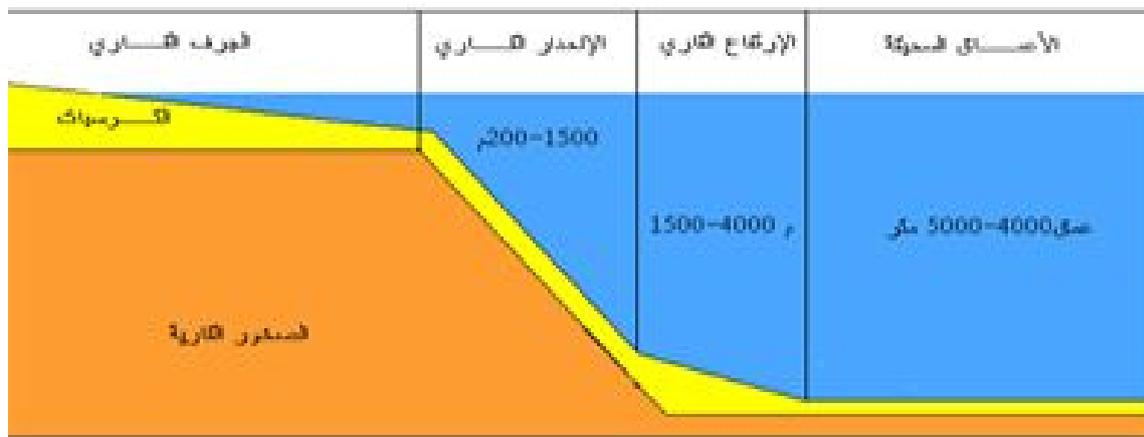
فمعيار العمق هو معيار جيولوجي إذ أن عمق 200 متر يمثل معدل عمق الجرف القاري وقد اختير هذا العمق لأنه العمق الأكثر ملائمة مع ما يتوقع أن تصل إليه قابلية الاستثمار. أما معيار القابلية على الاستثمار فهو إمكانية الاستغلال الإيجابي، أي أن تحديد القدرة على الاستغلال لا يستند بالضرورة على القدرة الذاتية للدولة، وإنما وفقا لقدرة الدولة التي تملك تقنية

¹ - أنظر البيان الذي تم الإدلاء به من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بتاريخ 22 ماي 2018، لدى هيئة الامم المتحدة عن تطبيق المادة 287 من إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

² - أنظر , Pulvenis Jean-François, le Plateau continental, définition et régime des ressources , in Traité du nouveau droit de la mer, Economica Paris, Pédone, 1979 P 276

الاستثمار الأكثر تقدما. أما معيار الملاصقة فيقصد به جميع أجزاء الجرف القاري الجيولوجي حتى نهاية الامتداد القاري.¹

أما بالنسبة لهذه المنطقة في الجزائر، و كبقية بلدان البحر الأبيض المتوسط، تعتبر غير محظوظة جغرافيا بسبب أن الجرف القاري يتميز بانحدار شديد و عمق يقارب 2500 متر و هو ما يجعل مسألة استغلاله أمرا صعبا لذلك وجب البحث عن حلول عادلة قبل تحديد هذا المجال الذي يحمل طابعا اقتصاديا.²



-مخطط بياني للجرف القاري-

II- النظام القانوني للجرف القاري:

تمارس الدولة الساحلية حقوقها على جرفها القاري بغرض استكشاف واستغلال ثرواته الطبيعية وهذا يعني أن ممارسة الحقوق السيادية في الجرف القاري تنصب فقط على الاستكشاف والاستغلال.

¹ - تقرير هيئة النفط الأمريكية NPC report-11 ، مشار إليه من قبل سعد عبد الكريم العطار، النظام القانوني لاستكشاف و استثمار قيعان البحار و المحيطات و باطنها الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية ، رسالة ماجستير ، كلية القانون و السياسة جامعة بغداد ، 177 ، ص 48 .

² - أنظر Merzak Bedjoui. L'Algérie et le droit de la mer. El Oustoul-mars, n° 28, Commandement des forces navales, 2002, P39-45.

وبما أنها حقوق سيادية فإن الدولة الساحلية تستأثر بها، و عليه ففي حالة عدم قيامها بالاستغلال أو غيره، فلا يمكن لأي أحد القيام بذلك دون موافقتها الصريحة، كما أن هذه الحقوق لا تحتاج إلى إعلان خاص أو أي إجراء آخر، بل تتمتع بهذا الدولة بموجب كونه امتدادا لإقليمها.¹

وتحديد هذه الثروات يميزها عن الثروات الحية للمياه التي تعلو الجرف القاري، التي تخضع لحكم خاص، والتي يمكن للأجانب الاستفادة منها في ظروف خاصة وتحت بعض الشروط ولذلك تنص الفقرة الرابعة من المادة 77 على أن الثروات الطبيعية المقصودة تتكون من "...المعادن والثروات غير الحية لقاع البحر وباطنه بالإضافة إلى الأجهزة الحية و الأنواع المستقرة مؤبدا في قاع البحر ، أي تلك الثابتة في قاع البحر أو تحته أو التي لا تتحرك إلا بملامسة قاع البحر أو باطنه" وذلك مثل المرجان و بعض القواقع و الأصداف.

إن نظام الحقوق السيادية في الجرف القاري يكفل ممارسة الدولة الساحلية لاختصاصاتها من أجل استغلال ثرواتها و حماية مصالحها غير أنه لا يحق للدولة الساحلية عرقلة بعض الحقوق والحريات المعترف بها للدولة الأجنبية كوضع الأنابيب والكوابل على الجرف القاري²، كما يحق لسفن جميع الدول بممارسة الملاحة البحرية دون أن تخضع في ذلك إلا لما تفرضه على كل منها قوانين الدولة التابعة لها من إجراءات أو شروط، ولا تتنافى حرية الملاحة مع تنظيم بعض المسائل المتصلة بها تنظيما دوليا بهدف تأمين سلامة السفن حماية الأرواح البشرية³.

رابعاً: أعالي البحار

I/- التعريف :

تأثرت أعالي البحار بالتطورات العديدة التي مرت بقانون البحار، بحيث أدت تلك التطورات إلى تقليص مساحته وبالتالي إلى تغيير مفهومه القانوني، فبعد أن كانت أعالي البحار تشمل

¹ - الفقرة 2 ، 3 من المادة 77 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982

² - د. محمد بوسلطان ، مبادئ القانون الدولي العام الجزء الأول ، دار الغرب للنشر و التوزيع ص 190

³ - بوسلطان عيسات، النظام القانوني لتحديد الجرف القاري في ضوء اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المركز الديمقراطي العربي، ط 1 ، سنة 2017، ص 58.

كافة البحار والمحطات، اقتطعت منه مساحات واسعة أصبحت تخضع لنظم قانونية أخرى تختلف عن نظامه القانوني.

يقصد بالمياه الدولية أو أعالي البحار (هذا الأخير هو المصطلح المستعمل في قانون البحار)، المناطق البحرية التي لا تخضع لسلطة أي دولة، وتعتبر أعالي البحار ملك عمومي عالمي، تغطي نصف سطح الكوكب الأرضي و64% من المحيطات وكل مطالبة من طرف أي دولة لإخضاع أي منطقة من أعالي البحار لسيادتها تعتبر مطالبة غير شرعية.

تم تعريف أعالي البحار في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 بطريقة سلبية وذلك بقولها في المادة 87 "جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما أو لا تشملها المياه الإربيلية لدولة أرخبيلية".

II- / النظام القانوني لأعالي البحار: يحكم أعالي البحار مبدأ قانوني وهو مبدأ الحرية ، بحيث تعتبر منطقة مفتوحة لكل الدول ساحلية كانت أو حبيسة و حتي تلك المتضررة جغرافيا باستطاعتها ممارسة جملة من الحقوق تتمثل في: حرية الملاحة، حرية الصيد، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات و خطوط الأنابيب المغمورة ، حرية إقامة الجزر الاصطناعية إضافة إلى حرية البحث العلمي.

تخضع السفن في أعالي البحار لقانون العلم Loi du Pavillon ، وهذا معناه أن السفينة لا تراقب إلا من طرف سفن الشرطة البحرية للدولة التي تحمل هذه السفينة علمها ، غير أن هذا المبدأ بعيد عن الواقع بحيث أصبحت السفن تراقب في هذه المنطقة من طرف الدول العظمى باسم مكافحة الإرهاب.¹

تبعا لاتفاقية قانون البحار لسنة 1982 يحق للدولة ممارسة سلطات الشرطة بواسطة سفن أو طائرات تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومة ومأذون لها بذلك وهي بذلك معتر لها بحق التتبع أو المطاردة مت اخترقت أي سفينة أجنبية تنظيماها الوطنية على أن تبدأ

¹ - قضية سفينة نقل البترول الجزائرية "البشير شيجاني" التي تم توقيفها من طرف قوات المشاة البحرية الأمريكية وتفتيش طاقمها في منطقة أعالي البحار انطلاقا من طائرة مروحية سنة 2003.

المطاردة من مياه الدولة الخاضعة لسلطة قضائها وتنتهي عند دخول هذه السفينة للمياه الخاضعة لإقليم دولة أخرى.

كاستثناء لقاعدة قانون العلم هناك حالات يمكن للشرطة البحرية التدخل حتى ولو تعلق

الأمر بسفينة أجنبية والمتمثلة في:

- أعمال القرصنة في أعالي البحار.

- الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل.

- البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.

كما يجوز لأي دولة كانت التدخل بكل الوسائل المتاحة لها لحماية أعالي البحار من

التلوث بناء على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو

بإمكانه تسبب تلوث زيتي المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبرتوكولها المبرم بلندن

في 2 نوفمبر 1973.¹

¹- انضمت الجزائر إلى هذه الاتفاقية بموجب المرسوم الرئاسي رقم 11-246 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2011.

الفصل الثالث

التحديات البحرية في المتوسط

الفصل الثالث: التهديدات البحرية في المتوسط

في البداية، كان من الأجدر أن ننوه إلى أن تبني استراتيجية للأمن والسلامة البحريين في المتوسط، جاءت في خضم السياق الاستراتيجي الدولي لتأمين البحار والمحيطات تبعاً لتطور التجارة البحرية وما صاحبها من تهديدات للسفن في المساحات البحرية المختلفة.

إن تدهور الوضعية الجيوسياسية والأمنية لبعض دول المتوسط خلال السنوات الأخيرة بسبب الحروب القائمة في عدد من دول الجنوب (ليبيا، سوريا...) وهشاشة الوضع الأمني في دول أخرى (تونس، مصر...)، وظهور منظمات إرهابية (تنظيم القاعدة، داعش والجماعات المسلحة...) والتدفقات الكبيرة للمهاجرين غير الشرعيين من مناطق النزاع وحتى من دول الجنوب التي تشهد استقراراً أمنياً وضعف في الجانب الاقتصادي، كلها عوامل ساهمت في زعزعة استقرار حوض البحر الأبيض المتوسط من الناحية الأمنية.

أما فيما يتعلق بالسلامة البحرية، فالبحر الأبيض المتوسط وبما أنه يشكل أحد المجالات الجيواستراتيجية الأكثر حساسية في العلاقات الدولية، ليس فقط لتوسطه قارات العالم الثالث (أوروبا وشمال إفريقيا وغرب آسيا) ولكن بالأساس، لكونه معبر يصل المحيط الهندي بالأطلسي، كما يشمل أيضاً خطاً بحرياً للنفط القادم من الخليج لأوروبا وأمريكا الشمالية - فهو الشريان الحيوي للتجارة الدولية - غير أن كثافة الحركة البحرية به ارتبطت بها عدد من المشاكل التكنولوجية الناتجة عن الحوادث البحرية والتي مصدرها الرئيس يكون في غالب الأحيان عدم احترام المقاييس التقنية المتعلقة بالملاحة البحرية.

إضافة إلى ذلك، وباعتبار المتوسط بحر شبه مغلق تجوبه يومياً مئات السفن والقوارب، فإنه يبقى عُرضة لحوادث بحرية محتملة بسبب الحالة التقنية للسفن أو سوء الأحوال الجوية، وفي هذا الصدد كشفت دراسة أجراها فريق علمي حول حالة مياه البحر الأبيض المتوسط، أن نسبة تلوث البحر ارتفعت بنسبة 10 في المائة خلال العشرين سنة الماضية، ومن المتوقع أن تتضاعف خلال السنوات العشرين القادمة إذا لم يتم التحكم في التلوث البيئي¹.

1- مقال نشر بتاريخ 2015/04/19، تحت عنوان دراسة: ارتفاع نسبة تلوث مياه البحر الأبيض المتوسط بنسبة 10% في الموقع <https://ar.le360.ma/societe> تاريخ الزيارة 2020/07/07.

وجاء في هذه الدراسة التي أشرف عليها معهد العلوم البيئية والتكنولوجيا وجامعة برشلونة المستقلة، ونشرت محتواها الصحف المحلية، أن هذا التلوث البيئي يهدد الأسماك وسائر الأحياء البحرية في البحر المتوسط.

وعليه، كان لابد من تبني استراتيجية بحرية متكاملة بين الدول المحيطة بهذا الفضاء الجغرافي باتخاذ التدابير وتفعيل الآليات الضرورية لحماية البيئة البحرية للمتوسط وصيانته من التلوث الذي يكون مصدره السفن المبحرة وكذا اعتماد نظم خاصة لطرق المرور بالقرب من السواحل وحتى في المناطق التي تغيب فيها سيادة الدول بما يحفظ تحقيق المساواة بين جميع الدول في استغلال الثروات الباطنية.

سنقوم من خلال هذا الفصل بالتطرق في مبحث أول إلى مختلف التهديدات التي تمس بالأمن البحري وفي مبحث ثاني إلى التهديدات التي تمس بالسلامة البحرية في منطقة المتوسط.

المبحث الأول: التهديدات المرتبطة بالأمن البحري

لقد أحدثت نهاية الحرب الباردة تحولا مفاجئا في البيئة الأمنية الدولية حيث انهار توازن القوى، واستحدثت بُور جديدة للصراعات الإقليمية، وظهرت النزاعات الإثنية والعرقية، التي أثرت على الوجود المادي للدولة واستقرارها السياسي وتجانس مجتمعاتها، خاصة تلك الدول التي تعرف بالفاشلة وهو ما انعكس في بروز مفهوم الامن الشامل.

إن منطقة المتوسط كغيرها من المناطق والأقاليم تعرضت لهذه التجاذبات والتحولات ولعل أبرز إشكالية واجهت التحدي الأمني في هذه المنطقة هي التباين بين دول الشمال ودول الجنوب، ففي الوقت الذي تعيش دول الضفة الشمالية للمتوسط الرفاهية والديمقراطية وتحقق تقدما على كل المستويات تقبع عدد من دول الجنوب في براثن التخلف والديكتاتورية وضعف التنمية الاقتصادية.

إضافة لذلك، وبالنظر لشاسعة المجال البحري ووجود عدة مناطق خارجة عن الولاية القضائية للدول، فإن تهديدات الأمن البحري كثرت وتعددت، بتدهور الأوضاع الأمنية لبعض دول جنوب المتوسط وكثرة الصراعات بها، كما لم تعد التحديات الأمنية تقتصر على التهديدات العسكرية بشكلها التقليدي فقط، بل أضيف لها وبكثافة التهديدات غير التقليدية كالإرهاب، الجريمة المنظمة

والهجرة غير النظامية¹، وعليه سنحاول في هذه النقطة التطرق إلى كل التهديدات المتعلقة بالأمن البحري والتي تم النص عليها في المواثيق الدولية.

بالرجوع إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، نجدتها نصت على أربعة جرائم بحرية وحددت إجراءات متابعتها، والمتمثلة في حظر نقل الرقيق، القرصنة البحرية، الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل والبث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.

وبما أن هذه المعاهدة لم تقدم قائمة حصرية لكل التهديدات الممكنة في البحر، كان من الضروري اللجوء إلى اتفاقيات أخرى، والتي تزامنت مع ظهور وتطور تهديدات الهجرة غير الشرعية، الإرهاب البحري والمتاجرة بالأسلحة.

غير أن تحول مفهوم الأمن البحري، ارتبط ب بروز تهديدات جديدة على الساحة الدولية، خاصة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، والتي ساهمت في طرحها أكثر بين الدول وأضفت عليها الصبغة العالمية، فبعد أن كانت هذه التهديدات قطرية، أصبحت عابرة للأوطان (Transnationales) كالهجرة غير الشرعية والجريمة المنظمة والإرهاب الدولي، المتاجرة بالأسلحة...إلخ.

غير أن تسمية هذه التهديدات بـ "الجديدة" وربطها بفترة معينة أمر غير ثابت، فمثل تهديدات الهجرة غير الشرعية والجريمة المنظمة والإرهاب، ظهرت في عقود سابقة، لكن ما يضيف عليها طابع الجدة هو مميزاتها التي تعطيها خصوصية مغايرة، تهديدات مشتركة عابرة للأوطان ذات بعد عالمي، وهذا مقارنة بالتهديدات التقليدية ذات الطابع العسكري والقُطري.

المطلب الأول: التهديدات القديمة للأمن البحري

نظرا لارتباط مفهوم التهديدات البحرية بمفهوم الأمن البحري الذي يصعب وضع تعريف شامل له وموحد، ويكمن الارتباط بين المفهومين في كون الشعور بالتهديد يؤدي إلى اتخاذ إجراءات تهدف لتحقيق الأمن، فالدراسات التقليدية ركزت على مفهوم التهديدات الأمنية في شقها العسكري،

¹ - شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة 1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001، ص3

غير أننا هنا سنركز على الجانب الزمني في تصنيفها، حيث يمكننا أن نميز بين تهديد القرصنة البحرية وحظر نقل الرقيق في شكله الجديد المرتبطة بالاتجار بالبشر.

الفرع 1: القرصنة البحرية

القرصنة البحرية مهنة قديمة، وأول ظهور لها في التاريخ كان في المصادر الفرعونية قبل الميلاد بألف وتسعمائة عام، وقد أطلق المصريون القدماء على القراصنة "بأجانب البحر" ولا يكاد يخلو عصر من العصور من ظاهرة القرصنة، إلا أن السنوات الأخيرة شهدت تطورا نوعيا في الأساليب والأسلحة المستعملة، وبالرغم من أن منطقة المتوسط لم تعرف القرصنة بالمعنى المتعارف عليه، إلا أن يبقى تهديدا مفترضا يجب أخذه بعين الاعتبار عند كل دراسة أمنية أو اتخاذ تدابير أمنية في المجال البحري.

أولاً: تعريفها

I/- في الفقه الدولي:

لم يتفق الفقه الدولي على تعريف موحد للقرصنة البحرية فقد ذهب الفقيه بيلا (Pella) إلى أن القرصنة البحرية هي أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم أو من أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن.¹

أما الفقيه فوشي (Fauchille) فقد ذهب إلى أن القرصنة تتمثل في قطع الطريق في البحر، تتكون هذه الجريمة في رأيه إذا توافرت ثلاث عناصر أساسية:

- ✓ وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة.
- ✓ أن يكون هذا العنف موجهاً ضد جميع السفن المبحرة بدون تفرقة.
- ✓ أن ترتكب أعمال العنف في عرض البحر.²

II/- في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982:

لم تتضمن هذه الاتفاقية تعريفاً للقرصنة البحرية، وإنما قامت بتعداد الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية بنصها على ما يلي: " أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

¹- أنظر PELLA ,Vespasien, la Répression de la piraterie ,Hague Recueil,1926,P,169
²- أنظر FAUCHILLE Paul, trait de droit international Public, TI , Paris1923 ,P 126

- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً:

✓ في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.

✓ ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

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

- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين "أ" و "ب" أو يسهل عن عمد ارتكابها.

تعد جريمة القرصنة وبحق جريمة دولية وبيان ذلك أن البعد الدولي هو الركن الوحيد المميز للجريمة الدولية عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية، فأعمال العنف التي يقترفها القراصنة تعد سلوكاً غير مشروع ومن شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية، ألا وهي أمن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار.

تكاد تجمع آراء الفقه الدولي على وجوب اشتراط ارتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.¹ ويستنتج من ذلك أن فعل العنف الذي يقع على السفينة في المياه الإقليمية لدولة ما أو في المياه الداخلية لا يمكن اعتباره بمثابة جريمة قرصنة بحرية وفقاً للمفهوم القانوني الدقيق. كما يستثنى من ذلك الأعمال المشابهة التي ترتكب لأغراض سياسية من هذا الوصف.²

¹- أحمد أبو الوفا محمد ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية و الوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982 ط 1 ، سنة 1988-1989 ، القاهرة ، ص 402-403.

²- لهذا السبب لم يعتبر اختطاف السفينة سانتا ماريا من قبل مناهضي نظام الحكم في البرتغال من قبيل القرصنة ، كما لا يمكن اعتبار أعمال الثوار في الحروب من أعمال القرصنة أنظر في هذا :

GOYARD Claude, L'affaire du santa Maria, Revue Générale de Droit International Public, 1962 , P 3-142.

ثانيا : القرصنة البحرية في المتوسط

كان البحر المتوسط مجالا لصراعات الدول العظمى وبين كيانات متجاورة طيلة عقود من الزمن، ففي القرن السادس عشر انتشرت القرصنة البحرية به لاسيما القرصنة المغاربية ولصوص البحر الفرنسية، الإنجليزية، الهولندية، إضافة إلى قرصنة مالطة الذين كانوا يحترفون تحت لواء الدول الأوروبية حرفة السلب والنهب في البحر¹.

وهنا وجب تحديد النشاط الذي كان يقوم به الرياس الجزائريين والعثمانيين، الذين أطلق عليهم الاسبان والفرنسيين بأنهم قرصنة فنشاطهم أنداك يعتبر في التاريخ العربي جهادا من أجل حماية أرض الإسلام التي كانت تعاني من محاولات احتلال الدول الغربية من خلال حماية مياهها البحرية وحماية السكان، في حين أن نشاط قرصنة البحرية الأوروبية، كان بهدف السلب والنهب والقتل وهو ما يعتبر جريمة خطيرة في حق الإنسانية.

نفذت القرصنة في البحر الأبيض المتوسط حتى القرن السابع عشر بواسطة القوارب الصغيرة البارعة والمسلحة بأسلحة خفيفة وتكون في كثير من الأحيان مأهولة بعدد كبير من القرصنة من أجل أن يطغى العدد على طواقم السفن التجارية، غير أنه بعد تعرض دول جنوب المتوسط للاستعمار الأوروبي لم تعد تصلنا أخبار عن عمليات قرصنة في هذه المنطقة.²

غير أنه، وبتاريخ 27 مارس 2019 ذكرت القوات المسلحة المالطية أن مجموعة من الأشخاص "اختطفوا" سفينة تجارية تحمل اسم "إل هيبلو 1" يبدو أنها كانت تتجه نحو مالطا، عندما كانت على بعد ستة أميال من الساحل الليبي. وقالت متحدثة باسم الجيش المالطي في تصريح لوكالة الأنباء الألمانية، أن السلطات المالطية تلقت تقارير عن السفينة المختطفة تفيد بإطلاقها لنداء استغاثة بعد تعرضها لعملية قرصنة، ووضع الجيش المالطي وحدات في وضع الاستعداد، من أجل استرجاع

¹ - المنور مروش، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الأساطير والواقع، دار القصة للنشر، ج 2 ، الجزائر، 2007، ص 7 .

² - عمار بوحوش، التاريخ السياسي للجزائر من البداية ولغاية 1712، دار الغرب الإسلامي، الطبعة الأولى، بيروت، سنة 1997، ص 13.

السفينة، حيث اتضح فيما بعد، أن الأمر يتعلق باستلاء 108 مهاجر غير شرعي على هذه السفينة من أجل تحويلها إلى احدى الدول الأوروبية¹.

ثالثاً: تأثيرات القرصنة البحرية

تشكل القرصنة البحرية خطراً حقيقياً لكثير من دول العالم الساحلية حيث سجلت في الفترة الأخيرة العديد من عمليات القرصنة البحرية من قبل مجموعات القراصنة المسلحين في أنحاء متفرقة من العالم، والتي أصبحت تشكل تهديداً حقيقياً على الأمن البحري وكذلك على خطوط الملاحة، ونتيجة لذلك فإن تكاليف الشحن والتأمين والاستيراد والتصدير على السفن التجارية ازدادت بشكل ملحوظ وقد يكون لها تبعات اقتصادية سلبية على الموانئ الساحلية.

وفي ظل عدم الاستقرار السياسي والأمني في بعض الدول فإن سواحلها سوف تظل ملجأً آمناً للسفن التي يتم اختطافها من قبل القراصنة، وبدورها فإن عمليات القرصنة التي أصبحت بمثابة مصدر مالي للجماعات المسلحة، سوف تستمر وقد تزداد أو تقل وتيرتها في المستقبل المنظور، حسب تفاعل المجتمع الدولي تجاهها².

يضاف إلى ذلك، فقد أدت عمليات القرصنة المنتشرة في منطقة القرن الإفريقي إلى تواجد عسكري دائم في المنطقة. حيث نجحت كل من فرنسا والولايات المتحدة في استصدار القرار رقم 1838، الذي يسمح لها بمرافقة وتأمين السفن المارة في المياه الإقليمية للصومال وخليج عدن، كما أرسلت كل من روسيا، الهند، تركيا، كندا، ماليزيا، جنوب إفريقيا وإيران قوات حربية لحماية سفنها واثبات وجودها الإقليمي في المنطقة³.

ورغم أن هناك من يقلل من خطورة الوجود العسكري الأجنبي على أمن المنطقة، على اعتبار أنه مؤقت ومرتبط بمهمة القضاء على القراصنة وتأمين الملاحة البحرية الدولية، إلا أنه في

¹ - خبر وارد في موقع https://www.masrawy.com/news/news_publicaffairs ، تاريخ الزيارة 22 ماي 2019.

² - المخاطر البحرية، مقال منشور في مجلة الأمن البحري على الموقع <http://www.mod.gov.om/ar-> OM/MSC تاريخ الزيارة 23 ماي 2019

³ - حاشي عسلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012، ص 80.

الواقع يمثل تهديدا استراتيجيا لدول المنطقة والأمن والاستقرار الإقليميين، خصوصا إذا تحول إلى وجود دائم أو طويل المدى في ضوء التطورات التي توحى بعجز الحل العسكري عن القضاء على القرصنة، والذي يستدعي بطبيعة الحال بقاء القوات العسكرية للدول في المنطقة. فهناك مخاوف من أن يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة إلى خلق عرف وواقع جديدين يضيفان على الوجود العسكري شرعية مما سيشكل حسب الخبير العسكري "طلعت مسلم" سابقة يصعب التغلب عليها" تهدد سيادة دول المنطقة وأمنها، وتعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول¹.

الفرع 2: حظر نقل الرقيق عن طريق البحر

أولاً: مفهوم حظر نقل الرقيق

لقد عرفت الإنسانية ظاهرة الرق منذ القدم ووجد في مختلف الحضارات المتعاقبة وكان مشروعاً وامتدوا بين الأمم، تقره القوانين والنظم السائدة آنذاك، وهذا للاستفادة من قدرات الأشخاص الذين وقعوا في الأسر نتيجة للحروب والصراعات التي كانت قائمة. وقد تم معاملة الرقيق معاملة غير إنسانية، حيث كانوا يساقون للعمل في المزارع نهارة وهم مكبلون بالأغلال حتى لا يهربوا من خدمة الأسياد وفي الليل يوضعون في زرائب الماشية ويلقى إليهم بالقليل من الطعام.

كانت هناك العديد من المحاولات من طرف العبيد الأفارقة للتخلص من عبوديتهم وأسرههم، سواء في مراحل تحويلهم إلى السفن الأوروبية في إفريقيا أو حتى وهم في السفن الإفريقية المتوجهة نحو العالم الجديد، وعليه سنقوم بسرد مجموعة من الأمثلة لمحاولات للفرار أهمها:

- قام قائد سفينة فينيس القادمة من نانت في سنة 1730 م أدريان فانفورن Adrien Vanvoo وهو تاجر هولندي بالوصول إلى منطقة فولتا في إفريقيا الغربية وأجرى مفاوضات مع ملك المنطقة لشراء العبيد فظهرت مجموعة من الأفارقة وقامت بحرق السفينة وقتل معظم طاقم السفينة.

- أما وليام بوتتر "William Potter" قائد سفينة بروفكتو هي سفينة انجليزية قدم إلى نهر غامبيا سنة 1758م ، حيث هوجمت سفينته من طرف سكان مجاورين جاؤوا لحضور عملية البيع وكان القائد

¹ خالد أحمد الرماح "، القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية، سبأ 2010، ص 94.

على وشك إنهاء صفقة شراء 300 عبد والتوجه نحو شارلستون في كارولينا الجنوبية ففوجئ بجميع طاقمه مقتولا¹.

- كما أنه بعد عشر سنوات من هذه الحادثة، قام بعض المحاربين الأفارقة بمهاجمة سفينة في منطقة ساحل الذهب وهي سفينة ضخمة تابعة لرفاييل مانديز "Rafael Mendez" من بوردو على ضفاف نهر بوني كان المحاربون يحملون بنادق وخناجر فصعدوا السفينة وقاموا بتحرير العبيد ولم يستطع طاقم السفينة النجاة، إلا بعد أن لاذ الأفارقة بالهرب بعد رؤيتهم سفينة انجليزية قادمة.²

تُعبّر هذه الأمثلة عن رفض الأفارقة للعبودية وتجارة الرق نظرا للمعاملات القاسية التي كان يتعرضون لها بإرسالهم للعمل قسرا للعالم الجديد ، غير أنه وبزيادة عددهم بعد الثورة الأمريكية أصبح للرقيق بعض الحقوق المدنية المحدودة، مما اضطر بعض الدول الأوروبية إلى إبرام معاهدة منع تجارة الرقيق في مؤتمر فيينا عام 1814، وكلفت السفن الحربية بمطاردة سفن مهربي العبيد ، وفي عام 1906، عقدت عصبة الأمم مؤتمر العبودية الدولية (International Slavery Convention)، حيث تقرر منع تجارة الرقيق وإلغاء العبودية بشتى أشكالها وتأكدت هذه القرارات بالإعلان العالمي لحقوق الإنسان.

يُعتبر الرق أقدم صورة من صور الاتجار بالبشر وقد عرفته الاتفاقية المبرمة سنة 1926 المتعلقة بالرق على أساس أنه حالة وضع أي شخص تمارس عليه السلطات الناجمة عن حق الملكية، كلها أو بعضها.

تأتي جريمة الاتجار بالبشر في المرتبة الثالثة لأكبر عائدات الجريمة المنظمة في العالم بعد تجارة المخدرات والسلاح، حيث تحقق أنشطته أرباحا طائلة تقدر بمليارات الدولارات، ويعتبر هذا النوع من الجرائم ذا طبيعة خاصة كون سلعتها الأساسية هم البشر الذين تقودهم ظروف اقتصادية

¹ HUGH Thomas, The slave trade the story of the Atlantic slave trade 1440- 1870, Cambridge University Press , 1997, p. 297.

² Beckles Hilary, Voyages d'esclavage. La traite transatlantique des Africains réduits en esclavage, Unesco. Paris, 2002, p.92.

واجتماعية وسياسية وعدم الاستقرار الأمني في بلدانهم بسبب النزاعات والحروب إلى الوقوع في براثن العصابات المنظمة للاتجار بالبشر من خلال مغريات مادية ووعود كاذبة بحياة أفضل.¹

غير انه وفي الوقت الذي ظن الجميع أن معظم دول العالم أنهت إلى غير رجعة تجارة الرق وأصبحت من مخلفات الماضي، أطل علينا الأمين العام للأمم المتحدة بتاريخ 20 نوفمبر 2017، ببيان يعرب فيه عن استيائه الشديد من استفحال ظاهرة بيع المهاجرين الأفارقة في ليبيا، ودعا جميع السلطات المختصة إلى التحقيق في هذه الأنشطة دون إبطاء وتقديم الجناة إلى العدالة، فهذه الأفعال تعتبر حسب قوله من أفظع الانتهاكات لحقوق الإنسان وقد ترقى إلى مستوى الجرائم ضد الإنسانية.

هذا البيان يؤكد ما جاء في تقرير كتابة الدولة الأمريكية لشهر جوان 2016، والذي اتهم عددا من الدول بالتقاعس عن الوفاء بالحد الأدنى من المعايير الأساسية لمكافحة الاتجار بالبشر. بالرغم من أن هذا التقرير لا يهتم بعدد الأشخاص الذين هم عرضة للاتجار في أي بلد في العالم، بل بالتدابير التي اتخذتها الحكومة أو لم تتخذها لمكافحة الاتجار بالبشر.²

جدير بالذكر، أنه إذا كان النظام القانوني للبحار، يقرر عدم خضوع بعض مناطقه لسيادة أي دولة، إلا أن هذا لا يعني ترك هذه المناطق الشاسعة مسرحا للجرائم والفوضى وإلا انتفى الهدف الذي من أجله تقرر مبدأ حرية البحار، مع ما يستلزمه هذا المبدأ من ضرورة توطيد أمن وسلامة جميع السفن.

ثانياً: الآثار السلبية لتجارة الرقيق

إن تجارة الرقيق والاتجار بالبشر على العموم من طرف أفراد ينتمون إلى جماعات منظمة بإمكانها أن تدر أموال طائلة عليهم، و في هذا الإطار كشف رئيس جهاز شرطة الاتحاد الأوروبي، روب وبنرايت، أن العائدات المالية التي جناها المهربون خلال العام 2015 ، من جراء

¹ - فرحان جميل العموش، جريمة الاتجار بالبشر في الاتفاقيات الدولية، دار زهران للنشر والتوزيع، عمان الأردن، سنة 2019 ، ص11.

² - أنظر تقرير كتابة الدولة الأمريكية حول الاتجار بالبشر، مدونة السفارة، جوان 2016، في الموقع www.usembassy.gov، تاريخ الزيارة 2015/05/23.

الاتجار بالبشر وتهريبهم إلى دول أوروبا بلغت ستة مليارات دولار. وأضاف المسؤول الأمني في الاتحاد الأوروبي، أن جهاز الشرطة الأوروبية في عام 2015 تثبتت من 10700 شخص من المشتبه بهم في تهريب البشر غير المشروع، مشيراً إلى أن أرباح تهريب اللاجئين باتت تتنافس بالفعل تجارة المخدرات¹.

إضافة إلى ذلك، تبحث الجماعات الإرهابية دائماً عن مصادر تمويل لتنفيذ مخططاتها الإرهابية والعدوانية، فقد لجأت هذا الجماعات إلى تجارة الرقيق كونها مصدراً يدر أموال طائلة لشراء سفن وعتاد متطور في الملاحة البحرية واستعماله وفق رغباتهم الإجرامية.

في أغلب الأحيان يتم الحصول على الأسلحة من خلال الاستلاء على المخازن المكسدة بها وتهريبها بطرق شائكة وملتوية حتى تصل لأيدي الميليشيات والعصابات وكمثال على عملية تهريب الأسلحة من المخازن إلى الجماعات المسلحة، فقد تمت سرقة ما يقارب 5000 قطعة من سلاح كلاشنكوف AK 47- الشهير و5.2 مليون طلقة من أحد مخازن الجيش اليوغسلافي وتم نقل الأسلحة جواً من صربيا إلى ليبيا تحت غطاء عملية قانونية ومن ثم تم تهريبها بحر إلى أمريكا الجنوبية لتزويد العصابات هناك².

وفي ظل غياب سلطة الدولة تظل المسالك البحرية إحدى أهم الممرات المستعملة من طرف العصابات الإجرامية لتهريب كميات معتبرة من الأسلحة والذخيرة إلى أي جهة تحت غطاء الحماية التي يوفرها قانون علم الدولة للسفن التي تحمل رايتها ويتم القيام بهذه العمليات من طرف الأيدي الرخيصة التي يتم جلبها عن طريق أسواق العبيد المنتشرة بشكل لافت في إفريقيا وهو ما يشكل تهديداً مباشراً لأمن الدول والمجتمعات.

بالرغم من أن جريمة القرصنة البحرية جريمة قديمة، إلا أنه في السنوات الأخيرة ازدادت وبشكل ملحوظ عدد الاعتداءات على السفن لاسيما في منطقة القرن الإفريقي نتيجة لغياب سلطة الدولة وللوضع الأمني بشكل عام في هذه الدول.

وحتى وإن كانت أسباب القرصنة تعود إلى غياب الأمن وتعطل مشروعات التنمية وفقدان الوظائف، إلا أن اهتمام عدد من الجماعات الإجرامية والميليشيات المسلحة بالبحر كمصدر رزق كبير

¹ - أنظر الموقع www.europeanpoliceunion.eu تاريخ الزيارة 2018/02/01

² - التجارة غير المشروعة للسلاح والإرهاب، اللواء د. محمد جمال مظلوم، كلية التدريب، الرياض 2013.

جعلهم يستعملون الرقيق في عمليات تحويل السفن والاستيلاء على محتوياتها وطلب فدية على البحارة الموجودين على متنها، وهو ما يشكل تهديدا حقيقيا على سلامة وأمن السفن في البحار.

في ظل تنامي ظاهرة الرقيق وجدت العصابات الإجرامية عامل بشري لا يكلف الكثير من المال، ويسهل التحكم فيه كما أنهم مستعدون للقيام بأي عمل بحكم أنهم لا يملكون حريتهم ولذلك أنيطت بهم مهام القيام بعمليات تهريب السلع والمخدرات عن طريق البحر.

وعليه، وبسبب هذه الأخطار المترتبة عن تجارة ونقل الرقيق، فقد بذلت جهود كبيرة من جانب الدول للقضاء على هذه الظاهرة، وأبرمت العديد من الاتفاقيات لحظر نقل الرقيق منها: اتفاقية جنيف سنة 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، وقد أكدت المادة 99 من هذه الأخيرة على أن تقوم الدول باتخاذ تدابير فعالة بواسطة أجهزة الدولة المخول لها قانونا لمنع ومعاينة نقل الرقيق في السفن المأذون لها برفع علمها، وقررت أن أي رقيق يلجأ إلى ظهر أية سفينة، أيا كان علمها يغدو حرا بحكم الوقائع.

المطلب الثاني: التهديدات الجديدة للأمن البحري

عادة ما تجد التهديدات بصفة عامة والتهديدات البحرية بصفة خاصة مكانها المثالي في الدول الهشة أو التي تمر بظروف سياسية صعبة كما هو عليه الحال لبعض دول جنوب المتوسط كسوريا وليبيا وهي دول وجدت فيها الحركات الارهابية والجماعات الانفصالية مناخاً ملائماً لتوسيع نشاطاتها، ومن بين أبرز التهديدات التي تسيطر على نقاشات الدوائر السياسية في المتوسط نذكر:

الفرع 1: الاتجار غير المشروع بالمخدرات و المواد التي تؤثر في العقل

أولاً: التعريف

يقصد بها كل المواد الطبيعية والمستحضرة أو المصنعة التي تحتوي على عناصر منبهة أو مسكنة والتي من شأنها إذا استعملت بشكل متكرر أن تؤدي إلى الإدمان وتسبب أضرارا بدنية وعقلية وتغير سلوك الإنسان الطبيعي ومزاجه وانفعالاته وعواطفه وأحاسيسه وأسلوب تفكيره.¹

تدخل المواد المخدرة في العديد من الصناعات الدوائية بحيث يعتبر الإبحار بها في الحدود والضوابط المتفق عليها دوليا أمرا مشروعاً وذلك تماشياً مع ما تقرره الهيئات الدولية وضمن

¹ - أنظر عدنان حسين عوني، سلبيات المخدرات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، سنة 2001، ص 128 على الموقع www.nauss.edu.sa/Ar/Digitallibrary ، تاريخ الزيارة 2019/02/25.

الضوابط المحددة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بجانب القانون الدولي للبحار الذي وضع ضوابط متعددة لضبط الجريمة وملاحقة المجرمين وتسليمهم ومحاكمتهم.

ثانياً: القلق الدولي من تنامي الاتجار بالمخدرات

تعتبر تجارة المخدرات من أقدم صور الجريمة، حيث يفيد التقرير العالمي للمخدرات لسنة 2016 الصادر عن مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC)، أن عدد مدمني المخدرات في سنة 2014 وحدها يقدر بحوالي 250 مليون شخص تتراوح أعمارهم ما بين 15-64 سنة عبر أنحاء العالم، وقائمة المخدرات المضبوطة تزيد عن 526 طن من الأفيون، 655 طن من مسحوق الكوكايين و 5.834 ألف طن من الحشيش؛ في حين بلغ عدد الوفيات لنفس السنة بسبب هذه الأفة 207.400 شخص أو ما يعادل 43.5 وفاة لكل مليون شخص من نفس الفئة العمرية¹.

في نفس السياق، كشف ذات المكتب في تحقيق قام به حول المغرب سنة 2003، أن هذه الدولة تعتبر منتج ومصدر عالمي لمادة الحشيش بـ 135 000 هكتار من القنب تنتج سنويا أكثر من 3000 طن من الحشيش، وأن 90% من استهلاك هذا العقار في إسبانيا، فرنسا والدول المجاورة يأتي من منطقة الريف بالمغرب.

وعلى اعتبار أن هذه التجارة تشكل أكبر مصدر للعملة الاجنبية في الاقتصاد المغربي، فهي مُحاطة بشبكة حماية ممتدة من سكان القرى والمهريين إلى غاية أعلى مستويات السلطة في الدولة، ما دفع المهريين المغاربة إلى استخدام شبكاتهم للنقل والتوزيع للتوسيع من نشاطهم إلى تجارة الكوكايين، غسيل الأموال وغيرها من النشاطات غير المشروعة²، وقد أوحى بعض التقديرات بأن حجم التجارة العالمية في المخدرات يتراوح ما بين 300 إلى 500مليار دولار، أي ما يعادل 8% إلى 10% من التجارة العالمية؛ وللمفارقة، قد مكنت هاته المليارات حسب مكتب مكافحة المخدرات والجريمة من الحفاظ على كيان النظام المالي العالمي في خضم الأزمة المالية سنة 2008³.

¹ - أنظر في هذا تقرير المخدرات العالمي 2016 الصادر عن مكتب المخدرات والجريمة للأمم المتحدة، في الموقع الرسمي https://www.unodc.org/doc/wdr2016/WDR_2016_ExSum_arabic.pdf، تاريخ الزيارة 15 أوت 2018.

² - " BORDES Philippe, LABROUSSE Alain, Économie de la drogue et réseaux de corruption au Maroc ". revue politique-africaine , 2004, page-63.

³ - قوبي سعيد، العالم في مواجهة تجارة المخدرات: ما مصدر هذه الأفة؟، مجلة الجيش، وزارة الدفاع الوطني، عدد 561، سنة 2010. ص 49.

ثالثاً: التعاون الدولي في محاربة الاتجار بالمخدرات

تعتبر هذه الأفة مشكلة عالمية تتطلب تضافر كافة الجهود الدولية لاحتوائها، إذ لا يمكن لدولة ما بمفردها أن تقاوم هذا التهديد الأمني بالنظر للطابع الدولي لتجارة المخدرات وقوة هؤلاء العصابات من حيث الموارد المالية والتغلغل في كافة مناحي الحياة السياسية والاقتصادية والاجتماعية، ناهيك عن المشاكل القانونية التي تطرحها مكافحة هذه الجريمة في البحر.

إذ من المتعارف عليه في كافة المواثيق الدولية بما فيها اتفاقية "مونتيجو باي" لسنة 1982 في مادتها 108، أن السفينة تتمتع بحماية دولتها ولا يمكن مراقبتها أو متابعتها قضائياً في أعالي البحار؛ كما أن اتفاقية فينا لسنة 1988 والتي وضعت أسس القانون الدولي لمكافحة تهريب المخدرات عبر البحر، لا تعطي حق التدخل في شؤون السفينة الأجنبية المتواجدة في أعالي البحار، باعتلائها وتفنيشها واتخاذ الإجراءات اللازمة في حال ثبوت ضلوعها في هذه الجريمة، إلا بعد موافقة الدولة التي تحمل السفينة رايتها أو صاحب السفينة نفسه وفقاً لنص المادة 17.

لهذا، فهي توصي في الفقرة التاسعة من نفس المادة على إبرام اتفاقيات ثنائية أو جهوية من أجل تدعيم فعالية هذا النص القانوني ولتفادي ضياع الجهد والوقت في البحر بالنسبة للأجهزة الأمنية، كما أن الموارد المادية والبشرية المتاحة للعصابات الإجرامية، سمحت لهم بتعميق المعوقات في احتوائهم من خلال توجيههم نحو الاستثمار في مجال البحث العلمي بهدف التوسيع من وسائل نقلهم وأسواقهم. فبالإضافة إلى الطائرات، السفن، الزوارق السريعة (Go-fast) أو الدرجات النارية المائية (Jet-skis) التي يمتلكونها، نشهد انتقال إلى بعد آخر من حيث الوسائل المستعملة في النقل، كالسفن الصعبة الكشف، الغواصات الصغيرة الحجم والآليات الموجهة عن بعد، سواء الطائرات بدون طيار، سفن سطحية أو غواصات موجهة ألياً¹.

¹ TERRANCE Lichtenwald, STEINHOOR Mara and PERRI Frank, a Maritime Threat Assessment of Sea Based Criminal Organizations and Terrorist Operations, Homeland Security Affairs 8, Article 13 (August 2012). URL: <https://www.hsaj.org/articles/227> Consulted on: 07 Mars 2020.

كما قضت نفس الاتفاقية بضرورة تعاون جميع الدول على منع الاتجار غير المشروع للمخدرات عن طريق البحر، وذلك بما يتفق وأحكام الاتفاقية الدولية لقانون البحار، والتي بدورها نصت على إمكانية قيام الدولة بواسطة أجهزة الشرطة البحرية باعتلاء السفينة وتفتيشها واتخاذ الإجراءات اللازمة حيالها والأشخاص والبضائع التي تحملها في حال ثبوت الجريمة.

الفرع 2: البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار

أولاً: تعريف البث الإذاعي

لقد تطورت التكنولوجيا وتطورت معها جميع جوانب الحياة المختلفة وأصبح من السهل تنفيذ ما نرغب به بكل بساطة، وتحول الخيال إلى حقيقة ملموسة في أرض الواقع، واختفت الكثير من الأساليب والأدوات التي كانت تستخدم في الماضي للقيام بمهام معينة وحلت بدلا عنها أجهزة إلكترونية تقوم بعملها بدقة أكبر.

يتألف نظام البث الإذاعي من سلسلة تبدأ من محطة البث، وتنتهي عند أجهزة الاستقبال مروراً بنظام إشارات كهربائية و أشرطة مغناطيسية، فالمقصود بالبث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار إرسال الإذاعات الصوتية والتلفزيونية من سفينة أو منشأة في أعالي البحار بقصد استقبالها من عامة الجمهور بما يخالف الأنظمة الدولية المعمول بها بهذا الصدد، و ذلك لما ينطوي عليه هذا العمل من تهديد للنظام الدولي و استقراره، القائم على احترام سيادة الدول، عدم التدخل في شؤونها الداخلية و تنمية العلاقات الودية بين الشعوب، على أن يُستثنى من ذلك إرسال نداءات الاستغاثة من السفن.

ثانياً: طريقة ومكان التشويش على الدولة الساحلية

للقيام بعملية تشويش على اتصالات الدولة الساحلية يتم إطلاق موجات إذاعية لها نفس التردد الذي تعمل به اتصالات هذه الدولة، ولكن يتم البث بطاقة أكبر من تلك الموجات الموجودة فعليا في الهواء ليتم عمل تداخل فيما بين الموجات ويحدث تشويش على اتصالات الدولة الساحلية.

ويشترط في هذه الجريمة أن تقع في منطقة أعالي البحار أي خارج عن سلطة أي دولة، وهي منطقة مفتوحة وتملك جميع الدول حقوق متساوية في استغلال واستكشاف الموارد البيولوجية، كما أنه لا يمكن مراقبة السفن في هذه المنطقة إلا من طرف سفن دولة العلم.

ثالثاً: حظر البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار

ذكرت اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 على ضرورة أن تتعاون كل الدول في قمع البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار، ويحاكم الشخص الذي يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به أمام المحاكم التالية:

- ✓ - دولة علم السفينة.
- ✓ - دولة تسجيل المنشأة.
- ✓ - الدولة التي يكون الشخص من رعاياها.
- ✓ - أي دولة يمكن استقبال البث فيها.
- ✓ - أي دولة يشكل هذا البث تشويشا على الاتصالات اللاسلكية المصرح بها.

وهكذا تتمتع كل دولة في أعالي البحار بالولاية على أي شخص يعمل في البث الإذاعي غير المصرح به، بما في ذلك حجز أي سفينة تُستخدم لهذا الغرض وضبط أجهزة الإرسال الإذاعي فيها.¹

غير أنه وبالرغم من هذه الحماية القانونية التي وفرتها الاتفاقية الدولية المذكورة للدولة الساحلية المتضررة، فإنه من الصعب من الناحية الواقعية كشف هذه الجريمة وبالتالي تصعب معها ملاحقة السفينة المعنية بالمخالفة.

الفرع 3: الإرهاب البحري

لا شك أن الإرهاب أصبح في وقتنا الحالي أكثر الجرائم رعباً خاصة وأن تلك الظاهرة لا تعترف بحدود ولا تنقيد بجنسية معينة أو انتماء محدد، وهذا ما دفع بعض الفقهاء إلى القول أن الإرهاب أصبح صالحاً للاستخدام كبديل للحروب التقليدية.²

¹ - أنظر المادة 199 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

² - أحمد جلال عز الدين، الإرهاب والعنف السياسي، دار الحرية للطباعة والنشر، 1986 ص 142.

أولاً: تعريف الإرهاب البحري

في ظل الأخطار الجديدة التي فرضت نفسها منذ أحداث 2001/09/11، كانت هناك خشية دولية من استخدام السفن مثل الطائرات في أعمال إرهابية، والمشكل الذي يبقى مطروح هو أنه لا يوجد تعريف موحد للإرهاب، ففي الوقت الذي تعتبر فيه أمريكا الأعمال التي تقوم بها حركة حماس الفلسطينية أعمال إرهابية، ترى الدول العربية أنها أعمال تدخل في إطار الدفاع المشروع عن الوطن وتم تأكيد ذلك في المادة الثانية (02) من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب¹ بقولها "لا تعد جريمة حالات الكفاح بمختلف الوسائل بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاحتلال الأجنبي والعدوان من أجل التحرر وتقرير المصير وفقاً لمبادئ القانون الدولي..."

عرفت الفقرة الثانية من المادة الأولى من الاتفاقية المذكورة الإرهاب على النحو التالي: «كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيا كانت بواعثه أو أغراضه يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلقاء الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر»

وقد سجل التاريخ البحري عدد من العمليات الإرهابية على السفن نذكر منها:

- اختطاف السفينة السياحية أكيلي لاورو (Achille Lauro) بتاريخ 07 أكتوبر 1985، من طرف أربعة أشخاص وتسلمها إلى السلطات المصرية مقابل السماح للمختطفين بالتوجه إلى تونس.
- بتاريخ 11 جويلية 1988 الهجوم على سفينة النزهة الحاملة لاسم مدينة بوروس (City Of Poros) التي كانت تقل 500 مسافر في المياه الإقليمية اليونانية وقتل في العملية 09 أشخاص قبل فرار المجموعة.

¹ - هي الاتفاقية التي اعتمدها مجلسا وزراء الداخلية والعدل العرب في الاجتماع المشترك الذي عقد في شهر أبريل سنة 1998 بالقاهرة.

- بتاريخ 12 أكتوبر 2000 وقع تفجير انتحاري ضد المدمرة الأمريكية يو اس اس كول (USS Cole) بينما كانت راسية بالقرب من ميناء عدن اليمني، و أسفر الهجوم عن مقتل 17 بحار أمريكياً¹.

- في أبريل 2011، ووفقاً لتصريحات مدير العمليات الأطلسية في ليبيا الجنرال "روب ويجهيل"، قامت زوارق بحرية ليبية تعمل تحت إشراف الرئيس القذافي بتلغيم مشارف ميناء "مدينة مصراتة" التي تسيطر عليها المعارضة ليبية بهدف منع التواصل مع الميناء كمنفذ على العالم الخارجي، لتنتقل فيما بعد عمليات كسح ألغام ناجحة دون خسائر تذكر²؛

- في نوفمبر 2014، هجوم على زورق تابع للقوات البحرية المصرية أثناء قيامة دورية على بعد 40 ميلاً بحرياً شمال ميناء دمياط من طرف مجموعة إرهابية يشتبه في انتمائها لتنظيم "داعش" كانت تخطط للتسلل إلى الأراضي المصرية. أسفر الاشتباك عن غرق الزورق و 8 بحارة مفقودين، في حين تمّ تدمير 4 قوارب استعملت في الهجوم واعتقال 32 إرهابي ممن شاركوا في العملية³؛

شهدت الجزائر العديد من الهجمات الإرهابية في المجال البحري ذات البعد الإستراتيجي والتكتيكي على حدٍ سواء، مثل الهجوم المسلح على الباخرة الإيطالية في ميناء "جن جن" بجيجل في 8 جويلية 1994، الذي خلف 07 قتلى⁴؛ وزرع عبوة ناسفة في دعامة الرصيف لتفجير زورق حرس السواحل أثناء رسوه بميناء دلس في 24 ديسمبر 2005، خلف قتيل و 13 جريح⁵.

ثانياً: آثار الإرهاب البحري

¹ Edouard Bertain-Mourot, Frédéric Lelieur et Emmanuel Terroir, Terrorism et Piraterie des menaces contemporaines à la sureté maritimes de marchandises , édition L'harmattan ; 2005, P13

² - سفن الأطلسي تمنع قوات القذافي من تلغيم ميناء مصراتة ، مقال نشر في جريدة الشروق اليومي بتاريخ 29 أبريل 2011 ، في الموقع <http://www.echoroukonline.com> ، تاريخ الزيارة 27 جويلية 2019.

³ - 08 مفقودين في هجوم على زورق للبحرية المصرية، مقال منشور في جريدة العربية نت بتاريخ 13 نوفمبر 2014، في الموقع <http://www.alarabiya.net> ، تاريخ الزيارة 22 سبتمبر 2019.

⁴ - RAND Corporation, Database of Worldwide Terrorism Incidents (RDWTI), URL <http://smapp.rand.org> ، تاريخ الزيارة 22 سبتمبر 2019.

⁵ - explosion criminelle de deux Bombes sur le Quai des Garde-Côtes de Delys le soir: 24 décembre 2005 ، تاريخ الزيارة 2019/09/22.

يتم تنفيذ العمل الإرهابي في البحر بطريقتين : **الأولى** هي أن تستخدم السفينة نفسها كسلاح للقيام بعملية تفجير منشأة أو سفينة أخرى أي تنفيذ عملية انتحارية بواسطة سفينة وهي عملية من الصعب على أجهزة الأمن في أي دولة مراقبتها لكون أنه يمكن استعمال أي نوع من السفن (شراعية، سفينة نزهة، سفينة نقل...)، أما الطريقة **الثانية**، فتقوم على وضع المتفجرات داخل الحاويات التي تنقلها السفن مخبأة بين السلع ومن ثم تفجير الحاوية في الميناء أو بأحد المناطق الاستراتيجية خلال مسار الحاوية إلى وجهتها¹، وعليه أصبحت السلع اليوم تخضع لمراقبة دقيقة خلال مسارها ابتداء من عمليات شحنها على متن السفن، ثم النقل ووصولاً إلى عمليات التفريغ.

ما يميز الإرهاب البحري هو النتائج الخطيرة التي يخلفها، فإستخدام السفن الصغيرة كوسيلة لتفجير قواعد بحرية أو منشآت عائمة أو تركيبات بحرية إستراتيجية ينتج عنه وبصفة حتمية تشويش على التجارة الدولية بشكل كبير بارتفاع حقوق التأمين البحري الذي يتبعه ارتفاع تكاليف النقل البحري إضافة خسائر في الأرواح والمعدات وكذا الآثار الكارثية على البيئة البحرية من جراء إنسكابات الوقود والنفط الخام الذي تنقله السفن.

ثالثاً: التصدي للإرهاب البحري

تعتمد الدول في محاربتها للأعمال الإرهابية في البحر على محورين الأول يتمثل في حماية الطرق والمسالك البحرية والثاني في التدخل في أعالي البحار.

I/- حماية الطرق و المسالك البحرية:

من أجل فرض مراقبة فعالة على السفن وتعزيز قواعد الأمن بالموانئ اعتمدت المنظمة البحرية الدولية في ديسمبر 2002، المدونة الدولية لمراقبة السفن والمرافق المينائية والتي نصت على عدد من الإجراءات الأمنية الإلزامية التي تقوم بها الدول على مستوى الموانئ وكذا على متن السفن.

II/- التدخل في أعالي البحار:

بالرغم من أن اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لم تشر إلى ظاهرة الإرهاب البحري غير أن الحوادث البحرية المتتالية سنوات الثمانينات شددت انتباه المنظمة البحرية الدولية التي تبنت

¹ Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée , revue électronique, Centre de droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol 18/01/2012

اللائحة أ 584 (14) التي كلفت بموجبها لجنة الأمن البحري لتطوير آليات تقنية وعملية للوقاية الفعالة ضد الأعمال غير القانونية الموجهة ضد الركاب وطاقم السفن، وبالفعل فقد تم تبني اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية بتاريخ 10 مارس 1988.

ولتدعيم الإطار القانوني، أطلقت الولايات المتحدة الأمريكية في ماي 2003 مبادرة انتشار الأمن (Proliferation Security Initiative) وتم تدعيم هذه المبادرة بقرار مجلس الامن الدولي رقم 1540 بتاريخ 28 ابريل 2004 للتصدي لانتشار أسلحة الدمار الشامل ليس عسكريا فقط وإنما بكل السبل والآليات المتاحة، هذه المبادرة تسمح في شقها البحري للدول الأعضاء بتبادل المعلومات لمقاطعة و اعتراض نقل الأسلحة التي تتم عن طريق السفن التي ترفع علمها في أعالي البحار أو سفن دول أخرى بناء على ترخيص مسبق من الدولة صاحبة العلم.¹

الفرع 4: الهجرة غير الشرعية

أولا : تعريفها

تتعدد دلالات أو مفاهيم الهجرة عن طريق البحر بين الهجرة غير الشرعية، الهجرة غير القانونية أو الهجرة السرية وهي كلها مسميات لحركة انتقال فرد أو جماعة من مكان إلى آخر بطرق سرية مخالفة لقانون الهجرة المتعارف عليه.

ويعرفها الأستاذ علي الحوات على أنها عملية انتقال أشخاص أو مجموعة من دولة لأخرى بدون إذن قانوني من بلد لآخر بقصد العمل أو الإقامة لفترة قصيرة أو طويلة أو إقامة دائمة.² كما تعرف الهجرة غير الشرعية، على أنها دخول المهاجر إلى بلد ما بدون تأشيرة أو رخصة مسبقة أو لاحقة من هذه الدولة.³

ثانيا : تطور الهجرة غير الشرعية

¹ Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée , revue électronique, Centre de droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol 18/01/2012

² علي الحوات، الهجرة غير الشرعية إلى أوروبا عبر بلدان المغرب العربي، منشورات الجامعة العربية، ط1 طرابلس، سنة 2007، ص 56

³ عثمان الحسن محمد نور، ياسر عوض الكريم مبارك، الهجرة غير الشرعية والجريمة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ط1 الرياض، 2008 ص 17.

إن الهجرة غير الشرعية ظاهرة قديمة ارتبطت بسعي الإنسان المستمر لتوفير ظروف العيش الرغد، وفي هذا الصدد يعبر عالم الاجتماع الفرنسي ألفرد صوفي ALFRED Sauvy عن ذلك بقوله " إما أن ترحل الثروات حيث يوجد البشر وإما أن يرحل البشر حيث توجد الثروات"¹، وعليه فمنذ القديم والإنسان يهاجر من مكان لآخر في آسيا وإفريقيا وأوروبا إلى غاية سن قوانين وتنظيمات وإجراءات تحد من حركة الإنسان وفرضت قيود للدخول إلى أي دولة.

أما في منطقة المتوسط فيمكننا أن نميز بين ثلاثة (03) مراحل لظاهرة الهجرة غير الشرعية وهي:

I - المرحلة الأولى (قبل 1985) :

بعد أن كانت الهجرة من الشمال إلى الجنوب بفعل رحلات الاستكشاف والحملات الاستعمارية، تحولت في القرن العشرين من دول الجنوب إلى الشمال خاصة من دول المغرب العربي، وساهمت هذه الهجرة في استعمال المهاجرين في الحرب العالمية وفي مساعدة أوروبا في مواجهة حاجاتها من اليد العاملة في مختلف المجالات.² ما يميز هذه الفترة أنه كان يتم انتقاء المهاجرين بشكل دقيق للقيام بعمل معين، في حين يعاقب على كل دخول إلى الأراضي الأوروبية بدون ترخيص.³

II - المرحلة الثانية (من 1985 إلى 2000)

بدأت هذه المرحلة بالمصادقة على اتفاقية شنغن في يونيو 1985، التي تسمح بإلغاء عمليات المراقبة على الحدود بين البلدان المصادقة على الاتفاقية، كما تتضمن أحكاماً بشأن سياسة الدخول المؤقت للأفراد بمراقبة الحدود الخارجية، وبالرغم من أن الاتفاقية لم يبدأ سريانها عملياً إلا سنة

¹ - إدريس بوسكين، أوروبا والهجرة الاسلام في أوروبا، دار الحامد للنشر والتوزيع، ط1 عمان، 2013، ص 147 .
² - Jean Robert Henry, maghrébins en France de la mère partie au marges l'Europe européen, revue panoramique n° 55, Paris, 2001, P27

³ - في سنة 1926 ركب حوالي أربعون (40) شخص في باخرة سيدي فرج التي كانت متجهة إلى مرسيليا و تم إخفاؤهم داخل مخازن الفحم في السفينة حتى لا يكتشف أمرهم، غير أنه و خلال الرحلة اختنق عدد منهم بفعل احتراق الفحم و نجا منهم 16 شخص و بعد اكتشاف أمرهم عند بلوغ ميناء مرسيليا تمت محاكمتهم و معاقبتهم بعقوبات صارمة من طرف الحكومة الفرنسية. (أنظر مقال عيسى بن ناصر بجريدة الشروق اليومي عن مقتل 40 حراقا في أول هجرة غير شرعية بالجزائر العدد 1254 ليوم 2007/12/21 ص 18).

1995، إلا أنه تم ملاحظة أن الهجرة غير الشرعية خلال هذه الفترة، تميزت بالتسلل خلسة إلى السفن الراسية بالموانئ والاختباء داخل الحاويات أو الركوب على متن السفن التجارية بالمتواطئ مع أحد البحارة العاملين على المتن وهذا مقابل مبلغ مالي يدفع له سلفا للوصول إلى أحد الموانئ الأوروبية أو الأمريكية، وانتشر هذا النوع من الهجرة في كل من المغرب، الجزائر وتونس.

III- /المرحل الثانية (بداية من سنوات 2000)

تبعاً للأحداث الدولية التي شهدتها سنوات 2000 والاجراءات الأمنية التي تم استحداثها على مستوى الموانئ والمطارات لاسيما بعد دخول المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية حيز النفاذ شهدت منطقة المتوسط نوع جديد من الهجرة غير الشرعية يتمثل في قيام مجموعة من الأشخاص بشراء أو سرقة قارب ومحرك وبعد التزود بالبنزين وأخذ المعدات اللازمة للسفر والاستعلام عن حالة الجو، يتم برمجة الرحلة انطلاقاً من أحد الشواطئ المعزولة في جنح الليل للوصول إلى إحدى الدول الأوروبية لاسيما إيطاليا أو اسبانيا باعتبارهما الأقرب إلى الضفة الجنوبية للمتوسط.

كما أنه وبسبب النزاعات التي تشهدها دول جنوب المتوسط وهروبا من جحيم الحرب يتم اللجوء إلى هذه الطريقة وفي بعض الاحيان حتى إلى السفن التجارية باعتبارها الأكبر للوصول إلى الضفة الشمالية بصفتهم لاجئين وليس مهاجرون غير شرعيين للاستفادة من كل الامتيازات الممنوحة للاجئين.

ثالثاً: أسباب الهجرة غير الشرعية

ترجع أسباب الهجرة غير الشرعية في المتوسط إلى الجاذبية نحو الإقليم المقصود والابتعاد عن إقليم الانطلاق¹ للعوامل التالية:

- العامل الاقتصادي يأتي في مقدمة الأسباب وراء الهجرة غير الشرعية في المتوسط كالبطالة وعدم القدرة على توفير العيش الكريم فيتم اللجوء إلى الهجرة من أجل البحث عن فرص عمل أفضل من تلك الموجودة في البلد الام.

- الهروب من الحروب في الدول التي تعاني من الصراعات المسلحة والاضطرابات الداخلية بحثاً عن بلد أكثر أمناً.

¹ - أنظر Philippe COINDREAU ; Patrick DE GRAMINT ; Bernard Metz ; l'immigration illégale ; en jeux de sécurité intérieure et extérieure pour l'Europe ; CCM n° 28 mars 2007

- اللجوء السياسي أو الإنساني عند المعاناة من اضطهاد فكري أو ديني أو اجتماعي.
- الهروب من الكوارث الطبيعية مثل الأمراض والمجاعات والزلازل والبراكين.

كما توجد هناك بعض العوامل المحفزة على الهجرة في المتوسط نذكر منها:

- القرب الجغرافي بين ضفتي المتوسط فأوروبا مثلا لا تبعد عن الشاطئ المغربي إلا 14 كلم.
- وجود جالية كبيرة في أوروبا من دول الضفة الجنوبية لاسيما من دول المغرب العربي
- الثورة الإعلامية المرئية التي سهلت التواصل بين الشعوب، فأصبح بمقدور أي شاب يقطن بأي منطقة معزولة التواصل بكل سهولة مع أشخاص من مختلف القارات.
- صورة النجاح الذي يرسمه المهاجر عند عودته إلى وطنه لدى محيطه الاجتماعي.

رابعا: الآثار المترتبة عن الهجرة غير الشرعية في المتوسط

للحجرة غير الشرعية آثار وخيمة سواء على الدولة المصدرة أو دولة العبور أو الدولة المستقبلية، وحتى على الدول المحيطة بالمتوسط، فالدولة المصدرة تشهد استنزاف مستمر لطاقتها البشرية لصالح دول أخرى، ودولة العبور يقع على عاتقها تحمل الإعداد الهائلة من المهاجرين الذين يدخلون أراضيها باستمرار مع ما يحمله ذلك من انتشار الجريمة والآفات الاجتماعية، أما الدولة المستقبلية فهي من تتحمل العبء الأكبر للهجرة غير الشرعية على كل المستويات.

غير أن الآثار الأمنية المترتبة عن الهجرة هي من تقلق كاهل المجتمع الدولي فعلى سبيل المثال شهدت أوروبا في السنوات الأخيرة (فرنسا، بريطانيا، ألمانيا، الدنمارك...) موجة من الاعتداءات الإرهابية نفذها مهاجرون أستوطنوا أوروبا حديثا بطريقة غير شرعية والبعض منهم موجود منذ سنوات وي طرح هنا مشكل الاندماج في المجتمعات الأوروبية.

أما بالنسبة للدول المحيطة بالمتوسط وباعتبار أن الهجرة تمس مباشرة الأمن البحري من خلال تعريض حياة المهاجرين إلى الخطر سواء على متن السفن التجارية (من طرف طاقمها)، أو بسبب اركابهم في زوارق لا تتوفر على الشروط المقررة للملاحة البحرية، تجد هذه الدول نفسها مجبرة على توفير الوسائل والمعدات البحرية من اجل مراقبة حدودها البحرية، إنقاذ المهاجرين وانتشال الجثث عند الحوادث البحرية.

الفرع 5: نقل أسلحة الدمار الشامل

أولاً: التعريف

على الرغم من إمكانية قتل ملايين الناس بأسلحة تقليدية (الرصاص ، الخناجر...)، إلا أن اسلحة الدمار الشامل بأنواعها المختلفة تبقى من أكبر التهديدات التي من الممكن أن تمس البشرية، فقنبلة واحدة مثلاً قادرة على قتل أعداد هائلة من الناس و يبقى تأثيرها لسنوات طويلة على المنطقة التي تم تفجيرها فيها (تفجيرات رقان بالجزائر، هيروشيما و نكازاكي باليابان...) و هناك بالطبع أسلحة دمار شامل غير تقليدية يمكن بواسطتها تقلب الطبيعة و إثارة العواصف المدمرة و الزلازل، و بالفعل بدأت منذ عام 1960 أبحاث علمية مكثفة على استخدام تفجير نووي في أعماق البحار بغرض توليد موجات الجزر و المد القاتلة ، إضافة إلى التوظيف العدواني للهندسة الوراثية الذي يسمى "بالأسلحة العرقية" هذه الأسلحة تقوم بمهاجمة البشر استنادا على الفروق الوراثية بين مختلف الشعوب والأعراق البشرية¹.

لا يوجد تعريف محدد و متفق عليه لمصطلح أسلحة الدمار الشامل، وقد ظهرت مشكلة التعريف منذ بداية مناقشة نزع السلاح في الامم المتحدة بعد الحرب العالمية الثانية، حيث تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بمشروع قرار في 08 سبتمبر عام 1947 تحدث عن أسلحة الدمار الجماعي وأية أسلحة تتطور مستقبلا ولها خصائص مماثلة، غير إن الاتحاد السوفياتي آنذاك وصف هذا التعريف في حينه بأنه تقييدي جدا مشيرا إلى أن القنابل والصواريخ التقليدية التي استخدمت في الحرب العالمية الثانية على انها أسلحة ذات تأثيرات تدميرية جماعية.

وقد جاء في تعريف أشمل لمفهوم أسلحة الدمار الشامل أنه يتكون من الأسلحة النووية بأنواعها الذرية والهيدروجينية والنيوترونية والأسلحة الكيميائية والغازات الحربية بأنواعها إضافة إلى الأسلحة البيولوجية والبكتولوجية بأنواعها².

ثانياً: أنواع أسلحة الدمار الشامل

¹ - أ.د محمد زكي عويس، أسلحة الدمار الشامل، دار العين للنشر، ط 2003، ص 09
² - الأستاذ خليل حسين، أسلحة الدمار الشامل في القانون الدولي، موقع الدراسات والأبحاث الاستراتيجية، بتاريخ 2009/01/16.

يظهر من اسمها (أسلحة الدمار الشامل) أنها أسلحة تعتمد على التخريب والتدمير الممتد بلا ضوابط أو حدود تقريبا، ويشمل تخريبها وتدميرها للبيئة ككل بجميع مكوناتها من الإنسان، الحيوان، النبات والماء وهي تنقسم إلى ثلاثة 03 أنواع:

I- أسلحة نووية :

تطورت صناعة الأسلحة النووية بعد الحرب العالمية الثانية و أدت الأبحاث في هذا المجال إلى صناعة قنابل نووية متفاوتة الحجم و القوة التدميرية، و أسلحة نووية باستخدام الطاقة الإشعاعية لتحقيق أكبر قدر ممكن من التدمير و الهلاك ، و تتكون الأسلحة النووية من القنبلة الانشطارية (الذرية) المصنوعة من مادة اليورانيوم ، القنبلة الاندماجية (الهيدروجينية أو النووية الحرارية) التي تعتبر أشد فتكا وتصنع من مادة البولوتونيوم، القنبلة التجميعية (ذات الانشطار المصوب) التي تعتمد على عملية الانشطار النووي و القنبلة الداريلوجية (القنبلة الإشعاعية) التي تنتشر عناصر مشعة في المنطقة المحيطة بها من شأنها أن تخلف آثار على المدى الطويل.¹

II- أسلحة كيميائية :

هي المواد الصلبة أو السائلة أو الغازية والتي تسبب الموت أو التلف أو الضرر للإنسان والحيوان والنبات وقد تكون مواد دخانية أو محرقة أو مثلة للعقل والجسم، وتطلق المواد الكيميائية عادة في الفضاء أو تلقى على الأرض سواء بالرش مباشرة بواسطة الطائرات على ارتفاع منخفض أو وضعها في ذخائر على شكل قنابل أو قذائف، ومن أهم الأسلحة الكيميائية غاز VX وهو غاز الأعصاب وغاز الخردل وغاز الكلور والجمرة الخبيثة والفسفور.²

III- أسلحة بيولوجية أو جرثومية :

تعد هذه الأسلحة في الوقت الراهن من أهم الأسلحة الفتاكة نظرا لقدرتها على الانتشار السريع والإصابة وتأقلمها في مختلف الظروف وهي عبارة عن استخدام الجراثيم أو السموم في

¹- أ.د محمد زكي عويس، اسلحة الدمار الشامل، دار العين للنشر، ط 2003 ، ص 112

²- منيب محمد الساكت، ماضي توفيق الجغبير، غالب عيسى صباريني، أسلحة الدمار الشامل-الكيمياء البيولوجية، النووية، دار الزهران عمان، ط 2009، ص

المعارك من اجل إصابة جنود العدو بالأمراض البوائية والأمراض الفتاكة كالطاعون والجذري والكوليرا أو السموم القاتلة وتكون اما بكتيريا أو فيروسات أو خمائر.¹

ثالثا: الحظر الدولي لانتشار أسلحة الدمار الشامل

بالنظر إلى جسامه الخطر الذي تشكله أسلحة الدمار الشامل ليس فقط في منطقة المتوسط وإنما على مختلف مناطق العالم، فإن فكرة التجريم الدولي لانتشار هذا النوع من الأسلحة ينطلق من مبدأ خطر التهديد باستخدام القوة في العلاقات الدولية، وهو المبدأ الذي نص عليه ميثاق الأمم المتحدة (الفقرة 4 من المادة 2).

وبمراجعة الوثائق الدولية ذات العلاقة بتجريم استخدام اسلحة الدمار الشامل، نجد أنها جميعها تتجه إلى تقرير مبدأ خطر الاستخدام وفرض قيود على الانتاج والتخزين ومن أبرز هذه الوثائق معاهدة عدم الانتشار (1968) التي فرضت على الدول النووية تعهدا بعدم نقل الأسلحة النووية إلى دولة أخرى وأن تقبل ضمانات الوكالة الدولية لمنع تحويل الطاقة النووية من الأغراض السلمية إلى التسليح.

أما فيما يتعلق بالأسلحة الكيماوية فإنه وبتاريخ 1997/04/29 تم المصادقة على حظر هذا النوع من الاسلحة من طرف 164 دولة وقد ألزمت هذه المعاهدة الدول المصادقة عليها بتدمير مخزونها الكلي من الأسلحة في غضون 10 سنوات اي حتى عام 2007، وإلى جانب هذه الاتفاقيات هناك عدد كبير من الاتفاقيات الجهوية والإقليمية المبرمة بين الدولة والتي تتمحور حول حظر استعمال ونقل مختلف أنواع أسلحة الدمار الشامل.²

الفرع 6: الجريمة المنظمة

إن مجابهة الجريمة المنظمة العابرة للحدود من أهم ما يميز القرن الحالي، بحيث تطورت الجريمة المنظمة على المستوى العالمي باقتحامها ميادين جديدة وذلك عن طريق اكتسابها تقنيات

¹ عبد الوهاب رجب بن صادق، الأسلحة البيولوجية دراسة استعراضية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض 2005، ص 02.

² أنظر مقال حول الاتفاقيات الدولية و الإقليمية المتعلقة بحظر اسلحة الدمار الشامل بالموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية و الاستراتيجية في الموقع www.Politics-dz.com ، تاريخ آخر زيارة 2018/03/11.

متطورة، وكذا انتقالها من التسلسل العصري التقليدي إلى أشكال أخرى من التنظيم أكثر مرونة باستنادها على شبكات تنظيمية واسعة. إن انتشار الجريمة المنظمة بشكل واسع أضاف خطورة أخرى إلى المخاطر التي تهدد المجتمعات والدول وتؤثر سلبا على اقتصادياتها.

أولا : تعريفها

لم يحظ أي تعريف للجريمة المنظمة على الاجماع، فما زال مفهوم الجريمة المنظمة يعتره الغموض وعدم الوضوح، فهو يخفي أنواع متعددة من الأفعال الإجرامية وأشكال مختلفة من المنظمات الاجرامية.¹ وقد انتهى مؤتمر الانتربول الأول الذي عقد في فرنسا سنة 1988 إلى تعريف الجريمة المنظمة بأنها "مجموعة من الأشخاص تقوم بارتكاب أفعال غير مشروعة بصفة مستمرة وتهدف إلى تحقيق الربح بصفة أساسية دون التقيد بالحدود الوطنية"².

غير أن هذا التعريف كان محل انتقاد لتركيزه على بعض خصائص الجريمة المنظمة وإغفاله لخصائص أخرى ولذلك أعادة وحدة الجريمة المنظمة بالانتربول تعريف الجريمة على النحو التالي "جماعة من الأشخاص تتمتع بهيكل تنظيمي وتهدف إلى تحقيق الربح عن طريق ارتكاب أنشطة غير مشروعة مستخدمة التخويف والرشوة."³

غير أنه و لحل إشكالات التعريف توجهت الأمم المتحدة إلى تعريف الجماعة الإجرامية المنظمة بدلا من تعريف الجريمة المنظمة و هذا ما اعتمده في اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية في 15 نوفمبر 2000 و الذي ينص على ما يلي : يقصد بتعبير "جماعة إجرامية منظمة" جماعة ذات هيكل تنظيمي ، مؤلفة من ثلاثة أشخاص أو أكثر موجودة لفترة من الزمن و تعمل بصورة متظافرة بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم الخطيرة أو الأفعال المجرمة وفقا لهذه الاتفاقية من أجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى.⁴

¹ - Christopher BLAKESLEY, Les systèmes de justice criminelle face au défi du crime organisé, Rapport général du colloque préparatoire de l'AIDP sur les systèmes pénaux à l'épreuve du crime, section II, RIDP, 1998, P35.

² - KENDALL Raymond, Interpol et la lutte contre la criminalité organisée transnationale, in la criminalité organisée sous la direction de Marcel LECLERC, la documentation française (IHESI), 1996, P234

³ - Christopher BLAKESLEY, Op cité , P39

⁴ - المادة 2 /أ/ من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة بموجب القرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 55 و المؤرخ في 15 نوفمبر 2000 و التي تم التوقيع عليها في باليرمو بإيطاليا في شهر ديسمبر 2000.

ثانياً: خصائص الجريمة المنظمة

انطلاقاً من التعريف الوارد في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر

الوطنية فإنه يمكننا تحديد أهم خصائص هذه الجريمة فيما يلي:

I/- التنظيم و البناء الهيكلي المتدرج : ينبغي الإشارة إلى أن المنظمات الإجرامية ليست كلها على الدرجة ذاتها فيما يتعلق بالتنظيم والهيكل ، إذ تتنوع بين جماعات تعتمد على هيكل متدرج يقوم على اساس العلاقات شبه العائلية إلى شبكات معقدة وعلى درجة عالية من التنظيم.

ويسهم التنظيم المتدرج في إخفاء شخصية رؤساء المنظمات، الذين لا يمكن بسهولة

ربطهم بالنشاطات الإجرامية التي قام بها مرؤوسيه، كما أنه لا يمكن القبض عليهم مثلبيين¹.

II/- التخطيط الجماعي : يتصف عمل الجماعات الاجرامية بمستوى عالي من الدقة و الانضباط في التخطيط و التنسيق و التنفيذ و في سبيل ذلك تستعين المنظمات الاجرامية بأشخاص ذوي كفاءات عالية في كل المجالات لاسيما ما تعلق بالحاسوب و الهندسة و الأسلحة².

III/- الاستمرارية : يقصد بها امتداد حياة المنظمة و استمرارها في تحقيق أهدافها بصرف النظر عن انتهاء حياة أو عضوية أي فرد فيها ، و من ثم فإن هناك من يحل محل الأعضاء الذين يقتلون أو يسجنون أو يخرجون من التنظيم لأي ظرف دون أن يؤثر ذلك على التنظيم³.

IV/- النطاق العابر للحدود الوطنية : حتى تكون الجريمة عابرة للحدود يجب توفر أحد العناصر التالية :

أ- إذا ارتكب الجرم في أكثر من دولة واحدة.

ب- إذا ارتكب في دولة واحدة و لكن جرى جانب كبير من الاعداد و التخطيط له في دولة أخرى.

ج- إذا ارتكبت في دولة واحدة ، ولكن اشتركت في ارتكابه جماعة إجرامية منظمة تمارس نشاطات إجرامية في أكثر من دولة واحدة.

¹ - أحمد فاروق زاهر ، الجريمة المنظمة: ماهيتها ، خصائصها، أركانها ، مركز الدراسات و البحوث في أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2007 ص 14.

² - كوركييس يوسف داود، الجريمة المنظمة، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2001، ص 38.

³ - ذياب البدانية، المنظور الاقتصادي والتقني والجريمة المنظمة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض السعودية ، 1999 ، ص 201.

د- إذا ارتكب الجرم في دولة واحدة ولكن كانت له آثار شديدة في دولة أخرى.¹

V/- استخدام الوسائل غير المشروعة : لا يمكن للجريمة المنظمة تحقيق أهدافها و جني الأرباح الطائلة إلا باعتماد وسائل غير مشروعة كالعنف، الفساد، التهديد، الابتزاز، الرشوة، الايذاء والخطف.²

VI/- هدف الربح و جني الأموال : يعتبر الكسب المادي غير المشروع أهم أهداف مرتكبي الجريمة المنظمة و لذلك تلجأ المنظمات الاجرامية إلى النشاطات القانونية بهدف غسل الأموال غير الشرعية أو المسروقة كالأرباح الناتجة عن مبيعات المخدرات لتبرير مصدرها و تكون قابلة للاستخدام.³

ثالثاً: آثار الجريمة المنظمة

تمثل الجريمة المنظمة على مستوي حوض البحر المتوسط خطراً على سيادة الدول واستقرارها الأمني من خلال قيام عصابات الجريمة المنظمة باختراق سيادتها عن طريق أنشطتها غير المشروعة على أراضيها سواء كانت تعتبر هذه الدول ممراً لأنشطتها أو هدفاً رئيسياً لها، وهو ما يستلزم اختراق أجهزة هذه الدول القانونية والإدارية وغيرها للمحافظة على أنشطتها.⁴

أصبحت الجريمة المنظمة التي تقودها شبكات التهريب مصدر خطر حقيقي على دول المتوسط، خاصة وأن هذه الشبكات أصبحت تمتاز ببنية مؤسسية كبيرة ذات ارتباط بأطراف خارجية فاعلة.

وتشير تقارير الأمم المتحدة إلى أن نحو 30 إلى 40% من المخدرات تمر عبر هذه المنطقة، ونحو 27% من المخدرات التي تمت مصادرتها في أوروبا كان مصدرها منطقة الساحل بقيمة إجمالية قدرها 1,8 مليار دولار أمريكي، إضافة إلى ذلك فإن تنامي الجريمة المنظمة يشكل مصدراً من مصادر عدم الاستقرار خاصة على المناطق الحدودية بين دول المنطقة.⁵

¹- أنظر المادة 03 من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية.

²- أحمد فاروق زاهر ، الجريمة المنظمة: ماهيتها ، خصائصها، أركانها ، مركز الدراسات و البحوث في أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، 2007 ص 07.

³- ذياب البدانية، المنظور الاقتصادي والتقني والجريمة المنظمة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، 1999، ص 202.

⁴- عادل عبد الجواد الكردوسي، التعاون الأمني العربي ومكافحة الإجرام المنظم عبر الوطني، ط1، السعودية، مكتبة الآداب، 2005، ص11.

⁵- شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001، ص3.

ويركز النشاط الإجرامي في السنوات الأخيرة في منطقة المتوسط على العديد من الأنشطة، توسعت بشكل ملحوظ منها، التهريب بمختلف أنواعه وتجارة المخدرات والسلاح وعمليات الاختطاف للحصول على فدية، وقد حول الأفراد والشبكات الضالعة في هذه الأنشطة ثروتهم إلى نفوذ سياسي وقوة عسكرية، كما حولت الصراعات في ليبيا المنطقة إلى مركز رئيس للتجار بالأسلحة¹.

تؤثر الجريمة المنظمة على العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الدول حيث ساعدت العولمة والانفتاح الاقتصادي بين الدول على ظهور عصابات الجريمة المنظمة تمارس أنشطتها متخفية وراء شركات دولية، مما يؤثر على العلاقات بين الدول، كما للجريمة المنظمة آثار كبيرة على المستوى الوطني، سواء كانت من الناحية الاقتصادية أو السياسية أو الاجتماعية أو حتى على مستوى الأفراد وهذه الآثار نذكر منها:

I- من الناحية الاقتصادية: تقوم عصابات الجريمة المنظمة بالسيطرة على قطاع ما من الاقتصاد أو على الاقتصاد بأكمله وذلك بسبب ما تملكه من مبالغ طائلة، فضلا عن قيامها بالسيطرة على مسؤولين في الدولة عن طريق الرشوة والابتزاز، كما تقوم عصابات الجريمة المنظمة بالتهرب الضريبي وعمليات تبييض الأموال و المعاملات المشبوهة وهذا ما يؤثر على الاقتصاد الوطني للدول.

II- من الناحية السياسية : تؤدي الجريمة المنظمة على المستوى السياسي إلى فقدان الثقة في العملية الديمقراطية لقيامها بالسيطرة عليها وإفسادها عن طريق الرشوة والابتزاز للمسؤولين وأصحاب القرار السياسي في الدولة واختراق الأحزاب والتنظيمات السياسية للوصول للسلطة والحفاظ على مصالحها²

¹ - أحمد دلوي، " الوضع الأمني في منطقة الساحل والصحراء وأثره على الجزائر " مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص دراسات مغربية، (كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة)، 2016، ص 48.

² - منيرة مقدر، التعاون الدولي في مكافحة الجريمة المنظمة، رسالة ماستر في الحقوق، تخصص قانون دولي عام وحقوق الإنسان، (جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2014، ص 34-35).

III- من الناحية الاجتماعية: تؤدي الجريمة المنظمة إلى تفشي الفساد بين أفراد المجتمع، وانتشار الرشوة واللاأخاليات، كما تساهم عصابات الجريمة المنظمة من خلال متاجرتها بالمخدرات وترويجها داخل التجمعات مما يؤدي إلى تدمير المجتمع وبالأخص فئة الشباب، ويضاف إلى ذلك فقدان الأمن وانتشار العنف نتيجة ضعف الأجهزة الأمنية في مواجهة الجريمة المنظمة.¹

المبحث الثاني: التهديدات المرتبطة بالسلامة البحرية

تتلخص أهم التهديدات المرتبطة بالسلامة البحرية في التلوث البحري، والأخطار والحوادث البحرية:

المطلب الأول: التلوث البحري

ظلت فكرة تلوث البحر بعيدة عن الأذهان، خاصة في زمن لم يكن قد تطورت فيه السفن بالشكل الذي صارت عليه الآن من حيث الحجم والوقود المستخدم، فقد انقضى عهد المراكب الشراعية المستخدمة للفحم كوقود لها، وأصبح الاعتماد على وقود النفط ومشتقاته، والمشكلة لا تتوقف هنا، بل تكمن الخطورة فيما تسفر عنه عمليات نقل النفط في حالة الحوادث البحرية وما ينجر عنها من كوارث بيئية يترتب عنها اختلال التوازن الحيوي.²

الفرع 1: أخطار التلوث البحري

أولاً: تعريف التلوث البحري

¹ - عادل عبد الجواد الكردوسي، المرجع السابق الذكر 119.

² - علي عدنان الفيل، شرح التلوث البيئي في قوانين حماية البيئة العربية (دراسة مقارنة)، المركز القومي للإصدارات القانونية، العراق، ط 2013، ص 77.

يعرف التلوث بشكل عام على أنه كل تغيير ناتج من تدخل الإنسان في أنظمة البيئة، ويمكن أن يسبب ذلك ضرارا للكائنات الحية بشكل مباشر أو غير مباشر، ويشمل الماء والهواء والغذاء.¹ في حين يقصد بالتلوث البحري حسب الفقرة (أ) من المادة الثانية من اتفاقية حماية البحر المتوسط لسنة 1976 على انها قيام الإنسان سواء بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، بإدخال أيه مواد أو أيه صنوف من الطاقة الي البيئة البحرية، مما يسبب أثار مؤذية كالحاق الضرر بالمواد الحية، او ان تكون مصدر خطر على الصحة البشرية، وعائقا للنشاطات البحرية بما في ذلك صيد الأسماك أو إفساد لنوعية مياه البحر المستخدمة، وانتقاصا لمدى التمتع بها.

ثانيا: أسباب تلوث مياه البحر

يمكن إرجاع أسباب تلوث البيئة البحرية إلى عدة عوامل، لعل هذه العوامل تتمثل:

- **أولاً:** في افتقاد المواطنين للوعي حول الأهمية الكبرى التي تلعبها البيئة البحرية في كل مجالات الحياة تقريبا، (سواء من حيث كونها مصدر مهم لتوليد الطاقة الكهربائية، أو من حيث كونها مصدر مهم لتغذية الإنسان بثرواتها السمكية المتنوعة، وأيضا البيئة البحرية تعتبر آلية من آليات تحقيق اقتصاد الدول... إلخ.²

- **ثانيا:** نجد هذه العوامل تتمثل في عدم الدراية الكافية لدى الإنسان عامة بخطورة النشاطات التي يمارسها بشكل يومي على البيئة البحرية خاصة في الفترات الأخيرة.³

غالبا ما تؤثر تلك النشاطات على صحة الإنسان بدرجة أولى، فهذا الأخير لا يستطيع أن يعيش منعزلا عن العالم عامة وعن البحار خاصة، التي يتخذها كملجأ له في فصل الصيف لقضاء حاجاته، فمعظم بحار العالم أصبحت ملوثة ومعكرة ببقع الزيت النفطي بسبب حوادث السفن التي تؤدي في غالب الأحيان إلى تلوث المياه البحرية بزيت البترول أو النفط ومشتقاتهما.⁴

¹ - حويحي محمود عبد الله، التلوث البحري بالنفط وآثاره مع دراسة للجهود المبذولة لحماية البحر المتوسط من التلوث، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، الجامعة الأسمرية الإسلامية زليتن -كلية الآداب والعلوم 1991.

² - كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010، ص 60.

³ - أقوجيل ليدية وعبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014-2015، ص 04.

⁴ - حافظ إبراهيم مدحت، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب، سنة 1991، ص 285.

تتعدد وتختلف ملوثات البحار من مكان لآخر حول العالم، كما تختلف نسبتها في البحر الواحد حيث تتركز مصادر التلوث على الشواطئ، الأماكن السياحية، المصانع والتجمعات السكانية ويمكننا تصنيفها كما يلي:

I-ملوثات صناعية: وتنتج عن سوء النشاط البشري لمياه البحر، حيث يقوم الإنسان بإلقاء مخلفات صناعية سائلة أو صلبة، بالإضافة لمخلفات عمليات التنقيب عن النفط وعمليات حفر الآبار لاستخراجه من قاع البحار والمحيطات، وكذا التلوث الحراري الناتج عن المحطات الكهروحرارية الساحلية، وتعد المخلفات والنفايات غير القابلة للتحلل كالبلاستيك والمعادن السامة من أخطر الملوثات على البيئة البحرية، ولا يمكن للبيئة البحرية استيعاب هذه الملوثات والتخلص منها فيما عدا قليل من الملوثات العضوية وبكميات محدودة.

يعتبر النفط عامة سائل كثيف متواجد في الطبقة العليا من القشرة الأرضية، يختلف في مصدره وفي تركيبه بحسب مكان استخراجه. فبالرغم أنه يتكون من سلسلة من المعادن الثمينة التي تجعله مصدر مهم للطاقة الأولية ويتم به تشغيل المصانع، ويستخدم في العديد من الحالات لإنتاج منتجات كيميائية، إلا أنه وفي حالة تسربه إلى البحر يصبح مباشرة مصدر أولي لتلوث المياه البحرية في تلك المنطقة، والسبب يعود إلى كونه يتكون من خليط معقد من الهيدروكربونات¹.

II-الملوثات الطبيعية: ويدخل تحت قائمة الملوثات الطبيعية العناصر الصلبة والحارة والغازية الناتجة عن النشاط البركاني والتي تتحول لشوارد حمضية أو ملحية، كما يمكننا أن نجد ملوثات من طبقات الجو مثل الأمطار الحمضية أو التفجيرات النووية بالإضافة لمخلفات الكائنات البحرية الحيوانية والنباتية.

غير أن ما يميز هذا النوع من الملوثات هو أن البيئة البحرية يمكنها استيعابها ضمن الدورة الحيوية لها حيث تقوم بتفتيتها والتخلص منها.

الفرع 2: تلوث البحر المتوسط

¹ - أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005، ص12.

يشكل البحر المتوسط حوضاً مائياً مغلقاً، تتجدد مياهه مرة واحدة كل 80 عام، وتبلغ مساحته 1% من مجموع مساحات البحار، ومع ذلك، فهو ملوث بـ 20% من نسبة التلوث البحري في الكرة الأرضية¹.

في عام 1990 صدر عن برنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) تقرير يفيد بأن 93% من المحاور والأصداف التي جُمعت من البحر المتوسط احتوت على جراثيم غائطية تزيد عن الحد الأقصى المسموح به من قبل منظمة الصحة العالمي، وهذا ناتج عن حركة مرور الناقلات النفطية، وتفريغ الرواسب الزيتية والحوادث البحرية ومصافي النفط وكذلك التنقيب عن النفط في البحر وتبعاً لتقارير برنامج الأمم المتحدة للبيئة UNEP فإن السفن قد رمت أكثر من مليون طن من النفط الخام في هذه المنطقة لوحدها.

كما بين التقرير المذكور، أن كمية المبيدات العضوية التي وصلت إلى البحر الأبيض المتوسط تتراوح بين 90-100 طن ومن بين هذه المبيدات D.D.T و P.C.B والتي تعتبر سامة وتتركز بمعدلات عالية جداً في الأحياء البحرية، يضاف إلى ذلك الأنواع الأخرى للملوثات كالمعادن الثقيلة، التلوث الإشعاعي، والتلوث العمراني².

المطلب الثاني: الأخطار والحوادث البحرية

على الرغم من كل هذا التقدم الصناعي والتكنولوجي الذي توصل إليه الإنسان لمناخطة الطبيعة البحرية، إلا أنه وبسبب استخدامه للسفينة في مختلف المجالات وتحت ضغط احتياجات المجتمع الدولي، فقد تتعرض هذه السفينة للمخاطر أو الحوادث البحرية أثناء سيرها في البحر، تنشأ هذه الحوادث عن فعل الطبيعة أو فعل الإنسان، ولكونها تصيب السفينة في البحر يطلق عليها بالحوادث البحرية نظراً لارتباطها بالبحر مكاناً، وبالرحلة البحرية زماناً، ورغم محاولة الإنسان تنظيم هذه الحوادث على إلا أنه لم يستطع لحد الآن التغلب على كافة العوامل الطبيعية غير المتوقعة من

¹- أمجد قاسم، تلوث مياه البحر الأبيض المتوسط، مقال نشر في مجلة أفاق علمية وتربوية، أكتوبر 2011، في الموقع <http://al3loom.com> تاريخ الزيارة 23 فيفري 2020.

²- أمجد قاسم، تلوث مياه البحر الأبيض المتوسط، مقال نشر في مجلة أفاق علمية وتربوية، أكتوبر 2011، في الموقع <http://al3loom.com> تاريخ الزيارة 23 فيفري 2020.

العواصف والأعاصير، وشدة التيار البحري وارتفاع الأمواج والضباب... الخ، كذلك الأخطاء البشرية والتي تعد السبب الرئيسي في الحوادث البحرية، خاصة ما يحدث لناقلات البترول العملاقة¹.

الفرع 1 : الاخطار البحرية

تتعرض السفن خلال رحلاتها لأخطار بحرية ينجم عنها أضرار بالغة الخطورة، قد تلحق بالسفينة نفسها، أو بالسلع الموجودة على متنها، ويترتب على ذلك حقوق والتزامات لذوي الشأن ولذوي المصلحة، وقد تنشأ عن ذلك خلافات بينهم بشأن تسوية هذه الحقوق والالتزامات، وذلك بسبب الاختلاف حول هل الخطر الحاصل هو خطر بحري أم لا؟ لكي يتسنى تطبيق أحكام الأخطار البحرية على آثارها، وعلى أساسها يتم تسوية ما ينجم عنه.

وهذا الواقع يفترض تحديد مصطلح الأخطار البحرية، وذلك لقياس الخطر الحاصل في المنازعة البحرية، لتسوية خصوماتها، وحل إشكالاتها.²

وقد ذهب الأستاذ حسين فتحي إلى أن الخطر البحري هو الخطر غير المألوف الذي قد يلحق بالسفينة، أو الأموال، أو الأشخاص المعرضين للخطر، أو غير مألوف، أو الذي يمكن أن يلحق بمانح أو مجهز السفينة³.

عرف البعض الخطر البحري بصفة عامة بأنه "ذلك الخطر الذي يحدث في البحر أو بسببه"⁴. ويشترط في الخطر البحري الذي يعتد به مايلي:

- أن يكون استثنائيا ويخرج عن العادي والمألوف للأخطار البحرية، وعلى ذلك فإن شدة الرياح البحرية لا تعد خطرا بحريا لأنها من الأمور البحرية المألوفة، ولكن إذا كانت الرياح قوية وتصل إلى درجة العواصف خرج بذلك عن المألوف وفقا للمجرى العادي للأمور¹.

¹ - LECLEREM Julien, L'assistance aux navires et le sauvetages des épaves, librairie de droit et de jurisprudence, Paris, 1954, p94

² - محمود سمير شرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، طبعة الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة، 1966، ص 128، 129.

³ - حسين فتحي، المساعدة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا، سنة 1986، ص 374-378.

⁴ - سمير شرقاوي، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، سنة 1966 ص 125.

- أن يكون الخطر **حقيقياً**: ويعبر عنه بالخطر الحال وهو ذلك الخطر الذي يمكن أن يكون نتيجة حتمية أو طبيعية لما تعانیه السفينة، أي وشيك الوقوع، فهو لم يتحقق فعلاً، غير أن تحققه يمكن أن يكون نتيجة طبيعية لما يحيط بالسفينة من ظروف كحالة وجود سفينة معطلة في بحر هائج، ورياح عاتية².

وبتحديد هذه الشروط والعناصر، وتوافرها في الحادث الحاصل للسلع يمكن حصر فكرة الأخطار البحرية، وتحديد أنواعها إلى غاية تسوية الآثار الناجمة عن وقوعها³.

إن تنظيم الأخطار البحرية على المستوى الدولي يمثل الجهد الجماعي للمجتمع الدولي، والذي ظهر على شكل إبرام العديد من الاتفاقيات والمواثيق والبروتوكولات الدولية التي أصبحت نصوصها بعد التصديق عليها جزءاً لا يتجزأ من تشريعها الداخلي.

لذلك راعت التشريعات تحديد تعريف لمصطلح الخطر البحري وتحديد نطاقه، بغية تطبيق الأحكام المتعلقة به على آثاره وتسوية خصوماته، وتصدت لذلك التعريف، التشريعات المختلفة في جميع مراحل تطورها التاريخي.

وفي هذا الإطار، تطرقت التشريعات الوطنية لكل خطر على حدة، محددين مفهومه ومبينين أحكامه وكيفية تسوية آثاره، ولم يورد تعريفاً عاماً لمصطلح الخطر البحري والتالي يمكننا أن نجعل الأخطار التي تمس بالملاحة البحرية في ثلاث أصناف: الأخطار الناجمة عن العامل البشري، الأخطار الناجمة عن العامل التقني والأخطار الناجمة عن العامل الطبيعي.

أولاً: الأخطار الناجمة عن العامل البشري

يعد العنصر البشري أحد أهم الأسباب لوقوع الحوادث البحرية، حيث تصل نسبة مساهمة العنصر البشري في وقوع الأخطار البحرية إلى ما يقارب من 80% من إجمالي الأخطار المسجلة¹.

¹ - حسين فتحي، المرجع السابق، ص 387.

² - التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، صلاح محمد سليمة، مكتبة القانون والاقتصاد، ط 2014، ص141.

³ - حسن حرب اللصاصمة، الأخطار البحرية دراسة مقارنة، دار الخليج، سنة 2017 ص 45.

يمكن القول بأن العنصر البشري كسبب من أسباب الحوادث البحرية هو كل فعل أو إهمال متعمد أو غير متعمد يمكن أن يؤدي إلى تحقق الحادثة البحرية، وعلى الرغم من التقدم العلمي والتكنولوجي في السفن وما ترتب عليه من وسائل متطورة، فإن العنصر البشري ما زال في مقدمة الأسباب التي تؤدي إلى وقوع الحوادث البحرية، وتتنوع صور مساهمة العنصر البشري في وقوع الحوادث البحرية إلى صور عديدة منها:

I/- التدخل العمدي: ويتمثل في ارتكاب الأشخاص لحوادث عمدية سواء كانت من أفراد الطاقم، كما في حالة السرقة من جانب أفراد الطاقم أو التدخل العمدي من جانب الربان في التفريغ المتعمد في إلقاء مياه التوازن خارج مرافق الاستقبال المخصصة في الموانئ.

II/- التدخل غير العمدي: ويتمثل في الخطأ كما في حالة الجنوح أو الإهمال في قيادة السفينة من جانب الربان بما يترتب عليه التصادم أو الحريق أو الارتطام، كما في حادث العبارة سالم اكسبريس التي غرقت على السواحل المصرية في عام 1991 نتيجة سلوك الربان طريق بحري بخلاف الطريق المحدد مما ترتب على ذلك ارتطام السفينة بالشعاب المرجانية وغرق السفينة وبالتالي وفاة 464 شخص.²

III/- التدخل الطارئ: كما في حالة التدخل لإنقاذ الأشخاص أو الأموال طبقاً لما تفرضه الاتفاقيات الدولية،

IV/- الإجهاد: يعد الإجهاد البدني والإرهاق الذهني من أهم الأخطاء المسببة للحوادث البحرية وينشأ من الأسباب التالية: العمل المتواصل، عدم النوم بكفاية، القلق، توجع في العضلات...إلخ

وقد تضمنت المعاهدات الدولية المتعلقة بعمل البحارة على السفينة النص على ضرورة حصول هؤلاء على قدر كاف من الراحة، كما أنه لا يجوز أن تزيد ساعات العمل عن قدر معين

¹ - Elise DECOLA and Sierra FLETCHER NUKA, Research et Planning Group, LLC, An Assessment of the Role of Human Factors in Oil Spills from Vessels, report to Prince William sound Regional Citizen's Advisory Council, August 2006.

² - صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014، ص78.

تتحقق فيه متطلبات المعاهدة، وذلك على أساس ثماني ساعات عمل يوميا ويوم راحة في الأسبوع والراحة وأيام العطلات العامة.

V/- عدم الامام بقواعد وتعليمات السلامة البحرية: تضمن المعاهدات الدولية النص على عدد من المتطلبات يجب توافرها في السفن تتعلق بالسلامة البحرية، فإذا أغفل المجهز والريان هذه المتطلبات فإن ذلك قد يترتب عليه المساس بالبيئة البحرية وسلامتها.

وكذلك الاتفاقيات الدولية لمستويات التدريب واصدار الشهادات وأعمال النوبة البحرية لسنة 1978، التي تضمنت النص على الشروط والمؤهلات الواجب توافرها في أفراد الطاقم والدورات التدريبية التي يجب أن يحصل عليها أي من هؤلاء.

IV/- عدم توفر المهارة والكفاءة المناسبة في أفراد الطاقم: يجب أن تتوافر في أفراد الطاقم المهارة الكافية والكفاءة المناسبة لأداء المهام المكلف بها على السفينة، والتي تختلف باختلاف نوع السفينة، وتظهر كفاءة الريان وأفراد الطاقم في التعامل مع الحادث واتخاذ القرار المناسب بعد تقييم الحادثة ومدى الحاجة إلى تدخل سفينة أخرى بتقديم خدمات الإنقاذ.¹

ثانياً: الأخطار الناجمة عن العامل التقني

قد تكون السفينة ذاتها سبب من أسباب الأخطار البحرية، وقد يتخذ ذلك شكل العيب الخفي في بناء السفينة، وقد يتخذ عدم تحقيق المتطلبات التي يجب توافرها في السفن والتي تضمنتها النصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية، ومنها ما يتعلق بمتطلبات الاتزان الآمن، ومنها ما يتعلق بالسلامة للسفينة والأشخاص ومنها ما يتعلق بتدابير الوقاية من الحرائق، وهذه المتطلبات قد تكون متطلبات عامة لجميع السفن، وقد تكون متطلبات خاصة ببعض السفن.

وتتلخص الأخطار الناجمة عن العامل التقني، في أعطال الأجهزة والمعدات الملاحية البحرية على ظهر السفن أو فشل فني أو عطل في المحركات التي تسيّر السفينة وبالتالي فقدان السيطرة على السفينة بالكامل، هذا إضافة إلى العيوب الخفية التي تظهر بمناسبة تشغيل السفينة

¹ - أنظر التوصية رقم 649 الصادرة عن لجنة السلامة البحرية بتاريخ 01 ماي 1991، بشأن تفسير القرار رقم 60 المعتمد من طرف نفس اللجنة للمنظمة البحرية الدولية.

والناجمة في الأساس عن عدم الالتزام بالمعايير الدولية في بناء السفن ومتابعة حالة السفينة الفنية وضمان صلاحيتها للعمل والإبحار¹.

ثالثاً: الأخطار الناجمة عن العامل الطبيعي أو القوة القاهرة

من الأسباب التي يمكن أن تؤدي إلى أخطار السلامة البحرية تلك الأخطار الناتجة عن الظواهر الطبيعية والظروف الاستثنائية التي لا يمكن دفعها أو توقعها، وتدخل القوة القاهرة ضمن الظروف الاستثنائية التي لا يمكن توقعها أو تفاديها، حيث يتم تعريف القوة القاهرة بأنها الواقعة أو الحادثة التي يتعذر على الانسان دفعها والتي لا تتوقع عادة ولا يمكن إسناد الضرر الحادث للغير إليها ويشترط في القوة القاهرة وكذا الظروف الطبيعية الاستثنائية شرطان:

1- ألا يمكن تفاديها؛

2- ألا يمكن توقعها.

ولا يعتبر هيجان البحر أو ارتفاع الموج قوة قاهرة أو ظاهرة استثنائية لأن ذلك من الأمور المتوقعة في الملاحة البحرية² وعلى ذلك فإن سوء الأحوال الجوية ليس ظرفاً استثنائياً إلا إذا زاد عن الحدود المعقولة والمتعارف عليها في مجال الملاحة البحرية مثل العواصف الفجائية³.

الفرع 2 : الحوادث البحرية

تعددت تعريفات الحادث البحري وتنوعت بحسب الجانب الذي يركز عليه التعريف سواء كانت هذه التعريفات ضمن النصوص القانونية، أو المدونات الدولية، أو تعريفات فقهية.

¹ - مقال منشور بمجلة ريان السفينة بتاريخ 07 جوان 2017 في الموقع www.assafinaonline.com، تاريخ الزيارة 2020/02/14.

² - الريان طلال الشواربي والريان صلاح صالح، التصادم البحري وأحكامه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ط 1995، ص 16 .

³ - حادثة الناقلة Marry Anne، حيث أنه بتاريخ 22 جويلية 1999 ونتيجة للعواصف الشديدة وهياج البحر الشديد غرقت السفينة الفلبينية وكانت تحمل حوالي 711 طناً، أنظر تقرير الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1999 ص 115.

فقد عرفت اتفاقية ماريول (MARPOL) لسنة 1978/1973 الحادث بأنه "أي حادث يتضمن التصريف الفعلي أو المحتمل لمادة ضارة"¹، وهذا التعريف ركز على جانب واحد فقط وهو النتيجة المترتبة على حادث التلوث البحري من السفن، وهو تعريف منتقد لكونه يشمل نوع واحد من الضرر وهو الضرر البيئي دون غيره من الأضرار التي قد تلحق بالإنسان أو الحيوان².

أخذ قانون التجارة البحري الإنجليزي في تعريفه للحادث البحري بالمفهوم الوارد في اتفاقية المسؤولية المدنية سنة 1969 بأن الحادث: يشمل كل حادثة أو سلسلة حوادث ذات المصدر الواحد ويترتب عليه تسرب أو تفرغ زيت للمياه الإقليمية الإنجليزية، ويشمل جميع صور الحوادث (سواء الناشئة عن التصادم، أو الحريق، أو الجنوح...)³.

أما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، فقد عرفت الحادث البحري على أنه حادث أو مجموعة الحوادث تقع على ظهر السفينة أو خارجها ويترتب عليه الإضرار بالإنسان أو الحيوان أو البيئة البحرية أو يهدد بحدوث خطر بحري آخر وتشمل التصادم والغرق والجنوح وخلافه.

تعتبر الحوادث البحرية التي تتعرض لها السفن من تهديدات السلامة البحرية التي تتسبب في أضرار للسفن والسلع الموجودة على متنها، وبناء على القائمة التي تم نشرها من طرف مكتب التصنيف LLOYO'S REGISTER، يمكننا أن نميز سبعة 07 حوادث بحرية⁴ وهي:

أولاً: التلف

التلف هو الخطر الذي يلحق بالسفينة، ويُعرف من جهة أخرى بالضرر الذي يلحق بالسفينة، كما أنه قد ينشأ عن قوة قاهرة أو عن عيب ذاتي في السفينة أو عن الاستعمال العادي لها

¹ - أنظر الفقرة السادسة من المادة الثانية من اتفاقية ماريول لسنة 1978/1973.

² - صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014، ص63.

³ - أنظر الفصل السادس من قانون التجارة البحرية الإنجليزية 1995.

⁴ - لويد رجيستر LLOYO'S REGISTER : هي هيئة تجارية مقرها بلندن وتقدم معلومات وافية عن السفن و ملاكها و الأعلام التي ترفعها ، كما تقدم معلومات عن خسائر السفن وتعتبر أكبر هيئة تمتعا بالثقة العالمية و لديها 1800 وكيل في الموانئ العالمية.

في الغرض المتفق عليه. قد يقرر الريان تفاديا للخطر أن يزيد من سرعة السفينة عن المعدل الطبيعي فيتلف من جراء هذه السرعة بعض الأجهزة.

تنص المادة 37 الفقرة الأولى على مأل السفينة التي تلفت وهو شطبها من دفتر تسجيل

السفن الاتي نصها: "تشطب السفينة من دفتر التسجيل في الأحوال التالية: إذا أو تلفت¹."

ثانياً: الحريق والانفجار

يعرف الحريق على أنه عملية تفاعل كيميائي، تحدث ما بين ثلاثة عناصر هي المادة، الحرارة والاكسجين، بنسب معينة بحيث إذا غاب أحد هذه العناصر الثلاث لا يكون هناك اشتعال ويقصد بالانفجار ظاهرة التفكك العنيف والفوري للعناصر في جزء من أجزائها يصاحبه صوت قوي. وتعود أسباب الحرائق على متن السفن إلى:

- التدخين: عند الحديث عن أسباب حدوث الحرائق سواء على السفن أو على الأرض نجد انه دائماً ما يأتي التدخين في المرتبة الأولى، وذلك نظراً لأن التدخين ممكن في أي مكان وفي أي وقت وبالتالي فإن الإنسان غير المسؤول أو المدرك لخطورة التدخين يمكن أن يتسبب في حدوث كارثة بسبب سيجارة، كما يقوم بعض الأشخاص بالتدخين داخل عناصر الشحن والتي تحتوي على بضائع قد تكون قابلة للاشتعال ولا بد أن نعلم أن رماد السجائر يحتوي على حرارة كافية لبداية الحريق بالنسبة لبعض المواد والخطورة أن يتم إلقاء السيجارة وهي مشتعلة ويبدأ الحريق وقد يتم غلق العنبر ولا يتم اكتشاف الحريق، إلا بعد مغادرة السفينة الميناء وأيضاً التدخين داخل غرفة الماكينات أو المخازن وكلها تحتوي على سوائل قابلة للاشتعال والحريق في هذه الأماكن ليس من السهولة السيطرة عليها.

- أعمال القطع واللحام: تتسبب الحرارة الصادرة والشرر المتطاير من أعمال القطع واللحام إلى حدوث حريق وذلك سواء كانت العمليات باستخدام الكهرباء أو الأكسجين وفي حالة وجود أي مواد قابلة للاشتعال بالقرب من عمليات اللحام أو القطع قد تشتعل ويبدأ الحريق خاصة عند القيام بهذه الأعمال دون التقيد بمبادئ الأمن والسلامة

¹ - شعبانة شعبان وبن سخريه حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، جامعة عبد الرحمن ميرة بجاية، سنة 2018، ص 66.

- مطبخ السفينة: من الأماكن التي تعمل لفترات طويلة وهي تحتوي على مواد قابلة للاشتعال، فالإهمال والتساهل في أعمال المطبخ يمكن أن يحدث حريق، بسبب الزيوت المترسبة في أنحاء مختلفة من المطبخ نتيجة عدم التنظيف المستمر وبتوافر المصدر الحراري يكون سبب مباشر في حدوث الحريق. لذا يجب أن يعلم القائم بالعمل داخل المطبخ الأماكن التي يفصل منها مصدر الطاقة عن الأفران بمجرد حدوث أي حريق داخل المطبخ سواء كان مصدر الطاقة كهربائياً أو غازياً¹.

- حرائق الكهرباء: الضغط الزائد على أسلاك الكهرباء مع عدم متابعة صلاحية هذه الأسلاك يشكل خطر كبير على السفينة كما أن الوصلات الكهربائية المكشوفة تعتبر مصدر لخطر الحرائق.

- عابري الشحن: تحتوي عابري الشحن على العديد من المواد القابلة للاشتعال سواء من البضائع المشحونة أو الأدوات التي تستخدم في ربط وحص البضائع، لذا يجب الحذر عند العمل داخل العنابر سواء أثناء الشحن أو التفريغ حيث يجب متابعة الشحنة، فإذا كانت هناك أي شحنة غير سليمة فيجب رفض هذا الطرد، لأن بعض المواد قد تكون السبب في حدوث اشتعال ذاتي داخل العنبر بعد فترة عندما ترتفع درجة حرارته وربما تتسبب في اشتعال شحنات أخرى داخل العنبر.

- المخازن: تحتوي على العديد من المواد القابلة للاشتعال كالأصباغ على سبيل المثال فيجب إتباع التعليمات الصحيحة أثناء التخزين.

- السنينة: تكمن خطورة كبيرة داخل سنينة غرفة الماكينات حيث تتجمع بها الزيوت المتساقطة وأيضاً الوقود والشحومات وهي توجد عادة مختلطة بالهواء الجوي، فإذا حدث أي مصدر للاشتعال مثل إلقاء سيجارة أو عود ثقاب سوف تشتعل، وتكمن الخطورة في سرعة اشتعال وانتشار النيران أسفل غرفة الماكينات بالكامل لذا يجب تنظيفها باستمرار واستخدام منقى الزيوت.

- المدخنة: يحدث الحريق أحياناً على سطح السفينة نتيجة تساقط شرر من المدخنة على مواد قابلة للاشتعال لذا يتم ملاحظة المدخنة باستمرار والتأكد من عدم وجود أي شرر متصاعد من المدخنة

¹ - مقال للأستاذ محمد علي الفقي، جريدة الصياد، العدد العشرين، ماي 2003، في الموقع:

www.kenanaonline.com تاريخ الزيارة 2016/06/23.

خاصة عند بداية الرحلة وبعد التوقف لفترة طويلة بالميناء مع وجود مراقبة مستمرة ليلاً على أسطح السفينة¹.

أما الانفجار فهو زيادة مفاجئة في الحجم مصحوبة بانطلاق كمية كبيرة من الطاقة حيث يتم ذلك بصورة بالغة الشدة. عادة مع تولد حرارة مرتفعة وانطلاق غازات من الأماكن المغلقة في السفينة كالانفجارات التي تحدث في غرف المحركات أو مخازن الوقود... إلخ

ثالثاً: التصادم

من بين المخاطر البحرية العديدة التي تنطوي عليها الملاحة البحرية، يأتي التصادم البحري في مقدمة تلك المخاطر وأخطرها على الإطلاق، وشيوعه ليس فقط في البحار العامة بل أيضاً في الساحل، وخاصة عند دخول المناطق الملاحية الضيقة، والتي غالباً ما يسفر عنها أضراراً جسيمة تلحق بالسفن المتصادمة والبضائع المنقولة عليها وبأفراد الطاقم والمسافرين، كما أن للتصادم البحري آثاراً بالغة الخطورة، لا تقف عند الاصطدام والضرر الحاصل بالسفينتين المتصادمتين، بل قد يمتد أيضاً إلى البيئة البحرية كما لو تسبب في تسرب للمواد البترولية أو المواد السامة المنقولة بحراً .

خطورة التصادم البحري، كانت سبباً في وجود العديد من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية والتشريعات الوطنية التي تناولت الموضوع من مختلف جوانبه القانونية، ونظمه أيضاً القانون البحري الجزائري، حيث تعرض لتعريفه وقواعده العامة وبيان صور المسؤولية وأحكامها، ودراسة مسألة الإختصاص بنوعيتها المدني والجزائي.

وقد عرفته المادة الأولى من اتفاقية التصادم البحري على أنه "الارتطام الذي يحدث بين سفينتين بحريتين أو بين سفينة بحرية ومركب للملاحة الداخلية بغض النظر عن المياه التي يقع فيها التصادم"².

إن التصادمات البحرية تحدث غالباً بين سفن ترفع أعلاماً مختلفة وهذا من شأنه أن يخلق تنازع بين الدول، لذا فكر البعض في وضع معاهدة لتوحيد القواعد التي تحكم هذا النوع من الحوادث فجاءت معاهدة بروكسل الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية.

¹- محمد علي الفقي ، جريدة الصياد، المرجع السابق.

²- انظر مواد الاتفاقية الدولية للقواعد الخاصة بالأحكام التي تحدد المسؤولية عن التصادم المصادق التي عقدت بتاريخ 23 سبتمبر 1910.

وحتى يعتبر التصادم بحريا لا بد أن تتوافر فيه الشروط التالية:

- أن يقع التصادم بين سفينتين أو بين سفينة ومركب للملاحة الداخلية، ولا يهم نوع السفينة ما إن كانت تجارية أو للصيد أو للنزهة، وأيا كان مكان الحادث سواء كانت المياه بحرية أو داخلية، غير أنه لا يعتبر حادث تصادم بحري إذا ما وقع بين مراكب مخصصة للملاحة النهرية الداخلية حتى ولو وقع الحادث في مياه بحرية.

- أن يقع التصادم بين سفن عائمة، فإذا ارتطمت السفينة بجسم ثابت فلا يعد ذلك تصادما بحريا كأن تصطدم برصيف أو صخور، كما لا يعد كذلك تصادما بحريا عندما تصطدم السفينة بجسم عائم لا يعتبر سفينة أو مركب للملاحة الداخلية، كما لا يهم ما إذا كانت في حالة حركة أو في حالة رسو.

- التصادم المادي: يشترط حتى يعد الحادث تصادما بحريا أن يحدث احتكاك مادي بين المنشأتين فمثلا لا يعد ناشئا عن تصادم الضرر اللاحق بالسفينة بسبب الأمواج العنيفة التي تحدثها سفينة أخرى مارة بالقرب منها دون أن ترتطم بها¹.

أما القانون الجزائري فقد عرف التصادم البحري على أنه كل ارتطام مادي أو اصطدام بين السفن في البحر أو بين السفن وبواخر الملاحة الداخلية دون اعتبار للمياه التي وقع فيها التصادم، بل ولم يقف عند هذا الحد، حيث اعتبر من قبيل التصادم الارتطام الذي يحصل بين سفينة ومنشأة ثابتة أو شيء ثابت في نقطة معينة وواقعة في الأملاك العمومية البحرية.²

رابعاً: الارتطام

يأخذ الارتطام نفس أحكام الاصطدام، غير أنه يكون بين سفينة ومساحة مائية، جسم عائم ثابت أو متحرك.

خامساً: الجنوح

1- أنظر مواد المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالمصادمات البحرية المصادق الموقعة ببروكسل في 23 سبتمبر 1910.

2- أنظر المادة 281 من القانون رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم.

هو نوع من الحوادث البحرية الناتجة عن ارتطام سفينة بقاع البحر أو ممر مائي ويتم بسبب الاحتكاك غير العمدي لهيكل السفينة مع القاع وهذا ما يميزه عن الإجناح الذي يعتبر عمديا. كما عُرف على أنه احتكاك السفينة باليابس، أو هو موقف حادثي تتمدد فيه العارضة الرئيسية للسفينة على قاع صخري، أو طيني، أو رملي فتتوقف عن الحركة، دون إرادة من ربانها، نتيجة عوامل خارجية مثل الرياح أو ارتفاع مستوى اليابس، أو عدم وجود خرائط للمكان.

يؤدي الجنوح إلى تلف الجزء المغمور من بدن السفينة، وخاصة الهيكل السفلي، مع ما يصاحبه من تسرب المياه، والتي قد تعرض سلامة السفينة للخطر وعدم الاستقرار. وفي الحوادث الأكثر خطورة، قد تؤدي إلى انشطار البدن، وفقدان السفينة، وفي أسوأ الحالات قد تحدث خسائر بشرية.

كما قد يكون الجنوح خطرا في حد ذاته، يستوجب تقديم خدمات الإنقاذ، وقد لا يكون هو الخطر، وإنما مسبب للخطر كما في حالة جنوح ناقلة بترول عملاقة على أحد جانبي قناة ملاحية، فهذا الجنوح في حد ذاته لا يمثل خطرا حقيقيا، وإنما قد يكون سبب لخطر أكبر مثل التلوث الناشئ عن اصطدام أي سفينة أخرى بها.¹

سادسا: فقدان

فقدان السفينة في البحر، يعني انقطاع الأخبار عنها لمدة زمنية، وتقدير هذه المدة يختلف من دولة إلى أخرى، ففي ظل القانون الجزائري تعتبر السفينة مفقودة بانقطاع الأخبار عنها لمدة 3 أشهر عملا بنص المادة 39 من القانون البحري الجزائري، التي نصها: "إذا انقضت مدة 3 أشهر عن تاريخ وصول الأخبار الأخيرة من السفينة، عدت هذه الأخيرة مفقودة في ذلك التاريخ الأخير".

كما تضيف نص المادة 42 من ذات القانون أن الوزير المكلف بالبحرية التجارية يعين السلطات المختصة للتصريح بأن السفينة مفقودة وهي على النحو الآتي: "يعين الوزير المكلف بالبحرية التجارة السلطات المختصة للتصريح بأن السفينة مفقودة أو غير قابلة للتصليح أو لا تستأهل التصليح ويحدد الاجراءات بهذا الشأن". وتعتبر هذه الحالة سببا لشطب السفينة من دفتر التسجيل الوطني.

¹ - عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، ط 1997، ص 125.

سابعا: الغرق

تضم قيعان البحار والمحيطات إلى يومنا هذا عددا كبيرا من السفن الغارقة، بسبب سوء الأحوال الجوية ونعني بالغرق الانغماس الكلي أو الجزئي للسفينة بسبب دخول مياه البحر إليها أو انكسار السفينة على جزئين.

ويعد الغرق أحد أهم الحوادث البحرية التي قد تتعرض لها السفينة، أو الأموال، أو الأشخاص، حيث يهدد السفينة وما عليها، فضلا عن إمكانية تهديده للبيئة البحرية والأمثلة على الغرق كأحد الحوادث البحرية كثيرة جدا منها حادث غرق العبارة السلام 98 في عام 2006، والعبارة سالم إكسبرس عام 1992، والسفينة تاييتيك في عام 1912 وغيرها من السفن¹.

يمكن أن تغرق السفن بطريقتين: إما أن تغرق بطريقة عمودية، بسبب دخول المياه إلى جوفها بسبب ثقب في هيكل السفينة أو مياه الامطار، أو ترك عنب السفينة مفتوح خلال الرحلة البحرية ... وبالتالي يؤدي الى زيادة وزنها عن قوة دفع المياه الذي ينجر عنه غرقها الحتمي. كما يمكن أن تغرق السفن بانقلابها بسبب فقدان المحرك الرئيسي، فالسفينة بدون محرك تبقى عرضة للتيارات البحرية إلى أن تنقلب، أو بسبب انتقال البضاعة على متنها من جانب لأخر نتيجة عدم ربطها جيدا، وبالتالي فقدانها للتوازن.

في الأخير، نخلص إلى القول أن الحوادث والأخطار البحرية متعددة الآثار، حيث تتعدى آثارها أطراف الحادث فزيادة على مجهز السفينة وأصحاب البضائع يمس الحادث البحري بهيئات التصنيف، دولة العلم وكذا الدولة التي وقع في إقليمها الحادث البحري.

لذلك يجري عقب كل حادث، القيام بتحقيق بحري لمعرفة ملابسات وأسباب الحادث، حيث يعد من الموضوعات المهمة جداً في التجارة البحرية سواء بالنسبة لسلطات الدولة (سواء كانت دولة العلم أو دولة الميناء أو الدولة الساحلية) وكذلك تحديد مرتكب الواقعة المسببة للحادث البحري البحري وكذلك بالنسبة للريان في تحديد ما يتعلق بالسلامة البحرية²

¹ Philippe Boisson, Politique et Droit de la Sécurité Maritime, Edition BUREAU VERITAS, Paris 1998, P 11 et 12.

² صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، الطبعة الأولى، سنة 2014، ص 10.

الفصل الرابع

المبادرات الدولية والإقليمية للأمن والسلامة

البحريين المتخذة في البحر المتوسط

الفصل الرابع: مبادرات الأمن والسلامة البحريين المتخذة في المتوسط

بالنظر إلى ما تم التطرق إليه في الفصل الثالث والمتعلق بتهديدات الأمن والسلامة البحريين في منطقة المتوسط، قامت الدول المحاذية لهذه المنطقة بالتعاون فيما بينها ببناء عدد من المبادرات المتعلقة بالأمن والسلامة، هدفها التصدي لكل ما من شأنه الإضرار بمصالح هذه الدول.

إن بناء مبادرات إقليمية وثنائية لم يكن بالأمر الهين، في ظل التفاوت بين دول الضفتين، وما لذلك من تأثير وانعكاسات على الاستقرار الاجتماعي والسياسي، فضلا عن اتساع الفجوة الاقتصادية بين الطرفين وما يدعم ويزيد الوضع سوءا تزايد ظاهرة الاعتماد المتبادل بين الدول والاتجاه نحو عالمية الاقتصاد، مما يبرر أيضا مشكل الخلل الديمغرافي والتكنولوجي على ضفتي المتوسط¹.

المبحث الأول: مبادرات الأمن البحري في المتوسط

مثلت أوروبا ولوقت طويل هيمنة على رسم معالم الأمن وكرست منطق القوة في الفضاء المتوسطي ككل وفي المتوسط الغربي على وجه الخصوص، ولتأكيد سيطرت أوروبا على هذا المجال الجغرافي يكفي الإشارة هنا إلى المبادرات الأمنية التي أطلقت باتجاه دول جنوب المتوسط وصيغة في مجملها من طرف دول تنتمي إلى الجزء الشمالي للمتوسط.

إن تعددت المبادرات الأمنية في منطقة المتوسط، يوحى بالاهتمام الكبير بهذه المنطقة، غير أن إطلاقها في السياق الدولي المرتبط بعملية التسوية السلمية للصراع في الشرق الأوسط، يؤكد اعتقاد الدول العربية أنها مجرد أطر للتطبيع مع إسرائيل، خاصة و أن أي جمود في مسار السلام يؤدي إلى التراجع عن تطبيق مبادئ هذه الحوارات المتعددة الأبعاد، كما أن اقتصار هذه الأخيرة على المجال الأمني دون سواه من الأبعاد الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية... بالرغم من صياغتها في

¹ - محمود عبد الحميد سليمان، مؤتمر فاليتا للأمن والتعاون في البحر المتوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد 123، جانفي 1996، ص 297.

شكل شركات يثبت أنها صُممت خصيصا من أجل احتواء مخاطر تهديدات أمنية أفرزتها بيئة دولية طغت عليها فكرة المصالح الأمنية أكثر من تحقيق أمن الأفراد ، المجتمعات أو الدول ككل¹.

المطلب الأول: المبادرات المتعددة الأطراف

فتحت نهاية الحرب الباردة وحرب الخليج أطر تعاون متعددة الأطراف جديدة في منطقة البحر الأبيض المتوسط شاركت في صياغتها وتنفيذها عدد من الدول المشكلة لهذا الفضاء.

استخدمت دول المتوسط هذا المبادرات لمحاولة إقامة تعاون مشترك بين سكان غرب البحر الأبيض المتوسط من أجل إقامة اتصالات منتظمة ودائمة بين دول جنوب أوروبا (فرنسا وإيطاليا وإسبانيا) والمغرب العربي (الجزائر، المغرب، تونس)².

بالرغم من تعدد المبادرات والأهداف التي صيغت في شكلها، إلا أنها ارتبطت بشكل وثيق بالتهديدات المرتبطة أصلا بالمنطقة المتوسطية والتي ارتكزت على ثلاثة محاور:

- التعامل مع المخاطر في منابعها قبل أن تصل إلى عتبات الدول الأوروبية؛
- الحاجة إلى تطوير قدرات جديدة؛
- التعاون القوي بين الدول والكيانات الدولية.

وعليه سنتطرق إلى مجمل هذه المبادرات وفق تسلسلها الزمني مع إبراز سيطرة الطرف الأوروبي باعتباره كان وراء كل المبادرات التي تم إطلاقها في منطقة المتوسط مع التركيز على الدوافع الحقيقية لتلك المبادرات³.

¹ - زاوي رايح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأمن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الدراسية 2013-2014، ص 142-ص 132.

² - CHERIGUI (Hayete), La Politique Méditerranéenne de la France , Edition l'harmattan, Paris, 1997, p - 85.

³ - محمد حسون، استراتيجية حلف الناتو الشرق أوسطية بعد انتهاء الحرب الباردة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 24، العدد الأول، ص 497.

الفرع 1: الحوار الاطلسي المتوسطي

أولاً: النشأة

يعتبر الحوار الأطلسي المتوسطي، الذي تم الإعلان عنه من طرف المجلس الشمالي الأطلسي سنة 1994، أحد أهم الحوارات الأمنية في المتوسط، تم الاعلان عن الحوار الأطلسي المتوسطي ، ويضم حاليا دول حلف شمال الأطلسي وسبع (07) دول ليست أعضاء في حلف الناتو، وتقع في منطقة البحر الأبيض المتوسط وهي: الجزائر، مصر، الأردن، إسرائيل، موريتانيا، المغرب وتونس.

يعد هذا الحوار عنصرا مكملا لتكيف وتأقلم الحلف مع بيئة أمن ما بعد الحرب الباردة ويعكس في نفس الوقت رؤية حلف شمال الأطلسي في أن الامن مرتبط بصورة وثيقة بالأمن والاستقرار في منطقة البحر الأبيض المتوسط وتتلخص الأهداف العامة لهذا الحوار في:

- المساهمة في الأمن والاستقرار الإقليميين؛

- تحقيق مستويات أفضل من الفهم المتبادل؛

- تبديد أي تصورات خاطئة لدى دول الحوار حول حلف الناتو.

أما فيما يتعلق بمبادئه الرئيسية، فإن الإطلاق الناجح لمبادرة الحوار الأطلسي وما تلاه من تطور لذلك الحوار، حسب الوثيقة المعرفة للحوار الأطلسي المتوسطي، يقوم على المبادئ التالية¹:

- يعد الحوار عملية تقدمية من حيث المشاركة فيه، وقد أدت هذه المرونة إلى زيادة عدد الدول المشاركة فيه، فقد انضمت الأردن إليه في نوفمبر 1995، ثم تلتها الجزائر في مارس 2000.

- يتيح الحوار الفرصة لعقد اجتماعات متعددة الأطراف على نحو منتظم، مثل الاجتماعات التي تضم الحلف والدول المتوسطية السبع (07).

- يتعامل الحلف مع جميع الدول المتوسطية المشاركة في الحوار بالتساوي وبنفس القدر من نشاطات التعاون.

¹- زاوي رايح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولوج معمرى، كلية الحقوق والعلوم السياسية، السنة الجامعية 2013-2014، ص 221.

ثانياً: الجزائر والحوار الأطلسي المتوسطي

وجه مجلس حلف الشمال الأطلسي دعوة إلى الجزائر في 08 مارس 2000، للحوار المتوسطي، وقد جاءت هذه الدعوة في وقت متأخر نسبياً مقارنة بالدول المتوسطية الأخرى وهذا بسبب موجة العنف السياسي التي شهدتها الساحة السياسية الجزائرية. بالرغم من التأخر في التحاقها بالحوار، وصلت الجزائر بعلاقاتها مع الحلف الأطلسي تقريبا إلى نفس المستوى الذي بلغته علاقات الدول المتوسطية الأخرى مع المنظمة، ويبرز ذلك من خلال التبادل المستمر للزيارات بينها وبين المنظمة والمشاركة في الملتقيات والمؤتمرات التي تجمع بين دول الحوار على الضفتين من المتوسط، وفي هذا الإطار تم إجراء مناورات مشتركة بين وحدات من القوات البحرية الجزائرية مع المدمرة أرتير ورادفورد من الأسطول الأمريكي السادس في الفترة الممتدة من 06 إلى 09 ماي 2000 بعالي البحار.¹ كما رست المدمرة الأمريكية ميثشر التابعة إلى الأسطول السادس بميناء الجزائر في الفترة الممتدة من 04 إلى 08 فيفري 2001، للمشاركة في تمارين مشتركة مع القوات البحرية الجزائرية.²

بالنسبة للجزائر، فإن انضمامها في مارس 2000 للحوار الأطلسي المتوسطي له عدة معازي، لعنل أهمها:

- أ/- إضفاء مصداقية أكبر على الاطروحات الجزائرية بأن التوجه نحو التعاون الدولي ضروري لمواجهة الإرهاب باعتبارها ظاهرة معولمة ليست هناك أية دولة في العالم في مأمن منها.
- ب/- إشارة إلى تحسن الوضع الأمني الداخلي وخروج البلاد من أزمة امتدت لأكثر من عشرية كاملة، وهو الأمر الذي أفقد التردد السياسي للحلفاء إزاء انضمام الجزائر للحوار.
- ج/- إرادة الجزائر وسعيها للتموقع في الوضع العالمي الجديد.
- د/- إثبات توجه الأطلسي في إطار مقارنته الجديدة، لإقامة روابط مهمة مع دول جنوب المتوسط.³

¹ - سعاوي بوسالم، المناورة البحرية الجزائرية الأمريكية، اكتساب خبرات وتجربة، مجلة الجيش، العدد 443، جوان 2000، ص 11.

² - شطاطة خنفار، تمارين بحرية جزائرية - أمريكية مضادة للغواصات، مجلة الجيش، العدد 452، مارس 2001، ص 11.

³ - عبد النور بن عنتر، البعد المتوسطي للأمن الجزائري الجزائر، أوروبا والحلف الأطلسي، الجزائر، المكتبة العصرية للطباعة والنشر والتوزيع، 2005، ص 213.

ثالثاً: عملية المسعى النشط Active Endeavour:

مباشرة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001، تم إطلاق عملية المسعى النشط من طرف حلف شمال الأطلسي في حوض البحر الابيض المتوسط لمكافحة الارهاب، ومنع تهريب المخدرات وانتشار أسلحة الدمار الشامل، هذا المنتدى يعد وحدة استخباراتية متخصصة تابعة للمركز الاستخباراتي المؤسس في نفس السنة لتحليل المعلومات المدرجة كخطوة في مكافحة الإرهاب.¹

لقد تم وضع وتفعيل مبادرة المسعى النشط من طرف الحلف في أكتوبر 2001، كرد فعل على العمليات الموصوفة بالإرهابية وفقاً للمادة الخامسة (05) من ميثاق الحلف، لتتوسع ابتداء من 2003 بعد انتشارها في المتوسط الشرقي في أكتوبر 2001، كإجراء رادع ومساند للتدخل الأمريكي في أفغانستان، ويتم تسيير وإدارة العمليات في مدينة نابولي الإيطالية.²

تركز عملية المسعى النشط على حماية النقل البحري وتأمين الموانئ والممرات البحرية وكرست العمليات الاستخباراتية المشتركة لجهود تطوير مراقبة النقل البحري التجاري في كافة أنحاء المتوسط وتمثل هذه الأهداف في:

- إظهار تضامن وإصرار الحلف على مكافحة الإرهاب (عملية ردع)؛
- المساهمة في ترصد وإفشال النشاطات الإرهابية بالمتوسط، وذلك عن طريق قيام أساطيلها بمهام المراقبة والتفتيش البحري وإلى جانب مراقبة السفن غير الحربية لدول الحلفاء، وبطلب منها أثناء عبورها لمضيق جبل طارق لحمايتها من أي اعتداء إرهابي محتمل، كما حصل مع السفينة النفطية الفرنسية التي تعرضت لاعتداء إرهابي سنة 2002، هذا فضلاً عن القيام وبشكل دوري ومنتظم بعملية استطلاع بحري للطرق البحرية في المضائق والممرات والموانئ الهامة بكافة حوض المتوسط.

من أهم نشاطات الحلف من خلال هذه العملية، مراقبة ومعاينة 57 ألف سفينة وتفتيش حوالي 100 سفينة مشتبه بها، إلى جانب مرافقة أكثر من 480 سفينة، علماً أن الحلف قام بإشراك شركاءه الجنوبيين في الحوار المتوسطي، في نشاطات هذه المبادرة، وتحديدًا في مكافحة الارهاب على

¹ - Roberto Cesaretti, Combating terrorism in the Mediterranean, في الموقع

، www.nato.int/docu/review/2006_combatiny-terrorism/ant ، تاريخ الزيارة 11 جويلية 2020

² Briefing, Active Endeavour, combating terrorism at sea in www.nato.int/natostatic/assets le 11/07/2020

اعتبار أنها هي أيضا معنية بهذه الظاهرة (الجزائر، تونس، المغرب، مصر، الأردن)، حيث ساهمت هذه الدول بتقديم وتوفير المعلومات لقوات الحلف حول السفن المشبوهة التي تعبر مياهها الإقليمية.¹

في الأخير، يمكن القول بأن مبادرة حلف الشمال الأطلسي بشأن الحوار المتوسطي، هي مشروع أحادي التصور والبناء، يهدف أساسا إلى محاولة تحقيق أمن دول الشمال في شكل سياسة استباقية للأخطار والتهديدات المحتملة، حيث أظهر الواقع الكثير من الخلفيات التي كان يتضمنها، فهل يمكن للطرف المتوسطي بناء استراتيجية أمنية نابعة من متطلبات البيئة الداخلية وليس تابعة لما يحدث في المحيط الخارجي.²

الفرع 2: الشراكة الأورومتوسطية (مسار برشلونة)

أولاً: النشأة

يعود إنشاء الشراكة الأورومتوسطية إلى مؤتمر وزراء خارجية الدول الأوروبية-المتوسطية الذي انعقد في برشلونة/اسبانيا بين 27 و 28 نوفمبر 1995، وضم خمسة عشر (15) دولة عضو في الاتحاد الأوروبي واثنى عشر (12) دولة واقعة في الضفة الجنوبية للمتوسط، وهي الجزائر، قبرص، مصر، الأردن، مالطا، المغرب، سوريا، لبنان، تركيا، تونس، السلطة الفلسطينية ودولة الاحتلال، حيث طرحت فكرة الشراكة الأوروبية لإنشاء روابط ملزمة ودائمة بين سواحل البحر المتوسط، وهذا لخلق حوار وتعاون بين دول هذه المنطقة.

على العموم فمؤتمر برشلونة ركز على ثلاثة (03) محاور، فبالإضافة إلى المحور الاقتصادي المالي الرامي إلى إقامة منطقة للتبادل الحر، والمحور الاجتماعي الثقافي الذي يرمي بدوره إلى إقامة علاقة تعاون وتعايش بين شعوب المنطقة³، نجد أن المحور السياسي الأمني، كان له حيز

¹ - تباري وهيبية، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي - دراسة حالة الارهاب - مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو ، سنة 2014، ص 162.

² - محمد سمير عياد، الحوار المتوسطي لحلف شمال الأطلسي، مخبر البحوث والدراسات الاستشرافية في حضارة المغرب الاسلامي، جامعة الجيلالي الياصب، سيدي بلعباس، العدد 4، مارس 2012 ، ص 188.

³ - Pierre Youcef, les enjeux de partenariat euro-méditerranéen, institue de la Méditerranéen, Marseille, 1998, P 07.

هام والذي يقوم على أساس التركيز على قيم مشتركة قائمة على أساس إقامة منطقة مشتركة للأمن والاستقرار بالنظر إلى المخاطر الأمنية الجديدة في فترة ما بعد الحرب الباردة¹.

سعت المفوضية الأوروبية إلى تبني مقاربة مرنة مع الدول المتوسطية الجنوبية خاصة الجزائر، مصر وسوريا لكون هذه الدول في نظرهم تتميز بانتهاج سياسات وطنية تقليدية في المجال الأمني والدفاعي، سياسات تحول دون قبولها بالدخول في ديناميكية تعاون أحادية الاتجاه مع الاتحاد الأوروبي الذي يعتبرها مصدر مخاوف أمنية قد تشكل تهديدات محتملة على امن المنطقة.

غير أن هذا لم يمنع من تشكيل تصور مشترك للمخاطر والتهديدات، حيث بعض الدول الأوروبية بتشكيل قوات برية أوروبية للتدخل السريع EUROFOR، وقوات بحرية للتدخل السريع EUROMARFOR، من أجل استخدامها في مهمات إنسانية، حفظ السلام، مهمات قتالية لإدارة الأزمات.

ثانياً: القوات الأوروبية للتدخل السريع

تم إنشاء قوة بحرية وبرية للتدخل السريع في 15 ماي 1995، من طرف كل من فرنسا، إيطاليا، اسبانيا والبرتغال، وهذا استجابة للإرادة المعبر عنها من طرف اتحاد أوروبا الغربية خلال الاجتماع الوزاري المنعقد في بطرسبورغ سنة 1992 تعتبر قوة برية وبحرية غير دائمة، وتتألف من وسائل وعتاد بري ووحدات القوات البحرية للدول الأعضاء.

ثالثاً: الجزائر ومسار برشلونة

شرعت الجزائر في مفاوضات الشراكة مع الاتحاد الأوروبي منذ 1994، واستمرت بوتيرة متقطعة ومتعثرة، بسبب آثار الأزمة التي مرت بها الجزائر طيلة عشرية كاملة منذ بداية التسعينات، إلى غاية 22 أفريل 2002، أين تم التوقيع على اتفاق شراكة مع الاتحاد الأوروبي.

نظرا للمركز المحوري الذي تحتله الجزائر إلى جانب ليبيا في خريطة تمويل أوروبا بالغز والنفط كموارد استراتيجية حيوية، ظلت تطالب بإطار تفضيلي في مسار الشراكة الأورومغاربية² من خلال التركيز على النقاط التالية:

¹ - أنظر في ذلك، النص النهائي لندوة برشلونة للشراكة الأوروبية - المتوسطية، من 27 إلى 28 نوفمبر 1995، ص 6.

² - Nicole GRIMAUD, le partenariat euro-mediterraneen.vu du Maghreb, défense nationale (paris:fev2001), P 70.

- اعتماد التخفيض التدريجي للحواجز الجمركية لحماية المنتج الوطني في المرحلة الانتقالية للإصلاح الاقتصادي؛

- التأكيد على رفع القيود التمييزية المفروضة على رعايا دول المغرب العربي في مجال تنقل الأشخاص؛

- رفض ربط المساعدات المالية والاقتصادية بوضعية المسار الديمقراطي وحقوق الانسان في الجزائر؛

- مطالبة الجزائر بتحويل ديونها مع دول الاتحاد الأوروبي إلى تمويل المؤسسات العمومية وكذا دعم هيكلتها نظامها البنكي والمالي ووضع سوق للبورصة.

ومع ذلك تحرص الجزائر حالياً على تدارك تأخرها في دخول مسار الانضمام إلى الشراكة الأورو متوسطية، بعد أن سبقها إلى ذلك كل من المغرب وتونس، منذ عدة سنوات، من خلال الحرص على التعجيل بوضع منظومة تشريعية جديدة في مجال الاستثمار والخصوصية، كما أبدت إرادة سياسية في تجاوز مختلف العقبات الأمنية والاقتصادية¹.

الفرع 3 : سياسة الجوار الأوروبية

أولاً: نشأتها

انبثقت سياسة الجوار الأوروبية من الفكرة التي طرحت في ديسمبر 2002 خلال اجتماع المجلس الأوروبي في كوبنهاغن ومفادها على الاتحاد أن يغتنم الفرصة التي أتاحتها التوسع من أجل تحسين العلاقات مع البلدان المجاورة.

تم تأسيس سياسة الجوار الأوروبية بوصفها سياسة للاتحاد الأوروبي، في عام 2004، حيث تعكس هدف الاتحاد بتجنب وضع خطوط تقسيم جديدة في أوروبا بعد توسع الاتحاد والنهوض بالاستقرار والازدهار داخل الحدود الجديدة له².

¹- أنظر في ذلك مقال حول علاقة الجزائر بمسار الشراكة مع الاتحاد الأوروبي في الموقع www.dz-eudel.com ، تاريخ الزيارة 2020/01/23.

²- طویل نسیمه، سياسة الجوار الأوروبية وأثرها على دول جنوب المتوسط، كلية العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة، مجلة الفكر، ص 217.

ثانياً: أهدافها

إن قرب أوروبا من الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ووجود عدد كبير من المهاجرين بها، جعل الأوروبيون يضعون دول هذه المناطق ضمن الصدارة في جدول اعمال السياسة الخارجية، وتتركز الأهمية الاستراتيجية لهذه الدول في أربعة عوامل رئيسية:

I-الهجرة: يستوطن أوروبا عدد كبير من المهاجرين من شمال افريقيا فعلى سبيل المثال تشير التقديرات إلى أن حوالي 15% من سكان المغرب يعيشون في أوروبا.

II-تبعية الطاقة: يعتمد الاتحاد الأوروبي على الطاقة المستوردة لتلبية نصف احتياجاته من منطقة شمال افريقيا.

III-التجارة والاقتصاد: أكبر شركاء أوروبا التجاريون يقعون في دول المناطق المذكورة انفا.

IV-الامن ومكافحة الإرهاب: تشير وثيقة صادرة عن الاتحاد الأوروبي بعنوان استراتيجية الأمن الأوروبي إلى خمسة تهديدات أمنية رئيسية وهي: الإرهاب، أسلحة الدمار الشامل، الصراع الإقليمي، المخدرات والجريمة المنظمة، ولعل الأحداث الإرهابية التي وقعت في 11 مارس 2004 في مدريد زادت من الهاجس الأمني لدى الأوروبيين.

تكمن الأهداف الأساسية لسياسة الجوار الأوروبية مع الدول الأخرى إلى:

- ترقية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في كلا الجانبين في مناطق الحدود المشتركة؛
- معالجة التحديات المشتركة مثل البيئة والصحة العامة ومكافحة الجريمة المنظمة؛
- تأمين وضمان الحدود الآمنة؛
- قضايا البيئة واختلاف وجهات النظر في هذه الدول

ثالثاً: القضايا الأساسية التي تعالجها سياسة الجوار الأوروبية

تعالج سياسة الجوار الأوروبية أربعة (04) قضايا مفتاحية وهي:

- ترقية التنمية الاقتصادية والاجتماعية في المناطق على كلا من الجانبين في الحدود المشتركة والمساعدة على ترقية الازدهار والأمن على الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي.
- العمل سويا من أجل معالجة التحديات المشتركة في مجالات الصحة العامة، منع ومكافحة الجريمة المنظمة.

- تأمين وضمان حدود آمنة، مازالت حدود الاتحاد الأوروبي الخارجية تواجه تحديات فيما يتعلق بالبنية التحتية الأساسية للحدود والإجراءات المتعلقة بإدارة عمليات عبورها من وإلى الاتحاد الأوروبي.
- تفعيل الاتصال بين المجتمعات المدنية والعمل في المجالات الاجتماعية والتعليمية والثقافية وكذلك تدعيم الاتصال بين الحدود بين جماعات المجتمع المدني والمنظمات غير الحكومية¹.

الفرع 4: مبادرة خمسة زائد خمسة (5+5) دفاع

أولاً: نشأتها

أول من طرح فكرة الحوار لمجموعة 05+05 دفاع، كان الرئيس الفرنسي الأسبق فرنسوا ميتران (François Mitterrand)، خلال زيارته إلى المملكة المغربية سنة 1983، حيث اقترح أن ذلك مبادرة لإنشاء مجلس الامن والتعاون لغرب المتوسط، مشكلا من بضع دول المغرب العربي وهم تونس، الجزائر والمغرب ومن دول أوروبية وهي إيطاليا، فرنسا واسبانيا².

غير أن هذه المبادرة لم تلق الترحيب من بعض الدول وعلى رأسها الجزائر، كونها لم تشرك دول فاعلة في المنطقة كليبيا وبوغسلافيا وتجاهلت الصراع العربي الإسرائيلي، إضافة إلى الرغبة الواضحة لفرنسا في محاولة قيادتها لقاطرة الأمن والتعاون في غرب المتوسط.

غير أن ملتقى ماي 1989، طرح مسألة ترقية العلاقات بين ضفتي المتوسط، ثم تلاه اجتماع روما في 10 ماي 1990، الذي جمع وزراء خارجية دول غرب المتوسط وهي الجزائر، ليبيا، تونس، المغرب، موريطانيا، فرنسا، اسبانيا، إيطاليا، البرتغال، وذلك لوضع آليات جهوية تسمح بتنميين الأفكار حول مفهوم الأمن الاقتصادي، السياسي، الاجتماعي والإيكولوجي.

بسبب ازمة لوكاربي بين الدول الأوروبية وليبيا، توقفت هذه المبادرة بعد عقدها لاجتماعها الثاني في العاصمة الجزائرية في أكتوبر 1991، الذي شهد انضمام مالطا، أصبحت المبادرة تعرف بـ 5+5 دفاع، وتم التخلي عنها مؤقتا إلى غاية جانفي 2001، أين اجتمع أطرافها في لشبونة بمشاركة

¹- سياسة الحوار الأوروبية، الوثيقة الاستراتيجية، البيان رقم 373 لعام 2004، ماي 2004.

²- عبد النور بن عنتر، البعد المتوسطي للأمن الجزائري: الجزائر، أوروبا والحلف الأطلسي، الجزائر المكتبة العصرية، سنة 2005، ص 90.

ليبية، لإعادة بعث الحوار والمحافظة على اللقاءات الدورية بالتناوب بين الدول المشكلة لهذا التكتل، لدراسة المسائل المرتبطة بالأمن في المتوسط والاستقرار والتبادل الإنساني¹.

كما تم في نفس السياق عقد اجتماع لوزراء الخارجية في ماي 2002، وفيه تم التطرق إلى انشغالات ضفتي المتوسط التي تتميز بالتعدد والتنوع لاسيما ما تعلق بالإرهاب الدولي، التجنيد العالمي ضد التهديدات المختلفة بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة، الأمن والاستقرار في المتوسط إضافة إلى مسائل الهجرة².

حاولت فرنسا تفعيل المنتدى أكثر في شقه الأمني، عندما تم إطلاق المبادرة رسمياً من باريس في 21 ديسمبر 2004، بإعطاء الأولوية للأمن البحري وأمن حماية المواطنين والقيام بعمليات تنسيقية بين مراكز العمليات البحرية للدول العشر بمراقبة العمليات غير الشرعية في البحر المتوسط (المخدرات، الهجرة الخفية...)، وتواصلت الأعمال والمقترحات في الاجتماعات اللاحقة حول نفس الأهداف إضافة إلى مناقشة ظاهرة الإرهاب وإفرازاتها واستعراض تجارب وخبرات الدول المشاركة في الاجتماع³.

ثانياً: أهداف المبادرة

كان لنهاية الحرب الباردة تغيرات استراتيجية وجيوسياسية ورافقها صعود لكثير من التهديدات، لذلك يعد حوار خمسة زائد خمسة (5+5) دفاع من بين الاجتماعات الوزارية والندوات الأكثر نشاطاً في إطار الحوار لدول غرب المتوسط، فالحاجة لتدعيم الأمن والاستقرار في المتوسط

¹ - مقال بعنوان «5+5» défense Initiative 5+5 sur la sécurité en Méditerranée occidentale ، في الموقع http://www.defense.gouv.fr/europ_de_la_defense/parteneriats/initiatives_5+5_defense ، تاريخ الزيارة 2020/06/16 .

² - Historique du dialogue 5+5, Fondation Méditerranéenne des études stratégiques (FMES) في الموقع http://www.FMES.com/Historique_du_dialogue_5+5 ، تاريخ الزيارة 2020/06/15 .

³ - عزيز نوري، الواقع الأمني في منطقة المتوسط، دراسة الرؤى المتضاربة بين ضفتي المتوسط من منظور بنائي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، السنة الدراسية 2011-2012، ص 107 .

عبر الشراكة بين الدول المحاذية له باتت تشكل تحدياً كبيراً بالنظر إلى العثرات المسجلة في إطار الشراكة الأوروبية المتوسطية (مسار برشلونة)¹.

لذلك، نلاحظ أن التعاون الأمني المتعدد الذي تأسس له المبادرة، يركز على مخطط عمل يفعل كل سنة من طرف وزراء الدفاع لغرب المتوسط، وينفذ عن طريق لجنة مديرة، تتكون من ممثلين لوزراء الدفاع، وتقوم هذه اللجنة بتكوين وإنضاج الاقتراحات حول النشاطات المستقبلية للمجموعة في مجالات رئيسية ثلاثة:

I- المراقبة البحرية في المتوسط: يهدف التعاون في هذا المجال إلى تخفيض الأخطار والتهديدات البحرية في غرب المتوسط الناتجة عن الاستعمال المخالف لحرية الملاحة التي تؤسس الحقوق البحرية، وخاصة استعمال البحر لأغراض إرهابية، الاستعمال غير القانوني لمناطق الصيد، نقل المخدرات والاتجار بالمواد التي تؤثر على العقل.

II- الحماية المدنية: في حالة الكوارث الكبرى، كالحرائق والفيضانات والزلازل تكون الإمكانيات والوسائل المادية غير كافية، وبالتالي يصبح ضرورياً إقحام القوات المسلحة، حتى يكون التدخل سريعاً، خاصة عند التنسيق والاستعانة بقدرات الدول الأعضاء للحد من آثار وتداعيات الكارثة، كما تتطلب العملية التعاون وتبادل المعارف بمقارنة إمكانيات وقدرات كل طرف.

III- المراقبة الجوية في المتوسط: يعود مصدر هذه الفكرة إلى أحداث 11 سبتمبر 2001، فحتى تتمكن الدول الأعضاء في المنتدى من تخفيض الأخطار والخسائر تجاه الإرهاب الجوي يتم اللجوء إلى التعاون الإقليمي السريع فيما بينها حتى يسمح باتخاذ القرار في أقصر وقت ممكن².

الفرع 5: الوكالة الأوروبية لمراقبة وحماية الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي FRONTEX³

أولاً: نشأتها

بعد اتفاق الدول الأوروبية على إلغاء الحدود الداخلية، مقابل تدعيم حماية الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي ومراقبتها، تبنت جملة من التدابير عُرفت بالإجراءات التعويضية في إطار

¹ - زاوي رابح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأمن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الدراسية 2013-2014، ص 142.

² - زاوي رابح، المرجع السابق، ص 143.

³ - European Border and Coast Guard Agency

فضاء شينغن للتنقل الحر للأشخاص داخل الأراضي الأوروبية، مع تشديد المراقبة على الحدود الخارجية حفاظا على السلامة والامن لأراضي الاتحاد الأوروبي وهي الاستراتيجية التي تبناه هذا التكتل لمواجهة تحديات الهجرة والتهديدات المحتملة العابرة للحدود. ولتنفيذ هذه الاستراتيجية، أنشأ الاتحاد الأوروبي عدة وكالات متخصصة كالوكالة الأوروبية لمراقبة وحماية الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي المعروفة اختصارا بالفرونتيكس.

تأسست فرونتيكس في 26 أكتوبر 2004، وجاء انشاؤها بناء على مشروع لوزارة الداخلية الألمانية، استهدف التنسيق بين إدارة حرس الحدود وخفر السواحل والجمارك بكل دول الاتحاد الأوروبي وتسريع تبادل المعلومات فيما بينها لتفعيل مكافحة الهجرة غير الشرعية، ويقع مقرها بمدينة وارسو البولندية.

أدى وصول أعداد المهاجرين السريين من شمال افريقيا، إلى شواطئ إيطاليا عام 2011، إلى نحو 80 ألف شخص إلى مطالبة رئيس المفوضية الأوروبية من فرونتيكس بالعمل على مكافحة الهجرة غير الشرعية.

لم تكف فرونتيكس بإعاقه قوارب المهاجرين من الوصول إلى أوروبا، بل أعلنت عام 2011 عن إرسال خبرائها الامنيين وموظفيها لمصر، ليبيا، تونس، المغرب ومالي لتدريب الشرطة بهذه الدول على منع الهجرة غير الشرعية الى أوروبا.¹

ثانياً: مهام الوكالة

تقوم فرونتيكس بنشر لحرس الحدود والسواحل، إلى جانب سفن دوريات وطائرات وسيارات وغيرها من المعدات الى دول الاتحاد الأوروبي للمساعدة في ادارة الحدود، يعمل كل شهر حوالي 1500 من ضباط حرس الحدود والسواحل في مواقع مختلفة على حدود الاتحاد الأوروبي، كما يمكن للوكالة ايضاً نشر الاشخاص والمعدات الى الدول الموجودة خارج الاتحاد الأوروبي التي وقعت اتفاقية مع الاتحاد الأوروبي وطلبت مساعدة فرونتيكس على حدودها.

¹ - www.frontex.europa.eu.fr ، تاريخ الزيارة 2020/07/11.

ثالثاً: أهدافها

إضافة إلى هدفها الرئيسي بإدارة مكافحة تدفق المهاجرين السريين، تهدف فرونتيكس كذلك إلى تدريب قوات حرس الحدود للدول الأوروبية ومثيلاتها من دول شمال أفريقيا وإصدار وتحليلات حول تقديرات المخاطر بمناطق حدود أوروبا الخارجية.

وأضافت استراتيجية الاتحاد الأوروبي للأمن الداخلي أهدافاً جديدة للوكالة، هي مكافحة الجريمة وتجارة البشر ومنع تسلل الإرهابيين المفترضين إلى أوروبا¹، هذا بالرغم من الانتقادات الموجهة لهذه الوكالة في كونها لا تقوم بإنقاذ المهاجرين المهددين بخطر الغرق في البحر، وإنما تسعى إلى منعهم من الوصول إلى الأراضي الأوروبية².

الفرع 6: الاتحاد من أجل المتوسط

أولاً: النشأة

تعود فكرة الاتحاد المتوسطي إلى الرئيس الفرنسي الأسبق نيكولا ساركوزي خلال الخطاب الذي ألقاه بمدينة تولون في 07 فيفري 2007، حيث بنى أطروحته على قراءة لتجربة الشراكة الأورو-متوسطية التي أطلقها مسار برشلونة سنة 1995، سعياً منه لإقامة منطقة تبادل حر بحلول 2010 بين جانبي المتوسط.

وفي 20 ديسمبر 2007، عقدت قمة ثلاثية في روما جمعت كل من إيطاليا، فرنسا وإسبانيا والتي ناقشت الاعتراضات الإسبانية والإيطالية على مبادرة الاتحاد المتوسطي، وتم الاتفاق على عدة قرارات أهمها تغيير تسمية المشروع من الاتحاد المتوسطي إلى الاتحاد من أجل المتوسط، أي أن الأمر لم يعد يتعلق باتحاد سياسي للمتوسط، بل بجهد موحد من أجل السلام والازدهار والحوار في المتوسط.

¹ راجع في ذلك في الموقع www.europa.eu/european.union/about-eu/agencies/frontex_fr تاريخ الزيارة 2020/07/11.

² مقال لعبد النور بن عنتر، تحت عنوان "فرونطاكس وحماية الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي"، جريدة العربي، بتاريخ 11 فبراير 2017، في الموقع www.alaraby.co.uk ، تاريخ الزيارة 2020/07/21.

يضم الاتحاد من أجل المتوسط 43 عضواً، ممثلة في دول الاتحاد الأوروبي، دول اتحاد المغرب العربي، إضافة إلى مصر، الأردن، سوريا، إسرائيل، تركيا، موناكو، ألبانيا، البوسنة، كرواتيا، والجبل الأسود¹.

تعد رئاسة الاتحاد مشتركة ما بين رئيس ينتمي للاتحاد الاوروبي وآخر ينتمي لإحدى الدول المتوسطية الشريكة، حيث نصت قمة باريس سنة 2008، على ضرورة أن يكون مبدأ الرئاسة مشتركا بين الشمال والجنوب.

ثانياً: الأهداف

الاتحاد من أجل المتوسط شراكة متعددة تهدف إلى تقوية التكامل الإقليمي بين الدول الأوروبية ومتوسطية، والتعاون بين مختلف الأطراف بالمنطقة ويهدف وفقاً لنظامه الأساسي المعتمد بتاريخ 03 مارس 2010 إلى تحديد وإعداد وتنفيذ وتنسيق المشاريع الإقليمية التي تتماشى مع مبادئ القانون الدولي بغرض التأثير إيجابياً على حياة المواطنين، ضمن المجالات التالية:

- قضايا الهجرة؛
- حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث؛
- تطوير طرق النقل البحري؛
- إنشاء ودعم مبادرة الأعمال المتوسطية
- استقرار المنطقة إلى جانب الحفاظ على مصالح الأعضاء.

غير أن فرنسا وبما أنها صاحبة المبادرة، فإن الاتحاد من أجل المتوسط شكل مشروعاً وجه لتحقيق الهدفين التاليين:

- **الهدف الأول:** فرنسي محض، يتعلق أو يهدف إلى دعم مركزها الأوروبي داخل الاتحاد من جهة، ومركزها الإقليمي الجهوي شرق أوروبا، المتوسط وأفريقيا) من جهة ثانية.

¹ - الاتحاد من أجل المتوسط في الموقع www.aljazeera.net تاريخ الزيارة 20/07/2020 .

- **الهدف الثاني:** أوروبي، يخص إعادة إحياء وبعث الدور الأوربي خارجيا في مواجهة تنامي النفوذ الأمريكي ووجوده بالمتوسط وفي المحيط الجوارى له، والذي يهدد حسب الرؤية الأوروبية مصالحها ونفوذها في منطقة تعتبرها تقليديا منطقة نفوذ لها خالصة.¹

المطلب الثاني: المبادرات الثنائية

زيادة على العمل المتعدد الأطراف في محاربة تهديدات السلامة البحرية قامت دول المتوسط باتخاذ تدابير ثنائية ومن ذلك نذكر:

الفرع 1: الاتفاق الجزائري الايطالي

بتاريخ 22 نوفمبر 1999، وقع بالجزائر اتفاق تعاون بين الحكومة الجزائرية وحكومة ايطاليا في مجال محاربة الإرهاب، الإجرام المنظم، الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية، الهجرة غير الشرعية يقضي بما يلي:

- تبادل المعلومات حول التقنيات والكيفيات العملياتية للمنظمات الارهابية وقواعدها الخلفية وكذا الجرائم التي ترتكبها خصوصا لأغراض الدعم اللوجيستيكي والمالي؛
 - تبادل المعلومات حول شبكات تهريب الأسلحة والمتفجرات؛
 - تبادل المعلومات عن الإنتاج والاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية، طبقا للاتفاقيات الدولية التي انضم إليها كلا الطرفين؛
 - تبادل المعلومات حول تدفقات الهجرة غير الشرعية وكذا المنظمات الإجرامية التي تساعدوا والكيفيات العملياتية والممرات التي تسلكها، إضافة إلى المساعدة المتبادلة والتعاون.
- لتحقيق هذه الأهداف، التزم الطرفان بعقد مشاورات دورية بين ممثلي البلدين واستعمال الوسائل التقنية في مجال محاربة الجريمة، بترقية التعاون بين أجهزة الدولتين، مع العمل على تجاوز كل العراقيل لضمان المساعدة المتبادلة.²

¹ - أ عمر بوزيد، البعد المتوسطي في السياسة الخارجية الأمريكية والأوروبية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية والإعلام جامعة الجزائر، ص 172.

² - وثيقة اتفاق التعاون بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الايطالية في مجال محاربة الإرهاب والإجرام المنظم والاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية والهجرة غير الشرعية، الموقع بالجزائر في 22 نوفمبر سنة 1999.

الفرع 2: الاتفاق الجزائري الفرنسي

يقضي الاتفاق الجزائري الفرنسي المتعلق بالتعاون في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم والذي أبرم في 25 أكتوبر سنة 2003، بإقامة تعاون عملياتي وتقني في مجال الأمن الداخلي وتبادل المساعدة بالأخص في المجالات التالية:

- مكافحة الإجرام الدولي المنظم؛
- مكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية وسلانفها الكيماوية؛
- مكافحة الإرهاب؛
- مكافحة الاتجار بالبشر؛
- مكافحة الهجرة السرية؛
- أمن وسائل النقل الجوية والبحرية؛

ولتحقيق هذه الأهداف يتعاون الطرفان في مجال الوقاية والبحث عن الأفعال المعاقب عليها والأشخاص الطبيعيين والمعنويين والجماعات التي يشتبه فيها المشاركة في مختلف أشكال الإجرام الدولي، في شكل إجراءات شرطية منسقة وتعاون متبادل فيما يخص الموظفين والعتاد.

وكإجراء عملي تم إنشاء اللجنة المشتركة للتعاون التقني في مجال الأمن ومكافحة الاجرام المنظم والتي كلفت بإعداد المحاور ذات الاولوية لنشاطات التعاون التقني بين البلدين¹.

الفرع 3: الاتفاق الجزائري الاسباني

بتاريخ 15 جوان سنة 2008، تم التوقيع على اتفاقية بين الجزائر واسبانيا في مجال الامن ومكافحة الإرهاب والإجرام المنظم، وبموجب هذه الاتفاقية يتعاون الطرفان على محاربة الاعمال الإجرامية وبالأخص:

- تبادل المعلومات المتعلقة بالأعمال الإرهابية المخطط لها أو المرتكبة، المعومات المتعلقة بالتهديدات الارهابية، والتقنيات الحديثة للوقاية من الإرهاب ومكافحته؛

¹ وثيقة الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية المتعلق بالتعاون في مجال الامن ومكافحة الإجرام المنظم، الموقع بالجزائر في 25 أكتوبر سنة 2003.

- تبادل المعلومات المتعلقة بالاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية، إضافة إلى المعلومات العملية حول المناهج السائدة دولياً؛

- التعاون التقني لاسيما في مجال تبادل الخبرات والتجارب المهنية، نقل التكنولوجيا والمساعدة في مجال التجهيزات الخاصة.

بغية بلوغ الاهداف المسطرة في هذه الاتفاقية وتنفيذ التعاون المنصوص عليه، تم إنشاء لجنة مختلطة للتعاون في المجال الأمني و محاربة الإرهاب و الإجرام المنظم وكلفت بتطوير والإشراف على بنود الاتفاق¹.

المبحث الثاني: مبادرات السلامة البحرية في المتوسط

على غرار المبادرات التي اتخذت في إطار الأمن البحري، نجد أنه تم بلورة العديد من المبادرات المتعلقة بالسلامة البحرية، و هذا من أجل المحافظة على سلامة البحر الأبيض المتوسط من مختلف التلوث البحري، وكذا للعمل على التقليل من الحوادث البحري التي تؤدي إلى هلاك السفن.

وقد انقسمت هذه المبادرات بين تلك التي تم تبنيتها بين دول شمال وجنوب المتوسط، وبين تلك التي أبرمت في شكل اتفاقيات ثنائية، غير أنه و تماشياً مع موضوع الدراسة سنكتفي بتلك الاتفاقيات المبرمة من طرف الجزائر.

المطلب الأول: المبادرات المتعددة الأطراف

بالرغم من قيام المنظمة البحرية الدولية، باعتماد تدابير، إجراءات، اتفاقيات وتوصيات تناولت تنظيم الملاحة البحرية بشكل عام في مختلف مناطق العالم، وخصصت مناطق أخرى بتدابير خاصة، كما هو عليه الحال في منطقة البحر المتوسط²، فإن الدول المحاذاة لهذا الحيز الجغرافي

¹ - أنظر في ذلك الاتفاقية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة الإسبانية في مجال الأمن ومكافحة الإرهاب والإجرام المنظم، الموقعة بالجزائر في 15 يونيو سنة 2008.

² - تطبيقاً للمرفق الأول بشأن منع التلوث بالزيت، والمرفق الثاني بشأن منع التلوث بالمواد السائلة الضارة ، والمرفق الرابع بشأن منع التلوث بمياه الصرف الصحي من السفن والملحقات الخمس بشأن منع التلوث بالقمامة من سفن تم تعيين منطقة البحر المتوسط كمنطقة ذات حماية خاصة، لأسباب تقنية تتعلق بالوضع الأوقيانوغرافي والإيكولوجي فضلاً عن الطبيعة الخاصة لحركة المرور البحرية، حيث تتمتع هذه المنطقة بمستوى أعلى من الحماية مقارنة بالمناطق البحرية الأخرى.

قامت ببلورة جملة من التدابير الهادفة إلى حماية السفن من مختلف الأخطار البحرية خلال مرورها بالبحر المتوسط.

مثلما شكلت أوروبا هيمنة على رسم معالم الامن في الفضاء المتوسطي، فقد كان لها الفضل أيضا، في المبادرة بمشاريع تتعلق بالسلامة البحرية والتي نذكر منها:

الفرع 1: المركز الاقليمي للاستجابة الطارئة للتلوث البحري في المتوسط (REMPEC)¹

أولاً: الإنشاء

إن إنشاء مركز إقليمي لمكافحة التلوث من طرف دول البحر الأبيض المتوسط، يستجيب للمركزية المهام التقنية المتعلقة بمكافحة الحالات الطارئة، التي يسببها النفط والمواد الضارة الأخرى.

فمن حيث الشكل، أنشأ المركز خلال مؤتمر برشلونة، تحت عنوان أهداف ومهام المركز الاقليمي لمكافحة تلوث البحر الابيض المتوسط بالنفط وتنفيذا للقرار تم فتح المركز بمالطا في ديسمبر 1976، قبل دخول الاتفاقية حيز التنفيذ.

ما يمكن ملاحظته هو أن المركز الإقليمي لا يمكنه في أي حال من الأحوال اتخاذ إجراءات مباشرة لمكافحة التلوث، عكس المركز الاقليمي الخاص بالخليج الفارسي، الذي يمكنه اتخاذ مثل هذه الاجراءات مباشرة، فالبروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط والمواد الأخرى في الحالات الطارئة، أشار فقط في بعض نصوصه إلى الدور التنسيقي بين الأطراف المتعاقدة الذي يقوم به المركز، في حين تضمن بروتوكول الطوارئ الخاص بالخليج الفارسي أهداف ومهام المركز.²

وتجدر الاشارة إلى أن البروتوكول، يعتبر المركز الاقليمي لمكافحة التلوث الذي أنشئ في مالطا، هيئة مركزية سيتم ربطها في المستقبل بمراكز شبه إقليمية، حسب ما ورد في المادة الحادية عشر من البروتوكول التي تنص "تطبق الأحكام المنصوص عليها في المواد 6-10 من هذا

¹ - Regional Marine Pollution Response Centre for the Mediterranean Sea

² - أنظر في ذلك المادة الثالثة من بروتوكول الطوارئ الخاص بالخليج الفارسي.

البروتوكول فيما يتعلق بالمركز الاقليمي، كلما كان ذلك مناسباً، على المراكز شبه الاقليمية في حالة قيامها، مع الأخذ بعين الاعتبار غاياتها ووظائفها وعلاقتها بالمركز المذكور¹.

ويفسر إنشاء المراكز شبه الاقليمية باتساع المنطقة الاقليمية التي يغطيها، فمركز واحد يكون غير كافي و لا يستجيب بفعالية لحاجيات البحر الأبيض المتوسط في هذا المجال، و بالتالي فاللامركزية في هذه الحالة أمر ضروري، و تحقيقاً لهذه الغاية طلب القرار الثامن لمؤتمر برشلونة من المدير التنفيذي التشاور مع الدول الساحلية للمنطقة حول المهام و الأهداف التي ينبغي أن تكون لهذه المراكز شبه الاقليمية، و العلاقات التي تربطها بالمركز الاقليمي.

ثانياً: الأهداف

- تعزيز قدرة الدول الساحلية في المنطقة، وتسهيل التعاون بينها في مكافحة التلوث البحري بالنزيت والمواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة، وتجدر الإشارة إلى أن مركز مالطا أنشأ من أجل مكافحة التلوث بالنفط فقط، أي البقع النفطية، أما مكافحة المواد الضارة الأخرى فهو هدف آخر. ومساعدة دول المنطقة التي تسعى لبناء قدراتها لمكافحة التلوث بالنفط والمواد الضارة الأخرى، وتيسير تبادل المعلومات والتعاون التقني والتدريب؛

- إمكانية قيام المركز بعمليات مكافحة التلوث على المستوى الاقليمي تم تأجيلها إلى وقت لاحق، كما أن هذا التدخل للمركز ينبغي أن يخضع لموافقة حكومات الدول الأطراف، بعد تقييم نتائج الجهود المبذولة لتحقيق الهدفين الاول والثاني، وبالنظر إلى الموارد المالية التي يمكن تخصيصها².

ثالثاً: المهام

تتمثل مهام المركز في استقبال ونشر المعلومات المتعلقة ب:-

- إحصاء للخبراء والوسائل المتاحة لكل دولة لمكافحة التلوث الناجم عن الحالات الطارئة،

- الخطط والأساليب والتقنيات لمكافحة التلوث؛

- القوانين، الأنظمة والمعلومات المتعلقة بالسلطات المختصة المكلفة بتنظيم مكافحة؛

¹ - Michel FALICON, la protection de l'environnement marin par les nations-unies, programme d'activités pour les mers régionales, Rapports économiques et juridiques N° 9, 1981, P113

² - أنظر الموقع الرسمي للمركز على العنوان www.rempec.org تاريخ الزيارة 2020/06/08 .

- إنشاء وصيانة نظام كافي للإتصالات والمعلومات يستجيب لحاجيات الدول التي تخدمها هذه المراكز؛

- المساهمة في منع وخفض التلوث من السفن لاسيما في حالة وقوع حوادث؛

- مساعدة الدول الساحلية في منطقة البحر الأبيض المتوسط التي تطلب منها تطوير قدراتها الوطنية للتعامل مع أي حادث عرضي، وفي وضع خطط الطوارئ؛

- تسهيل تبادل المعلومات والتعاون التكنولوجي والتدريب.

بالإضافة الى مهام التنسيق والإعلام، يمكن اضافة مهام خاصة للمركز، بحيث وسع

البروتوكول من مجال اختصاص المركز الإقليمي، بتزويده بسلطة التنسيق في العمليات المباشرة لمكافحة التلوث.¹

أنشأ المركز الإقليمي لمكافحة التلوث في الحالات الطارئة في 1976 في مالطا، بينما

دخل البروتوكول حيز التنفيذ في فبراير 1978، بحيث دفع برنامج الأمم المتحدة للبيئة مبلغ 1.7 مليون دولار من أجل إنشاء وتشغيل المركز خلال الفترة الأولية، أما مصاريف تشغيل المركز فتغطيها تدريجيا المساهمات الإرادية المتعددة أو الفردية لحكومات المنطقة، والمنظمات الدولية الحكومية وغير الحكومية، واسند برنامج الأمم المتحدة الجوانب التقنية لتشغيل المركز للمنظمة البحرية الدولية الاستشارية، وقدمت حكومة مالطا مقر المركز.²

الفرع 2: مذكرات للتفاهم

لكي يتم جني الثمار المرجوة من صناعة النقل البحري، استلزم ذلك إنشاء نظام للرقابة وبرنامج للتفتيش، لتتأكد معايير السلامة والجودة والأمان التي نصت عليها المعاهدات والتشريعات البحرية الدولية والمحلية، ومدى التزام كل دولة بتطبيقها من خلال الدور الرقابي لرقابة دولة الميناء المكمل والمساعد لدور رقابة دولة العلم.³

¹ - تنص المادة 10 فقرة 2 من البروتوكول المتعلق بمكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط و المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة على مايلى : "إذا لم تصل الاطراف في عملية ما لمكافحة التلوث إلى اتفاق، يجوز للمركز الاقليمي أن يقوم بموافقتها بتنسيق العمل بالتسهيلات المستخدمة من جانب هذه الاطراف."

² - Michel FALICON, Op cit , P114

³ - ناجي مكي حسن إدريس، مفهوم رقابة الدولة على السفن ومعوقات تطبيقها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر 2004، ص 09.

لا تقتصر الرقابة على السفينة على دولة العلم، وإنما تتم هذه الرقابة أيضا من السلطات الأجنبية أثناء وجودها في ميناء الدولة الأجنبية، كما يكون للدولة مراقبة السفن الأجنبية في حال وجودها في أحد موانئ الدولة وهو ما يعرف برقابة دولة الميناء (Port State Control).

وعليه، يمكن تحديد مفهوم رقابة دولة الميناء بأنها القيام بعملية التفتيش على السفن الأجنبية المتواجدة في موانئ الدولة للتحقق من استيفائها لمتطلبات الاتفاقيات الدولية و القواعد ذات الصلة ، وتتم هذه الرقابة في حدود معينة و وفقا لضوابط وقواعد محددة ، وهذه الرقابة تجد مصدرها الاساسي في قواعد الاتفاقيات الدولية التي تتضمن إعطاء سلطة للدول الأعضاء في تلك الاتفاقية في رقابة السفن الاجنبية التي ترفع علم أحد الاطراف في الاتفاقية عند وجودها في أحد موانئ دولة الميناء أن تراقب مدى تنفيذ تلك السفن لمتطلبات تلك الاتفاقية ، كذلك غالبا ما تقوم مجموعة من الدولة بإبرام مذكرة تفاهم (اتفاقية جماعية) خاصة لرقابة السفن التي ترفع علم دولة طرف في المذكرة.

وتجد قواعد رقابة دولة الميناء نشأتها التاريخية في حادث الناقله أمكوكاديز عام 1978 التي وقعت على السواحل الفرنسية وترتب عليها أضرار بيئية بالغة ووصلت آثار التلوث إلى السواحل الانجليزية¹، وترتب على ذلك التفكير في ابرام مذكرات تفاهم تسمح لدولة الميناء بالتحقق من امتثال السفن الأجنبية لمتطلبات الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بسلامة الأرواح وحماية البيئة البحرية من التلوث.

وتعد الرقابة على السفن الأجنبية في الموانئ الوطنية بمثابة الإجراءات الوقائية الهامة التي تهدف إلى تحقيق السلامة البحرية وحماية الأرواح البشرية والبيئة البحرية من التلوث، والتي تهدف إلى منع الأضرار التي يمكن أن تسببها هذه السفن للموانئ الوطنية، دون أن تصل هذه الإجراءات إلى درجة التدخل الجسيم في شؤون دولة العلم².

¹ - وقعت حادثة الناقله أمكوكاديز Amco cadiz بتاريخ 16 مارس 1978، بعد ان جنحت الناقله على الشواطئ الفرنسية، و كانت تحمل حوالي 220 ألف طن من الزيت، و ترتب على ذلك تسرب الكمية الكاملة إلى مياه البحر، راجع في ذلك حسين فتحي، التلوث البحري المغزو للسفن، و آليات الحد من التلوث، دار النهضة العربية، سنة 1992، ص 9.

² - صلاح محمد سليمان، الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقا للاتفاقيات الدولية و بعض القوانين الداخلية، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض، ط 2017 ، ص 214.

بالنظر إلى الطبيعة الخاصة للبحر المتوسط، باعتباره بحرا شبه مغلق، وتجنباً للحوادث البحرية التي يمكنها أن تؤثر على بيئته البحرية، تم العمل على الرفع من معايير مراقبة السفن في هذه المنطقة، بتبني مذكرتين للتفاهم بين الدول المحاذية له، تتعلق الأولى بمذكرة باريس المبرمة سنة 1982، والثانية بمذكرة التفاهم للبحر الأبيض المتوسط، واللتين سنتطرق لهما بشئ من التفصيل ولدورهما في السلامة البحرية.

أولاً: مذكرة التفاهم لباريس Paris Mou

مذكرة تفاهم باريس بشأن مراقبة السفن المعروفة اختصاراً بمذكرة باريس، هي اتفاقية دولية تم توقيعها سنة 1982 بين أربعة عشر (14) دولة بحرية لتصبح تضم الآن 27 دولة، وتعتبر أول مذكرة تفاهم تم تبنيتها في هذا الإطار بهدف تحسين السلامة البحرية من خلال مراقبة أفضل للسفن في الموانئ عن طريق إجراءات متفق عليها سلفاً وبشكل موحد بين كل أعضائها طبقاً للاتفاقيات الدولية السارية المفعول في المجال البحري.

تعمل مذكرة تفاهم باريس وفق قاعدة معطيات دقيقة ومحينة بشكل آلي. وبناء على التفتيشات المنفذة على مستوى الموانئ، وضعت المذكرة قائمة سوداء للدول المصنفة سفنها على أنها خطيرة ولا تستجيب للمعايير الدولية¹ والتي يمنع دخولها إلى موانئ الدول الأعضاء في المنظمة.

بالموازاة مع إنشاء مذكرة باريس، تم بلورة الأهداف الرئيسية لها، فهي غير مخولة لبلورة قوانين أو لوائح تنظيمية للسفن التي تقوم برحلات دولية، بل تعمل من خلال المراقبة المنسقة والمتجانسة للامتثال للاتفاقيات الدولية التي أصدرتها المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية لتحقيق الأهداف التالية:

I/- حماية الحياة البشرية في البحر: يعد إنقاذ حياة الإنسان في البحر أولوية دائماً و لعل قيام المنظمة البحرية الدولية ببلورة اتفاقية تحمل اسم "الاتفاقية الدولية لإنقاذ الحياة في البحر" أكبر دليل على ذلك منذ غرق سفينة التيتانيك سنة 1914.

¹ - في سنة 2000، وضعت مذكرة التفاهم باريس قائمة شملت 26 دولة مصنفة سفنها خطيرة و 13 دولة أخرى في فئة الخطيرة جداً.

في حالة وقوع حادث بحري ، يمكن أن تتعرض حياة الانسان للتهديد، و بما أن البحارة العاملين على متن السفن هم الأكثر عرضة لخطر الحوادث جاءت مذكرة باريس لتعمل على التطبيق الصارم للوائح و المعاهدات الدولية المنظمة للملاحة وبغية تحقيق سلامة السفن والعاملون على متنها.

II- منع التلوث البحري (الحوادث و النفايات في البحر و انسكابات النفط: خلال مراقبة السفن في الموانئ وفقا لمذكرة تفاهم باريس، يتم التأكد من امتثالها للمعايير الدولية لمنع تلوث البحار، بحيث يتم فحص سجلات الزيوت المستعملة على متن و التي توضح كل العمليات المتعلقة باستعمال هذه المادة في السفينة دخولها حيز التشغيل.

III- الامتثال لمعايير المعيشة على متن السفن : يتم التأكد خلال عمليات المراقبة للسفن في الموانئ، من احترام المعايير الدنيا لعمل و معيشة جميع البحارة العاملين على سفن ترفع أعلام الدول الأعضاء في المذكرة، وهذا تجنباً لحالات الارهاق والعمل الشاق، التي يمكن أن تؤدي إليها ظروف العمل على متن و التي ستؤثر لاحقاً على سلامة السفينة في خلال الرحلة البحرية¹.

ثانياً: مذكرة التفاهم للبحر الابيض المتوسط

مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء المعروفة اختصاراً بمذكرة البحر المتوسط، هي آلية نشأتها بعض دول منطقة المتوسط التي ليست طرفاً في مذكرة باريس لتفويض الموانئ بتفتيش السفن الأجنبية للتأكد من سلامتها والتزامها بمعايير محددة من حيث المعدات، الطاقم وهيكل السفينة.

تم التوقيع على هذه المذكرة بمالطا في 11 جويلية 1997، وضمت 11 دولة وهي الجزائر، قبرص، مصر، لبنان، مالطا، المغرب، تونس، تركيا، السلطة الفلسطينية ودولة الاحتلال وهذا من أجل تعزيز سلامة السفن في البحار وحماية البيئة البحرية وكذا تحسين ظروف المعيشة والعمل على ظهر السفن. لتحقيق الأهداف السالف ذكرها، تم إقامة نظام متقدم ومتجانس لرقابة دولة الميناء إلى جانب تعزيز التعاون وتبادل المعلومات في هذا المجال.

¹ - أنظر الموقع الرسمي لمذكرة باريس www.PariMou.org تاريخ الزيارة 2020/02/25.

وعليه، وتنفيذاً لمذكرة البحر المتوسط، تقوم السلطات في كل دولة طرفاً في المذكرة بعمل المعاينات وعمليات التفتيش على مختلف أنواع السفن الحاملة للراية الأجنبية للتأكد من مطابقتها للوائح والمعاهدات الدولية المنظمة للسلامة البحرية للسفن.

عند الانتهاء من تفتيش السفينة، يقوم المفتش بإبلاغ ربانها على نتائج التفتيش وتدوين بالتفصيل التدابير الواجب اتخاذها من طرف الربان والجراءات التصحيحية التي يجب أن يقوم بها وتكون محررة حسب النموذج المتفق عليه في المذكرة وتقدم نسخة للربان.

خلال عمليات التفتيش، يجب أن يتيقن المفتش من خلو السفينة من أي عيب قد يؤثر على سلامتها، وفي حالة ما إذا ظهرت خطورة على السلامة أو الصحة أو البيئة يقوم المفتش باحتجاز السفينة.

تسجل تقارير التفتيش في صفحة الواب لقاعدة المعلومات لمذكرة البحر المتوسط، لكي يتم الاطلاع عليها من طرف أي مفتش في دولة عضو في مذكرة التفاهم¹.

ثالثاً: جهاز المراقبة

من أجل القيام بعمليات مراقبة السفن في الموانئ، قامت دول المذكرة بإنشاء جهاز لمفتشي رقابة دولة الميناء وهم موظفون مدنيون معتمدون في البلد الذي يمارسون فيه مهامهم، تم تكوينهم لهذا الغرض، كما يستفيدون من التدريب المستمر وحضور الندوات والاجتماعات الدورية لتعزيز معارفهم في مجال المراقبة التقنية للسفن.

يقوم الموظفون المذكورون بإجراء تحقيقات للتأكد من أن السفينة تلتزم بشروط مختلف الاتفاقيات الدولية، وفي حالة معاينة أي عيوب أو خلل في السفينة باستطاعة المفتش اتخاذ أي إجراء يراه مناسباً، ومن الإجراءات التي يستطيع ضابط رقابة دولة الميناء فرضها على السفينة المعيبة ما يلي:

¹ - أنظر في هذا مواد مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997.

- العيوب التي يمكن إصلاحها خلال 14 يوما جراء خلل صغير؛
- وفقا لظروف معينة، بالإمكان إصلاح العيوب عندما تصل السفينة إلى الميناء التالي ضمن مسار رحلتها؛

- عيوب تحتاج إلى إصلاح قبل أن تغادر السفينة المرفأ؛
- احتجاز السفينة، والذي يعتبر آخر خيار يلجأ إليه المفتش، عندما يعثر على عيوب كبيرة قد تؤدي إلى هلاك السفينة في حالة السماح لها بالملاحة.
بعد توقيف السفينة أو حجزها وتسجيل ملاحظات وتحفظات على محضر تفتيشها، لا يسمح لها بمغادرة الميناء إلا بعد رفعها للتحفظات المسجلة¹.

الفرع 3: الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية AESM²

أولاً: نشأة الوكالة

أنشأت هذه الوكالة من طرف دول الاتحاد الاوروي في سنة 2002، ويقع مقرها في ليشبونة بالبرتغال، وهذا من أجل تنفيذ مشروع سيفماد بتقديم المساعدة العملية و الخبرة التقنية في مجالات السلامة البحرية و التلوث للدول المستفيدة من المشروع.

ثانياً: مهام الوكالة:

معظم المهام المسندة إلى الوكالة ذات طبيعة وقائية، مثل مراقبة تطبيق بعض القوانين والتشريعات وتقييم فعاليتها بصفة عامة، إضافة إلى المهام ذات الطبيعة التفاعلية، كترويد دول الاتحاد الاوروي بأوعية مكافحة التلوث بالنفط في حالة حدوث تسرب نفطي كبير وكشف الفاعل عن طريق الاقمار الصناعية.

تزود الوكالة السلطات العمومية في الدول الاعضاء في برنامج سيفماد بمعلومات موثوقة ومفصلة حول ما يحدث في البحر في الوقت الدقيق، لمساعدتها على تنفيذ السياسات البحرية بشكل فعال، كما تقدم خدمات بحرية تلبى الاحتياجات المختلفة لمستعملي البحر في كامل أوروبا.

¹ - وفقاً لمذكرة تفاهم باريس، فقد تم تسجيل سنة 2007 وجود 74713 عيباً خلال عمليات التفتيش التي أجراها مفتشوا رقابة دولة الميناء، وأدت تلك العيوب إلى احتجاز 1250 سفينة في تلك السنة.

² - l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime

تلعب الوكالة دورا محوريا في تعزيز الممارسة الجيدة، من خلال التعامل مع مجموعة واسعة من القضايا المتعلقة بالسلامة البحرية، من وجهة نظر قانونية وعملية، بفضل معرفتها الجيدة بالعديد من المشاكل التي تنشأ في مجالها والوسائل العملية لحلها.

تقوم الوكالة بتنفيذ العديد من المراقبة والتفتيشات لضمان سلامة الملاحة البحرية للدول

الاعضاء مثل:

- مراقبة شركات التصنيف المعترف بها في دول الاتحاد الاوروبي والتي تقوم بمراقبة الحالة التقنية للسفن، وإصدار شهادات الملاحة المختلفة؛

- تقييم نظام التدريب والتعليم والشهادات البحرية المسلمة للعاملين على متن السفن في دول خارج الاتحاد الاوروبي؛

- تتأكد من أن السفن التجارية التي تقوم بالدخول إلى موانئ الاتحاد الاوروبي، قد جرى معاينتها بشكل صحيح ودقيق وفقا لمعايير المنظمة البحرية الدولية؛

- تقييم النظم الوطنية الخاصة بحركة الملاحة البحرية؛

- ضمان توحيد التحقيقات في الحوادث البحرية بين دول الاتحاد الاوروبي.

- نشر الممارسات الجيدة في مجال السلامة البحرية والبيئة¹؛

تعمل الوكالة بالتعاون الوثيق مع وكالات الاتحاد الاوروبي الأخرى كالوكالة الاوروبية

لصيد الأسماك المركز العملي لتحليل الاستخبارات البحرية للمخدرات، الادارات البحرية للدول الاعضاء...

الفرع 4 : المخطط الاستعجالي للتصدي لحوادث التلوث البحري

عرفت منطقة البحر المتوسط بلورة مخططات استعجالية إقليمية بين الدول المحاذية لهذا

الحيز الجغرافي، ولعل أهم هذه المخططات، الاتفاق الذي تم بين حكومة الجمهورية الجزائرية

الديمقراطية الشعبية وحكومة المملكة المغربية وحكومة الجمهورية التونسية، دعما للمخطط الاستعجالي

الشبه الإقليمي بين الجزائر، المغرب وتونس للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة

جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط.

¹ - أنظر الموقع الرسمي للوكالة http://europa.eu/agencies/emsa_fr ، تاريخ الزيارة 2019/11/12.

أولاً: التعريف بهذا المخطط:

هو عبارة عن وثيقة ذات طابع تقني لتنظيم التصدي السريع والفعال لحوادث التلوث البحري، من جراء المحروقات في منطقة جنوب غرب البحر الأبيض المتوسط، الذي يؤثر أو من المحتمل أن يؤثر في المياه تحت السيادة أو الخاضعة للقضاء الوطني لأي دولة عضو.

ثانياً: سياق المخطط الاستعجالي

إن احتمال وقوع أي حادث في البحر المتوسط ينجم عنه تلوث زيتي هام يظل مرتفعاً حيث تقدر حصة المرور بالبحر المتوسط بـ30% من حجم حركة المرور البحرية العالية فضلاً عن ذلك يتم تصدير كميات ضخمة من الزيوت انطلاقاً من الموانئ الجزائرية والتونسية. وبما أن البحر المتوسط الآن وسيبقى هو الطريق الرئيسي لنقل الزيوت والغاز فإن جل هذا النشاط البحري يمر على مقربة من السواحل التونسية والجزائرية المغربية.

إن وجود هذا الخطر الدائم يفرض على الدول الثلاث، التهيؤ للتصدي لأي حادث تلوث بحري بصورة فردية أو بالتعاون فيما بينها.

إن الاهتمام المتزايد لحماية البيئة البحرية بصفة عامة وحماية البحر المتوسط كمنطقة خاصة يدعم الأهمية التي تمنح للتعاون الدولي والمساعدة المتبادلة في حالة الطوارئ وهو ما ساهم في إقرار هذا المخطط الإقليمي.

وعليه، قررت حكومات تونس، الجزائر والمغرب في إطار البروتوكول، اعتماد مخطط طوارئ إقليمي للتصدي الفوري والفعال لحوادث التلوث البحري الكبرى التي تهدد أو من المحتمل أن تهدد المياه الإقليمية أو السواحل أو المصالح ذات الصلة إحدى الدول الثلاث المعنية، يتم تنفيذ هذا المخطط بعدما يشغل أي طرف من الأطراف الثلاثة المخطط الاستعجالي أو خطة الطوارئ الوطنية الخاصة به، ويرى أن الموقف يستدعي طلب مشاركة باقي الأطراف¹.

¹ - أنظر ديباجة الاتفاق المبرم بين تونس، الجزائر والمغرب بتاريخ 20 جوان 2005، و المتعلق بالمخطط الاستعجالي الشبه الإقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب المتوسط.

ثالثا: أهداف المخطط الاستعجالي

إن الغرض من هذا المخطط الإقليمي، هو إنشاء آلية، في إطار البروتوكول وما يفرضه من التزامات على الأطراف المتعاقدة، تعمل على تقديم المساعدة المتبادلة وتتعاون من خلالها السلطات الوطنية المختصة في تونس، الجزائر والمغرب من أدل تنسيق الاستجابة لحوادث التلوث والتكامل في التصدي لها، سواء التي تؤثر أو من المحتمل ان تؤثر على المياه الإقليمية والسواحل والمصالح ذات الصلة لدولة أو أكثر من تلك الدول او التي تتخطى قدرة التصدي المتاحة لدولة بمفردها.

إن الهدف العام من هذا المخطط الإقليمي هو تنظيم استجابة سريعة وفعالة لحوادث التلوث الزيتي التي تؤثر أو من المحتمل ان تؤثر على منطقة التدخل لدولة أو أكثر، وتسهيل التعاون بين الدول الثلاث في مجال الاستعداد والتصدي لحوادث التلوث الزيتي. ومن هذا المنطلق، يتم تحديد الأهداف الخاصة الآتية:

- تحديد مدى التعاون من أجل تنفيذ المخطط الإقليمي بين السلطات المسؤولة على المستوى العملي؛
- تحديد مناطق التدخل للأطراف في المخطط الإقليمي؛
- تقسيم المسؤوليات مع الوضع في الاعتبار احتمال نقل المسؤولية من دولة لأخرى؛
- وضع أسس القيادة والاتصال وتحديد الهياكل الملائمة بما يتفق مع المخطط الاستعجالي الوطني أو خطة الطوارئ الوطنية لكل دولة؛
- وضع الترتيبات التي تسمح للسفن التابعة لحد الأطراف أن تعمل في نطاق منطقة التدخل لطرف آخر؛ ومن أجل تحقيق هذه الأهداف، يجب اتخاذ الخطوات التالية خلال تنفيذ المخطط الإقليمي هذا:
- ضبط الإجراءات الملائمة للاستعداد ومكافحة التلوث والنظم الفعالة من أجل الاكتشاف والابلاغ عن وجود حوادث التلوث في منطقة التدخل للأطراف.
- تطوير وتنفيذ التعاون الإقليمي في مجال المخطط الإقليمي هذا في حالة التلوث الزيتي؛
- تحديد الإجراءات التي تحد من انتشار مواد التلويث ومن أخطار انسكاب الزيوت¹؛

1- مواد الاتفاق المبرم بين تونس ، الجزائر و المغرب بتاريخ 20 جوان 2005 ، و المتعلق بالمخطط الاستعجالي الشبه الاقليمي للاستعداد و التصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب المتوسط .

الفرع 5: مشروع سيفماد IV للنقل البحري

تقوم الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية بتنفيذ مشروع سيفماد للنقل البحري، الذي يتمثل في مساعدة تقنية تجمع بين الأطراف الأوروبية والدولية، بهدف الترفيع من معايير السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية في البحر الأبيض المتوسط لتنفيذ الجوانب البحرية من خطة النقل البحري.

أولاً: تاريخ المشروع

في سنة 2006، أطلق الاتحاد الأوروبي مشروعاً سمي بسلامة المتوسط Safemed يتمحور حول التعاون المتوسطي بشأن السلامة ومنع التلوث البحري من السفن. يستفيد من هذا البرنامج عشرة دول تقع في الجهة الجنوبية للمتوسط وهم: الجزائر، مصر، الأردن، لبنان، المغرب، السلطة الفلسطينية، سوريا، تونس، تركيا، ودولة الاحتلال.

أسند تنفيذ هذا البرنامج للوكالة الأوروبية للسلامة البحرية، وهذا من أجل التحسين المستدام لحماية البحر الأبيض المتوسط من مخاطر الحوادث البحرية والتلوث البحري، ومن أجل تحقيق هذه الأهداف تعمل الوكالة على تقليل الفوارق بين الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي ودول البحر الأبيض المتوسط غير الأعضاء ولكنها تستفيد من برنامج سيفماد، من حيث الامتثال وتطبيق الاتفاقيات البحرية والأوروبية.

ثانياً: تنفيذ المشروع :

عمل المشروع خلال مرحلته الأولى (2006 – 2008) بإعداد جرد، وتحديد العقبات التي تعترض التنفيذ العملي للاتفاقيات البحرية الدولية، كما تم تحديد الاهداف لكل دولة مستفيدة، واقتراح اتباع نهج معين لتحقيق هذه الاهداف.

في المرحلة الثانية التي انطلقت في جانفي 2009، تم العمل على تعزيز التعاون الإقليمي، هدف يمكن أن يكون صعب التحقيق، بالنظر إلى خصوصية دول البحر المتوسط، وللعلاقات المتوترة بين بعض البلدان المستفيدة (الخلاف العربي الاسرائيلي)، ومع ذلك يتم بذل جهود كبيرة لإنجاح المشروع بالنظر إلى مساهمته الفعالة في الحفاظ على السلامة البحرية في المتوسط¹.

¹ Emilie SUEUR, SAFMED :Un projet de long terme essentiel pour la protection de la Méditerranée, le 07 décembre 2009, Quotidien Libanais L'Orient le Jour.

الفرع 6: منتدى حراس السواحل

يتمثل التحدي الأكبر الذي تواجهه الدول المحاذية للبحر الأبيض المتوسط وهو العمل على جعل هذه المنطقة آمنة من كل خطر يرتبط بالسلامة الملاحة البحرية جراء الحوادث البحري التي تكون عواقبها وخيمة على السفينة وطاقمها وكذا على البيئة البحرية بالنظر إلى محدودية بعض الدول لاسيما تلك الواقعة في الجهة الجنوبية من المتوسط.

وعليه، استدعى الأمر تأمين قدرات إضافية وتنسيق محكم بين مجموعة متنوعة من أصحاب الشأن حول مسائل تتعلق بالسلامة البحرية، و المرافق المينائية، لذلك كان لابد من المحافظة على وجود عسكري بارز في منطقة البحر الأبيض المتوسط و ما حولها، ولكن يجب أن تتدخل القدرات العسكرية ضمن مقاربة دولية تشمل جهدا على صعيد الحكومات ككل، وتستدعي التحديات في هذه المنطقة مستويات غير مسبوقة من التعاون المدني و العسكري و بين الحكومات، وفي هذا السياق جاء منتدى حرس السواحل للبحر الابيض المتوسط لزيادة العمل على جعل المتوسط منطقة آمنة من كل تهديد.

أولا : إنشاء المنتدى

تم إنشاء منتدى وظائف حرس السواحل لدول البحر الابيض المتوسط (MCGFF)¹ لتعزيز التعاون بين وكالات حرس السواحل، بمبادرة من إيطاليا وعقد الاجتماع الأول في جينوفا/إيطاليا في عام 2009، وعقدت الاجتماعات التالية للمنتدى على التوالي في فرنسا (2012)، إسبانيا (2013)، البرتغال (2014)، إيطاليا (2016)، تركيا (2017)، فرنسا (2018)، والمغرب (2019).

منتدى حرس السواحل لدول البحر الابيض المتوسط، هي فضاء غير سياسي وغير ملزم، تتكون من 24 دولة متوسطة. تجمع بين ممثلين عن البلدان المطلة على البحر المتوسط والدول المدعوة كمرقبين والاتحاد الاوروبي وكذلك الادارات والوكالات البحرية².

¹ Mediterranean Coast Guard Functions Forum

² أنظر الموقع www.forum-mediterraneen-des-fonctions-garde-cotes-2009 تاريخ الزيارة 2020/06/08.

ثانياً: أهداف المنتدى

- تسهيل التعاون متعدد الأطراف بشأن مجموعة واسعة من القضايا؛
- تعزيز الأمن البحري وأنشطة السلامة وحماية البيئة في حوض البحر المتوسط وكذلك الشراكات المحتملة لتطبيقها؛
- البحث عن حلول للمشاكل والتحديات المشتركة التي تواجهها الدول المشاركة من خلال تبادل الخبرات؛
- تعزيز التضامن بين مصالح حرس السواحل لدول البحر الأبيض المتوسط.

ثالثاً: مجالات وتوصيات المنتدى

- إنقاذ الأرواح البشرية في البحر؛
- الإدارة المستدامة للموارد البحرية؛
- التلوث البحري العرضي؛
- التدريب الفني والعلمي؛
- مراقبة مصايد الأسماك؛
- و محاربة الاتجار غي المشروع بشتى نواعه.
- تظهر نتائج عمل طبعات المنتدى منذ إنشائه في سنة 2009؛ أن هذا الفضاء قد أطلق آليات لترقية وتقوية القدرات في مجال السلامة البحرية والأمن وحماية البيئة البحرية؛
- تحسين معرفة الوضع البحري من خلال تطوير تبادل المعلومات، ومن خلال طرق جديدة للنظر فيها بين الوكالات البحرية المختلفة والبلدان المستفيدة من بعض البرامج التي تم إطلاقها في المتوسط؛
- إقامة ورشة عمل دائمة، بدعم من الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية والوكالة الأوروبية لحرس الحدود والسواحل والوكالة الأوروبية لمراقبة مصايد الأسماك والتي سنتناول الموضوعات التي عالجها شركاء شمال وجنوب البحر المتوسط فيما يتعلق بالسلامة البحرية، الحراسة والمراقبة وحماية البيئة البحرية.
- تحديد خيارات تطوير آليات رفع الوعي حول السلامة البحرية في البحر المتوسط والتي يجب أن تستند إلى التجارب والمبادرات الأوروبية، ولاسيما في تبادل المعلومات البحرية، مثل النظام الأوروبي المشترك لتقاسم المعلومات البيئية؛

- مشاركة أساليب العمل والخبرات العملية مع المنتديات الإقليمية الأخرى لوظائف حرس السواحل مثل رؤساء وكالات خفر السواحل الآسيوية؛
- وضع توجيهات مناسبة حول وظائف خفر السواحل من أجل دعم تحديد وتنفيذ الاستراتيجيات الإقليمية ودون الإقليمية؛
- دعوة الدول الاعضاء في منتدى حراس السواحل للمتوسط للمشاركة في عملية ثلاثون (30) يوما في البحر، بهدف تبادل الخبرات في مجالات مكافحة التلوث البحري¹.

تشهد منطقة المتوسط كغيرها من المناطق والأقاليم جملة من التجاذبات والتحولات ولعل أبرز إشكالية واجهت التحدي الأمني في هذه المنطقة هي التباين بين دول الشمال ودول الجنوب، ففي الوقت الذي تعيش دول الضفة الشمالية للمتوسط الرفاهية والديمقراطية وتحقق تقدما على كل المستويات تقبع عدد من دول الجنوب في براثن التخلف والجهل.

إضافة لذلك، وبالنظر لشاسعة المجال البحري ووجود عدة مناطق خارجة عن الولاية القضائية للدول، فإن تهديدات الأمن البحري كثرت وتعددت، بتدهور الأوضاع الأمنية لبعض دول جنوب المتوسط وكثرة الصراعات بها، كما لم تعد التحديات الأمنية تقتصر على التهديدات العسكرية بشكلها التقليدي فقط، بل أضيف لها وبكثافة التهديدات غير التقليدية كالإرهاب البحري، الجريمة المنظمة والهجرة غير النظامية².

إن تعددت المبادرات الأمنية في منطقة المتوسط، يوحى بالاهتمام الكبير بهذه المنطقة، غير أن إطلاقها في السياق الدولي و اقتصار هذه المبادرات على المجال الأمني دون سواه من الأبعاد الاقتصادية، الاجتماعية و الثقافية... بالرغم من صياغتها في شكل شركات يثبت أنها صُممت خصيصا من اجل احتواء مخاطر تهديدات أمنية أفرزتها بيئة دولية طغت عليها فكرة المصالح الأمنية أكثر من تحقيق أمن الأفراد ، المجتمعات أو الدول ككل³.

¹ - أنظر الموقع www.en.sg.gov.tr/mcgff ، تاريخ الزيارة 2020/06/08.

² - شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة 1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001، ص 3

³ - زاوي رابح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأمن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الدراسية 2013-2014، ص 142-132.

وخروجاً عن القاعدة التي دأبت عليها دول الضفة الشمالية، أطلقت المفوضية الأوروبية سنة 2015 مبادرة جديدة من أجل التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في منطقة غرب المتوسط، حيث ستسمح هذه المبادرة للإتحاد الأوروبي ولبلدان الجوار بالعمل معا على توفير مصادر جديدة للطاقة وتحقيق الاستدامة الاقتصادية لدول المتوسط، غير أن هذا لا يمنع من وجود جانب أمني لهذه المبادرة تتمثل في العمل على رفع مستوى السلامة البحرية في منطقة غرب المتوسط.

الفرع 7: مبادرة الاقتصاد الأزرق

يقصد بمصطلح الاقتصاد الأزرق الإدارة الجيدة للموارد المائية وحماية البحار والمحيطات بشكل مستدام للحفاظ عليها من أجل الأجيال الحالية والقادمة. يؤكد المفهوم أهمية الإدارة المستدامة للموارد المائية، استناداً إلى فرضية أن النظم البيئية السليمة للمحيطات هي الأكثر إنتاجية.

كما يمكن تعريفه بأن مجموعة من الأنشطة البشرية اعتماداً على البحر وقد يكون مدعوماً بالتفاعلات البرية والبحرية في سياق التنمية المستدامة، وبالتالي فهو يغطي مجموعة واسعة من القطاعات نذكر منها الطاقة البحرية، الصيد البحري وتربية المائيات، أنشطة النقل البحري، دعم الأمن الغذائي استخراج البترول والغاز من أعماق البحار والمحيطات¹... إلخ

عرف الاقتصاد الأزرق في إطار الأمم المتحدة انطلاقته في مؤتمر ريو+20 للتنمية المستدامة والاقتصاد الأخضر، وظهر كفرع من هذا الأخير بهدف توفير تكيف أفضل للنموذج في البلدان الساحلية التي تعتمد على الموارد البحرية، ولذلك يُشار إليه على أنه "اقتصاد أخضر في عالم أزرق"، ويشمل الاقتصاد الأزرق مبادئ الاقتصاد الأخضر والأهداف الرئيسية، ومع ذلك فقد تطور المفهوم من كونه الجانب الأزرق للاقتصاد الأخضر إلى نموذج مرجعي عالمي، ولاسيما في البلدان النامية الساحلية²

¹ - عبد الله ونيس الترهوني، الاقتصاد الأزرق مقال نشر في الجريدة الإلكترونية بوابة إفريقيا الإخبارية بتاريخ 16

فبراير 2019.

² - Blue economy project, « blue economy for a healthy Mediterranean- Monitoring and promoting an environmentally sustainable economy in the Mediterranean region, Scoping Study, January 2016, P04

مبادرة الاقتصاد الأزرق هي نتاج للحوار بين عشر بلدان من منطقة غرب المتوسط اتفقوا سويًا هذه الاهتمامات المشتركة في المنطقة وهي خمس دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي (إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، مالطا وفرنسا) وخمس شركاء من الجنوب (الجزائر، ليبيا، موريتانيا، تونس والغرب).

مبادرة التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في غرب المتوسط هو مثال آخر عن السياسة الأوروبية، حيث لم تمر إلا سنوات قليلة عن الالتزام الذي قطعه الاتحاد الأوروبي على العمل على إنقاذ المخزون السمكي في المتوسط، ليتم الاتفاق بين دول جوار المتوسط على إعلان مالطا تحت شعار MedFish4Ever للصيد البحري المستدام، الذي يهيم خمسة عشر (15) دولة وهم (فرنسا، إيطاليا، إسبانيا، مالطا، سلوفينيا، كرواتيا، اليونان، قبرص، الجزائر، المغرب، تونس، مصر، تركيا، ألبانيا، الرأس الأخضر) و من خلال هذا الإعلان، حددت هذه البلدان مجتمعة، عزمها على تحسين وضع مصايد البحر المتوسط على مدى العقد المقبل من خلال سلسلة من الأهداف والأنشطة الطموحة نحو تعزيز إدارة مصايد الأسماك وإدارتها¹.

يتطلب تحقيق التنمية المستدامة شراكة بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني على حد سواء من أجل المضي قدما لتعزيز الرفاهية بتبني الاستراتيجيات التي تدعم النمو الاقتصادي وتعالج سلسلة من الحاجات الاجتماعية بما فيها التعليم، الصحة والحماية الاجتماعية، وفي ذات الوقت يتم معالجة التغيرات المناخية والحماية البيئية بخفض التلوث البحري عن طرق القضاء على مصادره ومسبباته.

ومن هنا، جاءت مبادرة الاقتصاد الأزرق والتي تهدف حسب يوهانس هان المفوض الأوروبي المكلف بسياسة الجوار ومفاوضات التوسع، إلى الاعتراف بالمخزون الكامن للبحر الأبيض المتوسط وشريطه الساحلي وتنهل منه لدفع النمو الاقتصادي وللمساهمة في خلق فرص العمل للوصول إلى الاستقرار في المنطقة وهي مرحلة هامة نحو المزيد من التنسيق والتعاون ضمن بلدان المتوسط.

¹ - موقع منظمة التغذية الدولية www.fao.org/gfcm/meetings/medfish4ever تاريخ الزيارة 2020/06/23.

وتتبع الأهمية المتصاعدة بالاقتصاد الأزرق إلى تقديمه بعض الحلول ولو جزئياً للقضايا البيئية، في ظل التغيرات المناخية التي تشهدها المنطقة، كما يمكن أن يكون عامل تغيير بالنسبة لبلدان البحر المتوسط من خلال التنقيب بشكل آمن عن الثروات البحرية واستغلالها بشكل مشترك وبعيدا عن الصراعات التي بدأت تلوح في الأفق لاسيما في شرق المتوسط.

أولاً : دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الاستراتيجية الأمنية

إن الوعي المتنامي بالضغوط المكثفة التي تتسبب في تدهور البيئة للثروة الطبيعية للبحر المتوسط يبرز الحاجة إلى نهج مستدام، وقد حددت هيئات الحكم التي أنشئت خلال العقود الأخيرة أدوات وآليات لتحقيق تنمية أكثر استدامة تسمح بالحفاظ على رأس المال الطبيعي المتوسطي واستخداماته المستدامة في هذه المرحلة من إعادة صياغة الاقتصاد، ظهر مفهوم جديد "الاقتصاد الأزرق" لتعزيز التحول نحو اقتصاد مستدام جديد (بحري) قائم على استغلال البحر والمحيطات بشكل أفضل¹ ، وإلى جانب ذلك تنامي الأمن البيئي للاقتصاد الأزرق الذي تستفيد منه دول المتوسط والتي نوجزها فيما يلي:

I/- تحقيق الأمن والسلامة البحريين:

تعتمد سياسات الاقتصاد الأزرق القوية على الفهم الجيد لمحيطات القارة، وكيفية استجابتها للأثر التراكمي للنشاط البشري، وكيف يمكن استخدام مواردها بشكل جيد. يجب على دول البحر الأبيض المتوسط تعزيز استثماراتها في الاقتصاد الأزرق وتنفيذ سياسات تهدف إلى جذب المستثمرين. هذه الأطر المرجعية ستشجع على تعزيز البنى التحتية والقدرات القائمة من أجل ضمان تحقيق مختلف الأولويات، ولا سيما السلامة البحرية وحماية السواحل من جميع أشكال التلوث والصيد غير المشروع.

تكمن التحديات التي تواجه تنفيذ هذه الرؤية بشكل أساسي في كيفية ضمان الاتساق في مكافحة التهديدات واسعة النطاق مع السعي لضمان السلامة البحرية. فمن ناحية، يجب أن تأخذ الجهود المبذولة لمواجهة هذا التحدي في الاعتبار الحاجة إلى تحقيق الأهداف الإنمائية للاقتصاد الأزرق، ومن ناحية أخرى، يجب أن تأخذ بعين الاعتبار شروط حماية البيئة البحرية.

¹ - سفيان جبران و إيمان قلال ، دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الاستدامة البيئية و الاقتصادية في دول المتوسط، مجلة تحولات ، العدد الثاني ، جوان 2018 ، ص 157.

تستثمر الجزائر أيضًا في عمقها الأفريقي للاقتصاد الأزرق من خلال ميثاق لومي الذي يهدف إلى تعزيز اقتصاد أزرق أو محيط مزدهر يتضمن تدابير للاستغلال المستدام للموارد البحرية والاستفادة المثلى من فرص تنمية القطاعات المرتبطة بالبحر وفي هذا الصدد تنص المادة 5 من الفصل الثاني للميثاق صراحة على خلق فرص عمل على طول السواحل من خلال تشجيع الصيد الحرفي والتجهيز المحلي للمنتجات السمكية وتسهيل تسويقها على المستوى الوطني، الإقليمي والدولي

II- تحقيق الدفاع الساحلي لدول المتوسط:

نظرا لقوة المساهمة التي تقدمها المناطق الساحلية في تحقيق استدامة النظم الايكولوجية والاقتصادية، فإن ثمة حاجة لصونها، وهذه المناطق تعمل بمثابة حماية ساحلية طبيعية في شكل تفرعات ساحلية وشواطئ رملية وشعب مرجانية ومستنقعات ملحية، وهي بذلك تخفف الأثر الكامل الذي تخلفه الفيضانات بل وحتى اشتداد العواصف العاتية، التي يتوقع تزايد تواتر حدوثها مع ارتفاع درجات حرارة المياه ومستوى سطح البحر، فالشعب المرجانية مثلا، تحول دون إلحاق ضرر بالمناطق الساحلية ودفاعاتها الطبيعية.¹

ولكن هذه الحماية الطبيعية نفسها معرضة للخطر، مما قد يفاقم شدة ضعف السواحل، فالمرجان على سبيل المثال حساس تجاه ارتفاع درجات الحرارة الحار وزيادة حموضتها، وبالتالي فهو يتعرض إلى تهديد متزايد ووفقا لبرنامج الامم المتحدة للبيئة فإن 07 % من نباتات المستنقعات والحشائش البحرية يفقد كل عام.²

III- المساهمة في تحقيق الأمن الغذائي في المتوسط

تم تعريف الأمن الغذائي من قبل لجنة الأمم المتحدة للأمن الغذائي العالمي على أنه "تمتع جميع الناس في جميع الأوقات بفرص مادية، وإجتماعية واقتصادية للحصول على اغذية كافية وآمنة ومغذية تلبي احتياجاتهم، ومن مكونات تحقيق الأمن الغذائي الحصول على دخل كاف أو مورد آخر للوصول إلى الغذاء.

¹ مايكل مادسن، آثار التلوث على الحياة في المحيطات و البحار، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية 45-03 ، سبتمبر 2013 ، ص 27.

² آثار التلوث على الحياة في المحيطات والبحار، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية ، 54-03 ، سبتمبر 2013، ص 23

ومن أجل تحقيق هذا الهدف، أصبحت الدول والمنظمات الدولية تتطلع إلى مبادرة الاقتصاد الأزرق الذي يمثل فرصة متاحة لتحقيق الأمن الغذائي بتوفير الغذاء للأعداد المتزايدة للسكان في العالم وفي منطقة المتوسط على الخصوص، وذلك عن طريق استغلال الموارد الطبيعية في المنطقة بكفاءة، بالتركيز على الأنشطة المربحة التي تولد قيمة اقتصادية وفرص عمل كمصائد الأسماك، تربية المائيات، السياحة، الأنشطة الترفيهية والنقل البحري¹.

تساهم مصائد الأسماك وتربية المائيات والداخلية بالفعل من خلال إنتاجها في توفير حصة من الغذاء الوطني وكذا الموجه للتصدير، غير أنه في الحقيقة لازال هذا الإنتاج دون الحاجات الوطنية من حيث الكمية والنوعية والسعر.

لضمان استدامة أنشطة الصيد، تدعو مبادرة الاقتصاد الأزرق الدول الأعضاء إلى وضع وسائل تشغيلية لرصد موارد المصائد ومراقبتها، حيث يجب أن تكمل هذه الوسائل الأنظمة الجاري نشرها، من أجل الحصول على معرفة كاملة بجهود الصيد على المستوى الوطني وضمان تقديم التقارير المستحقة للالتزامات الإقليمية.

كما تهدف المبادرة إلى اكتشاف وتقييم مختلف النواحي الاقتصادية والاجتماعية للنمو الأزرق لقطاع الثروة السمكية وتنمية المصائد السمكية والمحافظة على المخزون السمكي للجيل الحالي والجيال القادمة وضمان استدامة المصادر البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي وحماية البيئة البحرية.

IV- المساهمة في أمن المياه والطاقة:

في مواجهة تحديات تغير المناخ والطلب المتزايد على المياه، تلتزم الجزائر بإدارة ملائمة لموارد المياه وكذا اللجوء إلى طرق تحلية مياه البحر، ويمثل الإنتاج الوطني من تحلية المياه حوالي 20% من الماء. هذا الإنتاج ضروري للمناطق الساحلية، ومع ذلك، فإنه يستهلك الطاقة، لا سيما من حيث موارد الكربون، وعليه يجب الجوء إلى البحث عن حلول باستخدام الطاقات المتجددة من قبل بعض وحدات تحلية المياه.

¹ Measuring, Monitoring and Promoting a Blue Economy for a Sustainable Development of the Mediterranean Reasoning, conference, 30-31 May, 2017, Marseille, P06.

أما فيما يتعلق بالطاقة، فقد بدأ بالفعل اللجوء إلى الطاقات المتجددة الأرضية، ولا سيما من خلال استخدام الطاقة الشمسية، لتي أصبحت تستثمر من قبل المرافق العامة، وخاصة في الموانئ.

V/- المساهمة في الأمن الصحي

إن البيئة البحرية والساحلية حساسة للغاية للضغوط والآثار البشرية. لذلك تتأثر جودة المياه البحرية والساحلية بشكل مباشر، تؤدي هذا إلى مخاطر على الأنشطة البشرية للحياة أو استغلال هذه البيئات التي يحتمل أن تكون مهددة بهذه المضايقات من حيث الصحة والرفاهية، لا سيما على الشواطئ (السياحة، المجتمعات المحلية ...). أيضاً لتربية الأحياء المائية البحرية وصيد الأسماك، إلى جانب الجهود المبذولة لمعالجة مياه الصرف الصحي.

يجب أن تتخذ مراقبة سلامة المياه البحرية نهجاً موحداً للجهات المسؤولة عن منطقتي الشبكة لمراقبة البيئة البحرية. وسوف يتماشى هذا النهج مع المبادئ التوجيهية والإجراءات الإقليمية للرصد المتكامل للبيئة البحرية، ولا سيما لتوفير المعلومات وإدخالها في المؤشرات الوطنية والإقليمية.

من المهم أن يكون لديك خطط ووسائل محلية لمكافحة التلوث في البحر، ولكن من المهم أيضاً اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة للحد من الإزعاج / التلوث من خلال التحكم بشكل أفضل وإدارة النفايات من الأنشطة البرية والبحرية. بالنسبة لهذا الأخير، يجب أن تتمتع الموانئ بالقدرة على استعادة ومعالجة النفايات.

VI/- المساهمة في القضاء على التلوث البحري

تشير النظم الراهنة للنظم الأيكولوجية البحرية والساحلية إلى ضرورة بذل المزيد من الجهود في إدارة الأنشطة البشرية، وعليه يسعى الدول الاعضاء في هذه المبادرة إلى الحفاظ على البيئة البحرية من كافة أشكال التلوث وتجريم هذه الأفعال على المستوى الوطني، وبهذا المعنى فإن الكفاءة والاستغلال الأمثل للموارد الطبيعية، هما رأس المال لضمان صحة المحيطات والبيئة البحرية واستمرار توفير السلع والخدمات الأساسية

ثانياً: محاور استراتيجية الاقتصاد الأزرق في الجزائر:

تقدم الاستراتيجية الوطنية الجزائرية للاقتصاد الأزرق (SNEB) الرؤية الوطنية والمبادئ التوجيهية التي ستوجه عمل الحكومة وشركائها والمجتمع المدني بحلول عام 2030. وينبغي أن تغطي الاستراتيجية ما يلي: كل من ظروف التشغيل والتنظيم والإدارة للفضاء البحري الوطني وموارده لجعلها داعماً وناقلاً للتنمية وتعزيز الاقتصادي المستدام للبلاد.

ويحدد محاور التدخل الرئيسية الشاملة والهيكلية وأهداف الحكومة للبحر والساحل لجعلها محركاً للنمو والتنمية المستدامة للأجيال الحالية والمستقبلية. أخيراً، وفي نفس الوقت، فإنه يضمن الحفاظ المستدام على الخدمات التي يقدمها النظام البيئي البحري والساحلي في الجزائر.

تحدد هذه الإستراتيجية إطار عمل الحوكمة الذي يحدد دور مختلف الجهات الفاعلة ويدعم أساليب التنفيذ للمراقبة والتقييم والمراجعة، كما يجب أن يجد هذا الاختلاف أيضاً امتداداً لمختلف المقاييس ذات الصلة بالإقليم (تخطيط المساحات البحرية والنظر في الواجهة البحرية والبحرية) والتي ستسلط الضوء على مدى خمس سنوات على الإجراءات ذات الأولوية والأنشطة الرئيسية للحكومة وشركائها، ولا سيما المجتمعات المحلية.

I/- الإجراءات التي قامت بها الجزائر من أجل الاقتصاد الأزرق والتي أدت إلى تبني استراتيجية وطنية

تشارك الجزائر بقوة في عملية التنويع الاقتصادي والتحول البيئي وتعتمد الاعتماد بطريقة محددة على الإمكانيات البحرية التي يخفيها الفضاء البحري الخاضع لسيادتها وولايتها القضائية وكامل الخط الساحلي الوطني في الحرص على إعطاء البحر والساحل دوراً رئيسياً دون الديناميكية المطلوبة من خلال النموذج الاقتصادي الجديد.

من خلال استضافة مؤتمر أصحاب المصلحة، والاجتماع الوزاري من مبادرة OuestMed حول الاقتصاد الأزرق في غرب البحر الأبيض المتوسط من 3 إلى 4 ديسمبر 2018، سجلت الجزائر نشاطها بالكامل في إطارها الإقليمي الطبيعي للبحر الأبيض المتوسط وأرسلت إشارة قوية بشأن استعدادها للمساهمة في جهود مجتمع البحر الأبيض المتوسط من أجل الازدهار المشترك الذي يعود بالفائدة على جميع الأطراف، ولتنفيذ إجراءات مشتركة مع شركائها بروح من الاستدامة.

وفقاً لرؤية الجزائر والتزاماتها الاجتماعية والبيئية والاقتصادية، تم تحديد المحاور التالية في الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق:

أ- المساهمة في الحوكمة العالمية للبحار والمحيطات (النطاقين العالمي والإقليمي):
مع تطور الاقتصاد الأزرق على المستويين الإقليمي والعالمي، والوعي على المستوى الدولي بدور المحيطات والبحار في تغير المناخ، والالتزامات بالحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، بما في ذلك أعالي البحار، تؤكد الجزائر موقفها بشأن القضايا المتعلقة بإدارة البحار وفقاً لالتزاماتها الوطنية التي تعهدت بها تطبيقاً لمختلف الآليات الدولية والإقليمية، هذا الموقف يجب أن يكون ظاهراً حتى تتمكن من نقل صوتها وعملها على الساحة الدولية وفي جميع الحالات، ولا سيما في المغرب العربي وأفريقيا.

ب- التأكيد على المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية:
أنشأت الجزائر وبموجب المرسوم الرئاسي رقم 18-96 المؤرخ 20 مارس 2018 ، منطقتها الاقتصادية الخالصة، والتي تعتبر عملاً سيادياً وفقاً لقانون البحار الدولي (UNCLOS). أدى إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية، إلى ظهور منطقة تتداخل مع البلدان البحرية المجاورة لها، لا سيما إسبانيا وإيطاليا غير أن الترسيم النهائي لهذه المنطقة سيكون بعد إجراءات التفاوض بهدف الوصول إلى اتفاقيات ثنائية مع الدول المعنية.

يؤدي إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل الجزائر إلى زيادة المساحات البحرية الخاضعة للولاية القضائية الوطنية، وبالتالي من المهم أيضاً توقع وتهيئة الظروف لممارسة الجزائر لحقوقها وواجباتها في هذا الفضاء الجديد. هذه الخطوة ضرورية للسماح بتنمية الاقتصاد الأزرق، سواء لاستكشاف واستغلال الموارد المرتبطة (البيولوجية والطاقة والموارد المعدنية) ، أو من أجل تنظيم ومراقبة الأنشطة وحماية البيئة البحرية

ج- ضمان تنسيق أفضل لعمل الدولة في البحر:
الدولة مسؤولة عن حماية البيئة واحترام القانون والسلامة في البحر، لا سيما في المناطق الخاضعة لسيادتها أو ولايتها الوطنية. يجب استخدام وسائلها على النحو الأمثل ، سواء كانت المراقبة، الرصد، والسيطرة على الأنشطة في البحر ، ومكافحة التلوث والأنشطة غير المشروعة في

البحر ، وعليه يتم تنسيق عمل الدولة في البحر بشكل أفضل لإنجاز هذه المهام بشكل أكثر فعالية وكفاءة، مع احترام اختصاصات الوزارات والقطاعات المختلفة، كما يجب أن يكون التنسيق أيضاً استراتيجياً (تحديد المهام والوسائل) أكثر من العملياتي(استخدام الوسائل).

د- حماية وتعزيز إمكانات النظم البيئية البحرية والساحلية والحفاظ بشكل مستدام على الخدمات التي تقدمها هذه النظم البيئية للمجتمع.

II- التطلعات المستقبلية للاقتصاد الأزرق:

رأس المال الطبيعي للجزائر غني جدا ومتنوع، حيث يوفر إمكانات تنمية حقيقية للاقتصاد الأزرق، خاصة للقطاعات الناشئة ذات الإمكانيات العالية لخلق القيمة والوظائف التي تتطلب مهارات. ومع ذلك ، فمن الأهمية بمكان أولاً وقبل كل شيء حمايتها على نحو مستدام، لا سيما للتراث الطبيعي للنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية، وفي هذا الإطار يتم تنسيق الإجراءات المتخذة مع الالتزامات التي تم التعهد بها على المستوى الإقليمي للحد من آثار الأنشطة البحرية والبرية ، سواء عن طريق تقليل النفايات ، أو تجهيز قدرات إدارة النفايات، لا سيما في الموانئ وفي المنشآت الصناعية القريبة من الساحل.

الإدارة المستدامة للبحر المتوسط هي أمر بالغ الأهمية لتحقيق التنمية المستدامة. فكيفية تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية المستمرة والاستدامة البيئية والدمج الاجتماعي، يُشكل تحديات فكرية وعملية كبيرة لدول هذا الحيز الجغرافي، واستجابةً لهذه المشكلة العالمية، اجتمع المجتمع الدولي لاعتماد سياسات واتجاهات عالمية للإدارة المستدامة للبحار والمحيطات، فهناك وعي مُتزايد بضرورة دعم وتحليل الأبعاد البيئية والاجتماعية والاقتصادية للأنشطة البحر

تعتبر الجزائر من الدول التي لديها إمكانات هائلة في مجال الاقتصاد الأزرق بفضل موقعها الجغرافي؛ إذ يصل شريطها الساحلي إلى حوالي 1600 كلم، مما يؤهلها لجعل الاقتصاد الأزرق رافعة أساسية لتحقيق التنمية، ولهذا تُعد التجربة الجزائرية من التجارب الناجحة في الاقتصاد الأزرق، حيث ركزت على مجال تطوير قطاع صناعة الأسماك وتعزيز دوره في الاقتصاد بشكل أكبر، عن طريق وضع رؤية تنمية لهذه الصناعة بحلول سنة 2030، حيث تطمح الحكومة من خلال تبنيها مفهوم "الاقتصاد الأزرق" إلى رفع إنتاجها من الأسماك عن طريق تشجيع تربية المائيات

على اليابسة وفي البحر، وبداية استكشاف المناطق الساحلية من أجل استغلالها في التنقيب عن النفط والغاز.

وختامًا، يبدو واضحًا أن "الاقتصاد الأزرق" بدأ يأخذ مكانه ضمن الاقتصاد العالمي، انطلاقًا من أهميته في المساهمة في معدلات النمو وتحسين مستويات المعيشة والحفاظ على البيئة بشكل مستدام، وباعتبار أن المحيطات والبحار والموارد البحرية من أكثر الموارد الطبيعية أهمية وقيمة، يتعين على جميع الدول تبني هذا المفهوم، حيث يشكل الاقتصاد المستدام للمحيطات فرصة حقيقية أمام بلدان العالم لحماية التنوع البيولوجي فيها، والمحافظة على أمنها الغذائي والمناخي، وتنوع مصادر الدخل لديها.

المطلب الثاني: المبادرات الثنائية

تعتبر المبادرات الثنائية المتخذة في إطار السلامة البحرية قليلة إذا ما قُرنّت بالمبادرات المتعددة الأطراف ومن تلك، نذكر ما يلي:

الفرع 1: الاتفاق الجزائري الإيطالي

اعترافًا بأهمية التعاون في مجال البحث والانقاذ البحريين وضرورة ضمان الفعالية الموثوقة، تنفيذًا لروح ومغزى الاتفاقيات الدولية المبرمة في هذا الإطار، تم بتاريخ 14 نوفمبر 2012، إبرام اتفاق بين الجزائر وإيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والانقاذ البحريين.

أولاً: مخطط تنسيق عمليات البحث والإنقاذ

نعني بمخطط تنسيق عمليات البحث والانقاذ البحريين، ذلك العمل الذي يرمي إلى دفع خطر الهلاك أو الضياع عن السفن أو الأشخاص المفقودين في البحر والمبرم بين دولتين فأكثر، من أجل ضمان الفعالية في المناطق البحرية القريبة من الدولتين المتعاقدتين¹.

¹ - أنظر الاتفاق المبرم بين الجزائر و إيطاليا حول تنسيق عمليات البحث و الانقاذ البحريين بتاريخ 14 نوفمبر 2002.

ثانيا: اهداف الاتفاق:

تلتزم السلطات المختصة للطرفين المتعاقدين بما يأتي:

- تنفيذ المخطط العملي لتنسيق عمليات البحث والانقاذ في البحر، في مناطق مسؤولية البحث والانقاذ البحريين التابعة لكل منهما والمتفق عليها مسبقا؛
- التبادل السريع وبصفة منتظمة المعلومات الخاصة بعمليات البحث والانقاذ أو في حالة الخطر من أجل المحافظة على الحياة البشرية في البحر في المناطق التي هي تحت مسؤولية كل طرف.
- التعاون المشترك، بقدر الامكان في قيادة عمليات البحث والانقاذ في منطقتها الخاصة بالبحث والانقاذ؛
- تبادل المعلومات المتوفرة حول قدرات البحث والانقاذ
- القيام بتمارين بصفة دورية من أجل اختبار مدى استجابة قدراتهما لوضعية البحث والانقاذ من جهة ومن جهة أخرى للحد المشترك لمناطق البحث والانقاذ في البحر¹؛

ثالثا: الاجراءات المتخذة للدخول إلى منطقة البحث والانقاذ للطرف المتعاقد الآخر:

في حالة ما إذا دعت الضرورة، خلال عمليات البحث والانقاذ إلى تدخل وحدات البحث والانقاذ لأحد الطرفين المتعاقدين في منطقة البحث والانقاذ التابعة للطرف المتعاقد الآخر، يكون هذا بعد إعلام مركز تنسيق عمليات البحث والانقاذ لهذا الطرف المتعاقد².

الفرع 2: الاتفاق الجزائري الاسباني

إن أهمية وتنوع التجارة البحرية وكذا الحالة العامة لبعض البواخر التجارية يمكن أن ينجم عنها حوادث في الضفة الغربية للبحر الأبيض المتوسط، مما يستدعي التدخل سواء على شكل عمليات بحث وإنقاذ و/أو مكافحة التلوث، وعليه فقد جاء هذا الاتفاق في شكل مخطط تدخل في حالة كارثة في البحر الأبيض المتوسط، ليمسح لسلطات البلدين بالتدخل في آن واحد بصفة مشتركة لمواجهة هذه الصعاب وتجنب كافة العقبات وإنجاح عملية المكافحة.

¹- أنظر المادة 04 من الاتفاق السالف الذكر.

²- أنظر المرسوم الرئاسي رقم 14-275 المؤرخ في 30 سبتمبر 2014، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و حكومة جمهورية إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث و الانقاذ البحريين.

يهدف هذا المخطط -المعروف اختصارا بمخطط صارمد- إلى تنظيم التنسيق والقيادة المشتركتين لعمليات البحث والإنقاذ ومكافحة التلوث البحري في مناطق المسؤولية SAR في البحر الأبيض المتوسط لكل من الجزائر واسبانيا.

ولإنجاح مخطط التدخل، تم الاتفاق بين البلدين على ما يلي:

- تبادل المعلومات بين الأجهزة المختصة مع استعمال وسائل التدخل الجوية والبحرية؛
- إشراك كل المتدخلين في عمليات البحث والإنقاذ بما في ذلك السفن التجارية وسفن الصيد البحري؛
- جمع وتحليل البيانات الإحصائية المتعلقة بحوادث السفن؛
- السهر على أداء مهمة البحث والإنقاذ البحريين ومكافحة التلوث في منطقة المسؤولية للدولتين¹.

¹ - مخطط تدخل الجزائري الاسباني في حالة كارثة في البحر الأبيض المتوسط صارمد الموقع بتاريخ 12 مارس 2007.

الفصل الخامس
الاستراتيجية البحرية الجزائرية
في البحر المتوسط

الفصل الخامس: الاستراتيجية البحرية الجزائرية في المتوسط

من يحكم البحر يحكم العالم، شعار لم يفقد جوهرة أبدا بالنظر إلى الطريقة التي أصبحت بها كل القوى العظمى عبر العصور مثل الامبراطورية الاسبانية، البرتغالية والبريطانية لاحقا، القوى المهيمنة في العالم، بسبب قوتها البحرية الضخمة التي سمحت لهم بتأمين الامداد بالمواد الخام والتحكم في التجارة العالمية التي تركز على الطرق التجارية البحرية... إلخ.

بالنسبة لبلد مثل الجزائر، الذي يتمتع بواجهة بحرية متواضعة مع وجود عراقيل للوصول إلى المحيطات الكبيرة، تركز أولويات عنصرها البحري على ضمان أمن وسلامة مختلف المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها أو لقضائها الوطنيين¹.

في هذا الإطار، سعت الجزائر دوما على تأكيد التزاماتها بتأمين المناطق البحرية، من خلال المحافظة على حقوقها والقيام بواجباتها والدفاع عن الاستخدام الحر والأمن والمستدام للبحار من خلال إجراءات متماسكة ومنسقة، وبالتالي لعب دور محوري في منطقة المتوسط كقوة بحرية.

إن تبني هذا التوجه، تزامن مع تطور السياق الجيواستراتيجي بزيادة التهديدات في المناطق البحرية المختلفة، ومحاولة بعض القوى العالمية لبسط سيطرتها على البحار والمحيطات، ولذلك كان من الضروري إعادة النظر في التوجه العام الذي يحكم تسيير الدولة لمجالها البحري.

فعلي الصعيد الوطني، تم اتخاذ العديد من التدابير والإجراءات الفعالة التي جاءت لتدعيم منظومتنا المكلفة بالأمن والسلامة البحريين، من خلال إنشاء هيئات وهيكل جديدة، بلورة نصوص تنظيمية وقانونية تتماشى والتطورات التي تحدث في العالم، إشراك كافة الفاعلين من سلطات، جمعيات وممثلي المجتمع المدني. أما على الصعيد الدولي فقد سعت الجزائر للعمل على تعزيز الشراكة الثنائية والإقليمية والدولية في كل المجالات المرتبطة بالبحر سواء ما كانت منها اقتصادية، اجتماعية وأمنية.

وعليه، وفي ظل غياب هيئة وطنية مسؤولة عن رسم المعالم الكبرى للسياسة البحرية أو الاستراتيجية التي يجب تبنيها، سنضطر إلى التطرق إلى الاستراتيجية الوطنية للأمن والسلامة

¹ - مقال تحت عنوان: البحرية الجزائرية ... هل من استراتيجيه، منشور بتاريخ 10 نوفمبر 2018، في الموقع www.ARMY-TECH.net ، تاريخ الزيارة 2020/08/23.

البحريين في الجزائر، من خلال الممارسات العملية لأجهزة الدولة المكلفة بالعمل على حماية المساحات البحرية الخاضعة للسيادة أو القضاء الوطنيين.

المبحث الأول: الممارسات الاستراتيجية للأمن والسلامة البحريين

ترتكز الممارسات الاستراتيجية البحرية الجزائرية على تشخيص المخاطر والتهديدات البحرية بمختلف أشكالها القديمة منها والجديدة والتصدي لها وفقا لنموذج عمليتي يسمح لها بالتدخل في مختلف المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها أو لقضائها الوطنيين، بما يتوافق ومضمون المعاهدات والاتفاقيات الدولية المصادق عليها في هذا الإطار.

وقد بات هذا واضحا من خلال سعي الدولة لتقوية أجهزتها المكلف بالأمن والسلامة البحريين في الداخل لمجابهة أي تهديد محتمل، بالموازاة مع العمل الاقليمي مع دول الجوار ودول الحوض المتوسطي إضافة إلى العمل الدولي تحت إشراف هيئات أممية.

لكي يتم إحكام السيطرة الأمنية على المجال البحري، وضمان مراقبة وأمن مسطحات مائية شاسعة، يتعين إعداد إستراتيجيات أمنية شاملة لمختلف وسائل تنفيذها، بداية من تشريعات مواكبة لتطور الوضعية حتى نغلق الطريق أمام الثغرات القانونية، وتنظيم هيكلية وإدارية لأجهزة الأمن البحرية، يسمح بالتعامل مع تهديدات غير نظامية حسب طبيعة المهام الموكلة والتطور التكنولوجي الحاصل من جهة؛ وطبيعة المكان والزمان من جهة أخرى.

المطلب الأول: تطور الإطار المؤسسي للأمن والسلامة البحريين

سعت الجزائر منذ السنوات الأولى للاستقلال إلى وضع إطار هيكلية ومؤسسية ومنظومة قانونية متكاملة، في إطار مفهوم عمل الدولة في البحر¹ l'Action de l'Etat en mer ، حيث قامت بإحداث هيئات وأجهزة متخصصة تتولى الحفاظ على مصالحها في البحر من خلال تطبيق القوانين الهادفة إلى مكافحة التلوث البحري، وإرساء السلامة والأمن على مستوى سفنها وموانئها لصد كل تهديد داخلي أو خارجي من شأنه زعزعة استقرارها.

¹ - l'Action de l'Etat en mer : toutes les missions de l'Etat en mer relevant de plusieurs ministères notamment la défense, les finances, les affaires étrangères, l'intérieur, ...

أنظر في ذلك l'interventions de Jean –Marc Sauvé vice président du Conseil d'Etat, lors du colloque organise le 02 décembre 2011 sous le thème « la coordination de l'Action de l'Etat en mer : permanence et évolutions »

وقد شهد الإطار المؤسسي للأمن والسلامة البحريين تطورا ملحوظا عبر السنوات بالانتقال من النظام الموروث عن الاستعمار إلى تنظيم جزائري تم تكييفه لسد كل الثغرات والاختلالات المسجلة في النظام السابق.

الفرع 1 : عمل الدولة في البحر

يُغطي عمل الدول في البحر، مهام المصلحة العامة التي تقوم بها هيئات الدولة في المجال البحري، حيث عملت جميع الدول على وضع تدابير وآليات قانونية على مستوى تشريعاتها الوطنية، لتنظيم إقليمها البحري والحفاظ على سلامته وأمنه، من كل ما من شأنه عرقلة خططها التنموية واستقرار مساحاتها البحرية.

في هذا الإطار، تبنت عددا من دول العالم نظاماً يعتمد على تكليف هيئة أو إدارة واحدة لأداء جميع مهام الدولة في البحر، كنظام حرس السواحل الأمريكي، الذي أوكل كل الصلاحيات المتعلقة بالأمن والسلامة البحريين لهذه الهيئة، وتُكلف بكل صلاحيات السلطة العامة (مهام الشرطة، الحفاظ على النظام العام في البحر...)، أعمال الخدمة العامة (البحث والإنقاذ البحريين، مكافحة التلوث...) ¹. في حين اعتمدت دول أخرى على نظام قائم على تعدد الهيئات المتدخلة، وهو ما يتبع في فرنسا ودول أخرى إلى اليوم، حيث أولت هذه المهمة لهيئات وإدارات مختلفة ².

بالنسبة للجزائر، فقد عرف عمل الدولة في المجال البحري عدة مراحل، ومرر بمحطات أساسية، بموجبها تم تبني نظام تعدد المتدخلين في المجال البحري بعد الاستقلال. هذا النظام يعرف على أنه مُعقد ومن الصعب على دولة حديثة الاستقلال بكفاءاتها المحدودة التحكم فيه، ليتم الانتقال بعدها إلى حقبة مغايرة عُرفت بنظام أحادية المتدخلين ³، وهو ما سنعالجه في ما يلي :

أولاً: نظام تعدد المتدخلين

¹ - L'Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes: la place de l'autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la marine nationale, 1^{er} Avril 2011, par le centre d'études supérieures de la marine.

² - بن عيسى حياة، مصلحة حراس الشواطئ ودورها في دعم الامن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث، ص 187.

³ - يوسف تيليوانت، المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009، ص9.

عرف نظام تعدد المتدخلين ظهوره الأول خلال الفترة الاستعمارية، ثم تواصل العمل به بعد استقلال الجزائر، وللوقوف على فهم هذا النظام، وجب إلقاء نظرة موجزة عليه من خلال هياكله، لنصل في الأخير إلى تقييمه من حيث إيجابياته وسلبياته.

I/- هياكل نظام تعدد المتدخلين:

غداة استقلال الجزائر سنة 1962، وسدًا منها للفراغ القانوني، داومت السلطات العليا للبلاد على حراسة السواحل تبعًا للطريقة الموروثة عن الاستعمار، فقد توجهت السياسة التشريعية المنظمة لعمل الدولة في البحر، إلى تبني نظام تعدد المتدخلين، كما هو عليه الشأن في فرنسا، حيث أصدرت الجمعية العامة التأسيسية القانون رقم 62-157 بتاريخ 31 ديسمبر 1963، والذي نص صراحة على إبقاء العمل بالنصوص السابقة أي تلك المطبقة خلال الفترة الاستعمارية ما لم تتعارض مع السيادة الوطنية.¹ ونتيجة لذلك، تم إنشاء ثلاثة (03) هيئات لها علاقة مباشرة بعمل الدولة في البحر، تمارس مهام القوة العمومية، إضافة إلى هيئات أخرى لها صلاحيات عامة.

أ/- السلطة البحرية: بناء على المرسوم رقم 63-129 الصادر بتاريخ 19 أبريل 1963، والمتعلق بتنظيم الإدارة المركزية لوزارة البناء والأشغال العمومية والنقل، تم إنشاء مديرية فرعية للبحرية التجارية والصيد، تحت وصاية مديرية النقل وكلفت هذه المديرية بكل المسائل المتعلقة بالنقل البحري وتسيير مصالح الصيد البحري.²

غير أن هذه المديرية الفرعية، رُقيت فيما بعد إلى مديرية مستقلة تحت وصاية وزارة الدولة المكلفة بالنقل بناء على المرسوم رقم 67-31 بتاريخ 01 فيفري 1967، وكُلفت إضافة إلى مراقبة حركة التجارة البحرية بكل المسائل المتعلقة بالملاحة البحرية (التنظيمات البحرية، السلامة البحرية، الشرطة والعمل البحري) إضافة إلى شرطة الصيد البحري.³

¹- القانون رقم 62-157 بتاريخ 31/12/1963، المتضمن تمديد سريان العمل بالقوانين الفرنسية في الجزائر .

²- المادة 1 و 6 المرسوم 63-129 بتاريخ 11 أبريل 1963 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة البناء ، الأشغال العمومية و النقل .

³- المادة 1 و 4 من المرسوم 67-31 بتاريخ 02 فيفري 1967 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية للوزارة المكلفة بالنقل.

يجب الإشارة هنا، إلى أن هذه المديرية كانت تقوم بمهامها بمساعدة أقسام بحرية جهوية عددها ثلاثة (03) تضم كل من وهران، الجزائر وعنابة، وقد تم رفع هذه الأقسام إلى خمسة (05) بموجب قرار مؤرخ في 20 أبريل 1969 بإضافة كل من بجاية والغزوات.

فالسطة البحرية ومن خلال هيكلتها، فهي مكلفة بسياسة الدولة في المجال البحري وعلى الخصوص السهر على الأمن والسلامة البحريين، وهي بذلك لديها الوصاية على مجموعة من الهياكل على المستوى المحلي.

ب/- الجمارك البحرية:

تأسيسا على نظام تعدد المتدخلين في البحر والمتمثل في تكليف كل مصلحة للقيام بمهمة من المهام البحرية، وبالنظر إلى الدور المهم الذي تلعبه إدارة الجمارك في حماية الاقتصاد الوطني وقمع كل مخالفات التشريع الجمركي بتطبيق الأنظمة والقوانين الجمركية في الميدان البحري، تم تكليف إدارة الجمارك في هذه الفترة بممارسة الشرطة البحرية الجمركية.

من أجل تنفيذ هذه المهمة على أحسن وجه، تم تجهيز إدارة الجمارك بمجموعة من الوحدات البحرية (زوارق نصف صلبة) لضمان عمليات المراقبة والتفتيش لمختلف السفن.

يمتد مجال اختصاص الجمارك البحرية إلى الموانئ والفرضات (Les Rades)، المياه الداخلية وصولا إلى منطقة المياه الإقليمية، وتم إنشاء مراكز مراقبة جمركية على طول الساحل الجزائري.

وفي الأخير نشير إلى أن مهمة الفرقة الجمركية المكلفة بقمع مخالفة التشريع الجمركي لا تقتصر على معاينة المخالفات الجمركية، بل تتعداه إلى معاينة المخالفات المتعلقة بالمجالات الأخرى كمخالفات الملاحة أو تلك المتعلقة بالصيد والبيئة، وهنا تقوم الفرقة البحرية بالمعاينة وتحرير محضر المخالفة الذي يوجه إلى السلطة الوصية.

ج/- القوات البحرية:

القوات البحرية هي الأداة التي عن طريقها يتم للدولة فرض سيطرتها على البحر، ولذلك فإنها من أهم العناصر المكونة للقوة البحرية (الثروة الاقتصادية، الاسطول التجاري والموانئ البحرية) وأكثرها فاعلية، فالقوات البحرية هي صمام الأمان وتمثل عنصر الحماية للعناصر الثلاث الأخرى،

فإذا كانت القوات البحرية ضعيفة فمن الطبيعي أن تصبح الثروة الاقتصادية البحرية شغل شاغل للطامعين والمستغلين، ويصبح الاسطول التجاري مهددا دائما، وتبقى الموانئ بدون حماية بحرية وتضيع فوائدها الاستراتيجية.

عرفت القوات البحرية في الفترة ما قبل سنة 1973، إتباع سياسة تكوين مكثف واقتناء منشآت قتالية كفيلة بضمان حماية السواحل من الأطماع الخارجية، وفي فترة وجيزة تعززت البحرية الوطنية بسفن قتالية وأخرى للإسناد، وسفن مضادة للغواصات مكنها من لعب دور مهم في المحافظة على الثروات التي تزخر بها السواحل الوطنية من الأطماع الخارجية.

تُعد القوات البحرية إحدى فروع القوات المسلحة الجزائرية، وتضطلع بمهام سياسة الدفاع التي تنتهجها الدولة وتطلعاتها، ومواجهة التحديات الكبرى التي تعرفها منطقة البحر المتوسط في تلك الفترة أي عقب استقلال الجزائر، ونظرا للطابع العسكري الذي يميزها، والوسائل التي تملكها، كلفت القوات البحرية بالمهام التالية:

- حماية وأمن المشارف البحرية؛
- الدفاع عن المجال البحري الوطني؛
- حماية المصالح الوطنية في البحر؛
- الدفاع عن الساحل وحماية الشواطئ؛
- مختلف المهام ذات الصلة بالصالح العام في البحر.

أخذًا بالاعتبار لافتقار إدارة الجمارك والبحرية التجارية للوسائل والمعدات اللازمة للتدخل في مجالات معينة كأعالي البحار، تمارس القوات البحرية مهام المصلحتين السالفتين الذكر ولصالحها في هذه المجالات، أي أنها تقوم بحماية الاقتصاد الوطني من كل مخالفة للتشريع الجمركي وتمارس شرطة الملاحة وغيرها من المهام التي كلفت بها البحرية التجارية.

د/-الدرك الوطني:

مباشرة بعد استقلال الجزائر، تم إنشاء جهاز الدرك الوطني كقوة عمومية، ذات طابع عسكري، وبالرغم من أن هذا النوع من الشرطة غير موجود في كل دول العالم، إلا أنه تم تأسيسه في الجزائر بسبب الخبرة المكتسبة لهذا الجهاز باعتباره كان موجودا خلال المرحلة الاستعمارية.¹

¹ - أنظر في ذلك الأمر 62-19 المؤرخ في 23 أوت 1962، يتضمن تأسيس الدرك الوطني.

جاء تأسيس الدرك الوطني كقوة عمومية للسهر على السلم العمومي وتطبيق القوانين والأنظمة، فكانت المرحلة الأولى من البناء تهدف إلى بسط سلطة الدولة وتوفير الأمن والاستقرار داخل المجتمع وتمكين العدالة من أداء مهامها بالسهر على تنفيذ القوانين وردع المخالفات والتجاوزات التي تقع، وهو ما تجسد في الميدان البحري، إضافة إلى مهام الدفاع المكلف بها، قام جهاز الدرك الوطني بممارسة المهام الآتية:

- مراقبة السلامة العامة.
- محاربة التجارة غير المشروعة (الهجرة غير المشروعة، المخدرات، العمل السري، تزوير ...)
- حماية حركة الملاحة البحرية.

II- تقييم نظام تعدد المتدخلين :

مما لا شك فيه أن تبني أي نظام تسيير في العالم يتم اختياره بالنظر إلى إيجابياته وهو ما ينطبق على نظام تعدد المتدخلين، غير أن التجربة التي مرت بها الجزائر على مدار أكثر من عشر سنوات أظهرت عدد من السلبيات والثغرات في هذا النظام.

أ/- إيجابيات نظام تعدد المتدخلين:

إن الدراسة النظرية لنظام تعدد المتدخلين، تبين أنه نظام متكامل يركز على تقسيم المهام بين كل المتدخلين كل فيما يعنيه، ويرتبط هؤلاء المتدخلين بعلاقة تعاون وتبادل للمعلومات، كما أن المنافسة بين الأجهزة المتدخلة في الميدان البحري تؤدي إلى المساهمة في المحافظة على الأمن والسلامة البحريين من خلال تركيز كل جهاز على مجال معين.

ب/- سلبيات نظام تعدد المتدخلين:

بالرغم من بعض الإيجابيات المسجلة لهذا النظام، إلا أنه وبسبب وجود عدة هيئات مختلفة ومتداخلة في هذه الفترة، تطلب نظام تعدد المتدخلين تنسيقا محكما بين مختلف الهيئات لضمان نجاعة تدخل الدولة في المجال البحري، وللوقوف على مدى فشل هذا النظام ارتأينا الرجوع إلى وثيقة الأعمال التحضيرية التي سبقت إصدار الأمر 73-12 المنشأ للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، حيث جاء في هذه الوثيقة أن التنظيم الصادر سنة 1963 قد أظهر فشله بصفة واضحة، وأن السواحل الجزائرية لم تعد تخضع لرقابة فعالة وهذا للأسباب الآتية:

- تشتت الموارد البشرية والمادية بين عدة قطاعات؛
- جمود التنظيم المعمول به مما تسبب في زيادة الأعمال غير القانونية في المساحات البحرية الخاضعة للقضاء الوطني؛
- التداخل في الصلاحيات بين مختلف المتدخلين في الميدان البحري؛
- ضعف التنسيق والنقص الواضح بعدم التحكم في زمام الأمور من جميع الجوانب؛
- إضافة إلى هذا، فمجموعة الهياكل المتعلقة بالميدان البحري (الإدارة البحرية، القوات البحرية والجمارك البحرية)، كانت تنشط على مستوى الولايات الهامة في البلاد، وعليه فإنها لم تكن تغطي كل السواحل الجزائرية؛
- وصول الآثار السلبية لهذه الوضعية إلى علم السلطات العليا للبلاد.

ثانياً: نظام أحادية المتدخلين

بعدما شهدت الجزائر على مدار إحدى عشر (11) سنة تواجد مختلف السلطات والهيئات في البحر، اتجه التشريع الجزائري إلى تبني نظاماً يعتمد على حصر جميع المهام المتعلقة بالمجال البحري في يد سلطة واحدة ونقصد بها المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، والتي كلفت بجميع عمل الدولة في البحر.

I/- إنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ

أختار التشريع الجزائري مصطلح حرس الشواطئ للدلالة على الجهاز الذي يعرف في الكثير من بلدان العالم تحت اسم خفر السواحل وهو مصطلح يطلق على الجهاز العسكري أو شبه العسكري مشابه لسلاح القوات البحرية، إلا أن واجباته الرئيسية تقتصر على ممارسة مهام الحفاظ على الأمن والسلامة البحريين إلى جانب مهام تتعلق بالدفاع الوطني.

أ/- من سنة 1973 إلى 1995

فبناء على الأمر رقم 73-12 المؤرخ في 29 صفر 1393 الموافق لـ 03 أبريل 1973، الصادر في الجريدة الرسمية بتاريخ 06 أبريل 1973، تم إنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ (Le Service National des Garde-Côtes) تحت وصاية وزارة الدفاع الوطني، من أجل ضمان تنسيق أكبر وفعالية أكثر. وتتمثل مميزات نظام حراس الشواطئ على الخصوص فيما يلي:

- توحيد الصلاحيات والإمكانيات وممارسة مهام الضبط القضائي والإداري من طرف هذا الجهاز لصالح كل الدوائر الوزارية ذات الاختصاص البحري.

- النظام الأساسي العسكري للجهاز وتبعيته من الناحية الهيكلية للبحرية الوطنية ومن الناحية الوظيفية للوزارات المدنية (النقل، الصيد...)

اختار المشرع الجزائري مصطلح "حرس الشواطئ" باللغة العربية للتعبير عن هذا الجهاز وترجمة للمصطلح الفرنسي Garde-Côtes ورغم أن الكلمتين "شاطئ" و "ساحل" مترادفتين فإن المعمول به والمتداول في وقتنا الحالي هو استعمال كلمة "الشواطئ" بالنسبة للأماكن المحاذية للبحر المستعملة للاستجمام و "السواحل" للشريط المائي القريب من اليابسة.

غير أنه بالنظر إلى الصيغة القانونية الواردة في الأمر 73-12، يتبين أن التسمية القانونية تتضمن استعمال كلمة شواطئ وليس سواحل، ورغم الانتقادات التي وجهت لهذه الترجمة كونها غير سليمة من الناحية اللغوية ولا تعبر عن المجال الإقليمي لتدخل حرس السواحل، لم يتم تداركها في التعديل الذي مس الأمر 73-12 المنشأ للمصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.¹ وتعود أسباب ذلك حسب رأينا إلى:

1- بالرجوع إلى قاموس "المنهل" عربي فرنسي تترجم كلمة Côte للتعبير عن الساحل وعن الشاطئ في نفس الوقت لهذا فالتسمية صحيحة لغة و قانونا؛

2- ورد هذا المصطلح -حرس الشواطئ- في العديد من النصوص القانونية وتصحيحه يقتضي تصحيح كل الترسانة القانونية المتعلقة بالميدان البحري (القانون البحري، قانون الصيد البحري وتربية المائيات، قانون البيئة، قانون المناجم... إلخ)؛

3- ترسخ الاعتقاد لدى الجمهور بأن هذا المصطلح يعبر عن الجهاز الذي يمارس مهام المحافظة على الأمن والسلامة البحريين؛

4- لم تعد التسمية مهمة بقدر ما تهتم الفاعلية في الميدان وللدولة كامل الحرية في اختيار أي اسم تختاره وتراه مناسباً لأجهزتها (الدرك الوطني، الشرطة، الحرس البلدي... إلخ).

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 95-164 بتاريخ 14 جوان 1995 يعدل ويتمم الأمر رقم 73-12 بتاريخ 03 أبريل 1973 المتضمن إنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

ب/- ما بعد سنة 1995 :

ابتداء من سنة 1995، أُدخلت تعديلات جوهرية مست المجال الإقليمي لتدخل المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ (م و ح ش)، وكذا صلاحياتها وذلك بنص المادة 02 من المرسوم الرئاسي 95-164 المؤرخ في 14 يونيو 1995، المعدل والمتمم للأمر رقم 73-12، المتضمن إنشاء م و ح ش وذلك بقولها "تمارس م و ح ش مهامها في حدود الأملاك الوطنية العمومية البحرية، لاسيما في المياه الإقليمية ومنطقة الصيد المحفوظة وكذلك في أي مجال بحري آخر خاضع لجهة قضائية وطنية بموجب القانون."

بعد صدور المرسوم التنفيذي رقم 96-350 المؤرخ في 19 أكتوبر 1996 والمتعلق بالإدارة البحرية المحلية، تم وضع الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية المنصوص عليها في أحكام القانون البحري، تحت سلطة المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، وبالتالي أضيف لها عمل الإدارة البحرية المحلية التي تشرف على تسيير الأسطول البحري ورجال البحر.

II/- مميزات هذا التنظيم

إن أهم ما احتوى عليه الأمر 73-12، المتضمن إنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ، هو إلغاؤه لمهام عدد من السلطات بصفة صريحة مكرسا بذلك مبدأ الأحادية، في حين بقي الغموض يكتنف مهام سلطات أخرى في المجال البحري.

أ/- تكريس مبدأ الأحادية

شكل استئثار المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ حصريا بكل مهام الدولة في البحر إشكالا مع دوائر وزارية أخرى، بسبب عدم النص صراحة على ذلك، غير أن النص الجديد اعتبر م و ح ش ممثل لنشاط القوة العمومية للدولة في البحر، وهي تتولى بهذه الصفة مراقبة دائمة للمجال البحري الوطني وتتصرف لحساب مجموع الدوائر الوزارية الأخرى¹.

إن حصر كل سلطات الدولة بيد هيئة واحدة، وجعلها الممثل الوحيد للدولة في البحر لم يكن وليد الصدفة أو بقرار سيادي بقدر ما جاء نتيجة لظروف معينة أملتته حوادث متتابعة نستعرضها فيما يلي:

1- أنظر المادة 02 و 04 من المرسوم الرئاسي رقم 17-01 المؤرخ في 02 يناير سنة 2017، المتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها.

- بعد حوالي أكثر من 11 سنة، عرفت تواجد عدة هيئات وطنية تمارس صلاحياتها في البحر، تم معاينة وجود عدة اختلالات وخروقات للمجال البحري من طرف سفن أجنبية، الشيء الذي دفع السلطات العليا للبلاد آنذاك إلى تكليف فريق عمل مهمته تقديم اقتراحات جدية تهدف إعادة فرض الدولة سيادتها على مساحاتها البحرية.

تبين وثيقة الأعمال التحضيرية أيضا أن فريق العمل المشكل من خبراء وأساتذة جامعيين وضباط من مختلف الأسلاك الأمنية، الذي كُلف بدراسة الوضعية وتقديم الحلول قد توصل بعد جلسات عمل عديدة إلى اقتراح خيارين:

الخيار الأول: يتمثل في إنشاء مصلحة جديدة يُنَاط بها مهام التدخل في البحر فقط، ويكون لهذه المصلحة الحق في الاستحواذ على كل سفن الشرطة والأفراد الملاحيين التي تتبع المصالح الموجودة أي الدرك البحري، شرطة الملاحة والصيد البحري والشرطة الجمركية بدون إلغاء هذه المصالح.

الخيار الثاني: إنشاء هيئة تزود بكل وسائل التدخل والأفراد الملاحيين التابعة للإدارات الموجودة، مع نقل كل الصلاحيات إلى هذه الهيئة، ويصاحب هذا الخيار الإلغاء الكلي للدوائر البحرية التابعة لوزارة النقل، الدرك البحري والجمارك البحرية.

حسب وثيقة الأعمال التحضيرية، فإن فريق العمل وبناء على المهمة التي أُسندت له من طرف الحكومة، والمتمثلة في التفكير في أنجع تنظيم من شأنه منع ومعاينة كل خرق للأحكام القانونية المتعلقة بالملاحة البحرية والجمارك البحرية وكل التنظيمات البحرية اقترح الأخذ بالخيار الثاني، وبناء عليه صدر الأمر 73-12 الذي أنشأ مصلحة وطنية لحراسة الشواطئ مع تأهيلها للقيام بتطبيق كل القوانين والأنظمة البحرية لحساب وزارة النقل، المالية والصيد البحري.¹

ب/-إلغاء اختصاص الدوائر الوزارية الأخرى:

بصُدور الأمر 73-12، نجده قد نص صراحة في مواده 13، 14 و 15، على إلغاء مصلحة الجمارك وأكتفا بتحويل الأفراد الملاحيين والسفن التابعة للدوائر البحرية إلى المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ دون إلغائها، بينما نلاحظ سكوت النص فيما يتعلق بمصير الدرك البحري إذ لم يلغ ولم يؤكد استمراره.

¹ - أنظر Youcef ZERIZER, Marin investigation a proposal for improvement of the Algerian legislation and framework, world maritime university of Malmo, year 1992.P16,17.

إن سكوت الأمر 73-12، فيما يتعلق بمصير الدوائر البحرية وكذا الدرك البحري لا يجب تفسيره على أساس تمديد العمل بهذين الجهازين، مادام أن هذا النص أخذ بالخيار الثاني كما اقترحه فريق العمل. وكما أشرنا إليه، فإن الأخذ بالخيار الثاني يستدعي بالضرورة إلغاء الهياكل الثلاث السالف ذكرهم.

الفرع 2: صلاحيات وتنظيم الجهاز المكلف بالأمن والسلامة البحريين

بتاريخ 02 يناير 2017، أصدر المشرع الجزائري مرسوم رئاسيا تحت رقم 17-01، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها¹ وقد احتوى هذا النص على تنظيم جديد لهذا الجهاز مع الاحتفاظ بالمكتسبات السابقة ولعل أهم ما جاء في هذا النص إضافة إلى توسيع مجال اختصاصها تغيير تسمية الجهاز باستبدال تسمية حراسة الشواطئ التي شكلت اختلاف كبير بين مختلف المتدخلين في المجال البحري بالنظر إلى الانتقادات التي وجهت لها كونها غير سليمة من الناحية اللغوية ولا تعبر عن المجال الإقليمي لتدخل هذا الجهاز، إلى تسمية حرس السواحل.

أولاً : صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل

تكلف المصلحة الوطنية لحرس السواحل (م و ح س)، في منطقة الأملاك العمومية البحرية وفي مختلف المناطق من المجال البحري الخاضع للسيادة والقضاء و/أو المسؤولية الوطنية بالمهام المحددة في مختلف النصوص التشريعية والمتمثلة في:

I/- صلاحيات المحافظة على الأمن البحري

في إطار محافظتها على الأمن البحري في المناطق الخاضعة للقضاء و/أو السيادة الوطنية تتعدد صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل بين ما تعلق منها بالدفاع ومكافحة الإرهاب، مروراً بصلاحيات الشرطة في البحر وانتهاء بصلاحيات المراقبة الساحلية.

* في مجال الدفاع ومكافحة الإرهاب

يشكل الإرهاب البحري تهديداً خطيراً، لا يقتصر على أمن وسلامة الدولة فحسب، وإنما يمتد أيضاً، إلى تهديد الجوانب الاقتصادية والاجتماعية للمواطنين، ولذلك يقع على الدولة عن طريق أجهزتها المختصة، التزام حماية أمن مواطنيها، باتخاذ تدابير فعالة لمكافحة الإرهاب.

¹ - أنظر مواد المرسوم الرئاسي 17-01 ماضي في 02 يناير 2017، الجريدة الرسمية عدد 01 المؤرخة في 04 يناير 2017.

تشارك م و ح س، تحت سلطة قيادة القوات البحرية في المخططات التي يقرها وزير الدفاع الوطني¹، بحيث يدخل في إطار مكافحة الارهاب الاساليب والاستراتيجيات العسكرية التي تنفذها لمناهضة الارهاب واقتلعه من جذوره وتتمثل الاستراتيجيات أيضا في منع وإيقاف جميع المحاولات لتمويل الارهاب بالأسلحة والعتاد أو أية وسائل أخرى من التمويل.

فالجائر على غرار بلدان البحر المتوسط، تواجه العديد من التهديدات الارهابية البحرية التي تتزايد من حيث شدتها وتنوعها، ويواجه حرس السواحل فيها حاليا دورا أكثر صعوبة من اي وقت مضى، حيث يجب عليهم الحفاظ على حرمة وسلامة الموانئ والسواحل الوطنية، ولكي يقوم هذا الجهاز بواجباته على نحو فعال فهو بحاجة إلى أفراد مدربين على أعلى مستوى ووسائل مادية متطورة.

وبالرغم من أنه لم تسجل أية عمليات إرهابية في المناطق البحرية الخاضعة للقضاء أو السيادة الوطنية، يجرى التعامل مع التهديدات الارهابية على محمل الجد، وهذا عن طريق بناء قوة بحرية كبيرة، تضمن التواجد المستمر ليلا نهارا في البحر لمنع التهديدات الارهابية، فكتافة التواجد للوحدات العائمة وانتشارها في البحر من غوصات، فرقعات، كاسحات الالغام، زوارق سريعة، زوارق نصف صلبة، تشكل حزام أمني للجزائر من أي تهديد محتمل أو وشيك الحدوث.

لذلك وباعتبار م و ح س هيئة تابعة لوزارة الدفاع الوطني ولطابعها العسكري، يظهر دورها في بعض المجالات والمهام المتعلقة بالدفاع الوطني، والحفاظ على سيادة الدولة ضد كل ما يزعزع استقرارها من خلال مراقبة الحدود بالشكل التالي:

- إجراء دوريات عسكرية بحرية، وذلك لإثبات حضورها الدائم التواجد في البحر؛
- تتولى مراقبة حركة عبور السفن البحرية الوطنية والأجنبية؛
- التأكد من هوية السفن التي تمر بصفاف سواحلها؛
- مراقبة النقاط الحساسة على طول الساحل الوطني.

¹- المادة 2/11 من المرسوم الرئاسي 01-17 المؤرخ في 02 يناير 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها.

إضافة إلى التدابير المتخذة ضد التهديدات الإرهابية، يُلفت المتوسط الانتباه إلى مجموعة واسعة من التهديدات الحقيقية والمحتملة التي يمكن أن تؤدي إلى إصابات جماعية وإلحاق أذى اقتصادي كارثي بالجزائر، فتجارة المخدرات مثلا يمكنها أن تغذي الفساد وتمول شراء الاسلحة غير المشروعة وتزعزع استقرار الاقتصاديات وتشوه الحياة الاجتماعية، وعليه يمكن حصر الاعمال غير المشروعة فيما يلي:

- الجريمة المنظمة العابرة للأوطان (غسل الاموال، الاتجار غير المشروع بالأسلحة والمخدرات، القرصنة، والسطو المسلح في البحر، الهجرة غير الشرعية...)
- الصيد غير القانوني أو بدون ترخيص من الدولة الساحلية، الجرائم البيئية (الغرق المتعمد للسفن، إنسكابات النفط المتعمدة وإلقاء النفايات السامة)
- التشويش على اتصالات الدولة الساحلية انطلاقا من البحر.

لذلك تساهم م و ح س في الوقاية من الأعمال غير المشروعة ومنع الافعال العدائية والإجرامية في البحر المرتكبة ضد السفن وأطقمها والمسافرين على متنها وكذا المنشآت المينائية.

*** في مجال الشرطة البحرية :**

في إطار ممارسة مهام الشرطة في البحر، تقوم المصلحة الوطنية لحرس السواحل بمعاينة الجرائم ومتابعة المخالفين، لاسيما في المجال الجزائري، الجمركي والملاحة البحرية والصيد البحري وتربية المائيات وحماية البيئة البحرية والمعالم والنشاطات المنجمية والمحروقات وحماية المواقع الأثرية والتاريخية¹.

وعليه، فإن م و ح س، تتدخل في مجال ممارسة الشرطة البحرية للوقاية والحيلولة دون ارتكاب الجرائم، بتدابير وقائية في اطار الشرطة الإدارية البحرية وبتدابير ردعية في اطار الشرطة القضائية البحرية.

*** جمع المعلومات ذات الأهمية البحرية :**

تتطلب عملية جمع المعلومات الرصد الفعال والنشيط من طرف أفراد م و ح س وهذا بإقامة اتصالات كثيرة مع المهنيين ورجال البحر، والتواجد المستمر والدائم في مختلف المناطق البحرية، كما يتم ذلك أيضا من خلال الشكاوى التي يدلي بها المواطنين والتحقيقات التي يباشرها أفراد المصلحة في القضايا البحرية.

¹- المادة 3/11 من المرسوم الرئاسي 17-01 السالف الذكر.

يشترط في هذه المعلومات أن تكون ذات أهمية بحرية، وفي نفس الوقت أن تكون صحيحة، وهنا يجب التأكد من المعلومات التي يتم جمعها وتحليلها، وتختلف هذه المعلومات بين تلك المتعلقة بالتحديات والتهديدات ذات الطابع الامني والعسكري وبين تلك المتعلقة بالجانب البيئي والاقتصادي والانساني التي قد تحدث في المناطق البحرية المختلفة وما جاورها من امتدادات جغرافية أخرى لاسيما مناطق الدول المجاورة.

يتم الاستفادة من المعلومات التي يتم جمعها دوريا وإدراجها في قاعدة بيانات في بلورة استراتيجية بحرية، تمكن الدولة لاحقا من تبني سياسة بحرية متكاملة وفعالة.

* في مجال المراقبة الساحلية

تساهم م و ح س في حدود صلاحياتها في المراقبة الساحلية البرية بالتعاون مع مصالح الدرك الوطني، الأمن الوطني والجمارك الجزائرية.

بتاريخ 17 جويلية 2019، صدر قرار وزاري مشترك، يحدد كيفية التنسيق بين الأجهزة السالف ذكرها، بحيث تعقد اجتماعات دورية تنسيقية على المستوى المحلي، الجهوي والمركزي، تضم مسؤولي المصالح المعنية، وتطرح المسائل الأمنية الخاصة بكل ولاية ذات وجهة بحرية ولاتي يتم تحديدها وتقييمها واتخاذ التدابير اللازمة لمعالجتها.

يشرع الأفراد المؤهلين التابعين للمصالح المعنية، الذين يعاينون أثناء تنفيذ الدوريات المشتركة مخالفات، بتوقيف مرتكبيها وحجز الأشياء التي لها علاقة مباشرة بالأفعال المعاينة ويحررون محضرا بذلك طبقا للتشريع المعمول به.

كما يجب في هذا الصدد، أن يتم تبادل المعلومات بالأولوية وبجميع الوسائل المناسبة، لاسيما إذا تعلقت هذه المعلومات بالأعمال التخريبية والاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية والنشاطات غير الشرعية والايذائية والجريمة المنظمة ومخططات الاعتداء على أهداف في البحر، انطلاقا من منطقة بحرية وكذا الاستعمال غير الشرعي للمناطق البحرية والبرية كطرق للمواصلات¹.

وزيادة على هذه المجالات، تتبادل المصالح المذكورة المعلومات المتعلقة خصوصا بما يأتي:

- التحضير أو محاولات الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر؛

¹ - المادة 06 من القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 17 جويلية 2019، يحدد كيفية التنسيق بين م و ح س، ومصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني للجمارك الجزائرية في مجال المراقبة الساحلية البرية.

- عمليات الابحار أو الرسو غير الشرعي للأشخاص و/أو السلع قرب شواطئ البحر؛
- التفريغ والشحن غير الشرعي للمنتجات ووسائل الصيد البحري المحظورة؛
- الإضرار بالأملاك العمومية البحرية الطبيعية بما في ذلك الاستخراج غير الشرعي للرمال والحصى والمواد المعدنية؛
- مصادر تلوث المحيط البحري من الأرض؛
- الإخلال بالنظام العام على مستوى المناطق البحرية المخصصة للاستجمام وخاصة استعمال القوارب والآليات البحرية والوسائل الأخرى المحظورة¹.

II -/ صلاحيات المحافظة على السلامة البحرية

انقسمت صلاحيات م و ح س في المحافظة على السلامة البحرية إلى صلاحيات متخذة في البحر لسلامة الملاحة البحرية وصلاحيات متخذة على مستوى هياكل الإدارة البحرية وصلاحيات في إطار مهام المصلحة العامة المكلفة بتنسيق عمليات البحث والإنقاذ البحريين.

* **في مجال سلامة الملاحة البحرية:** تسهر م و ح س على احترام قواعد حماية الحياة البشرية في البحر، سلامة العمل البحري، التسهيلات البحرية، حرية الملاحة في طرق الاتصالات البحرية ومقاييس بناء السفن.

* **في مجال الإدارة البحرية:** تتكفل الوحدات الإدارية البحرية في الدوائر البحرية، المحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية بمجمل المهام الإدارية البحرية المحلية، وهي بذلك تلعب دورا مهما في مجال المحافظة على السلامة البحرية، من خلال العمل الوقائي الذي يتم قبل دخول السفينة حيز العمل وخلال ممارستها لعملها.

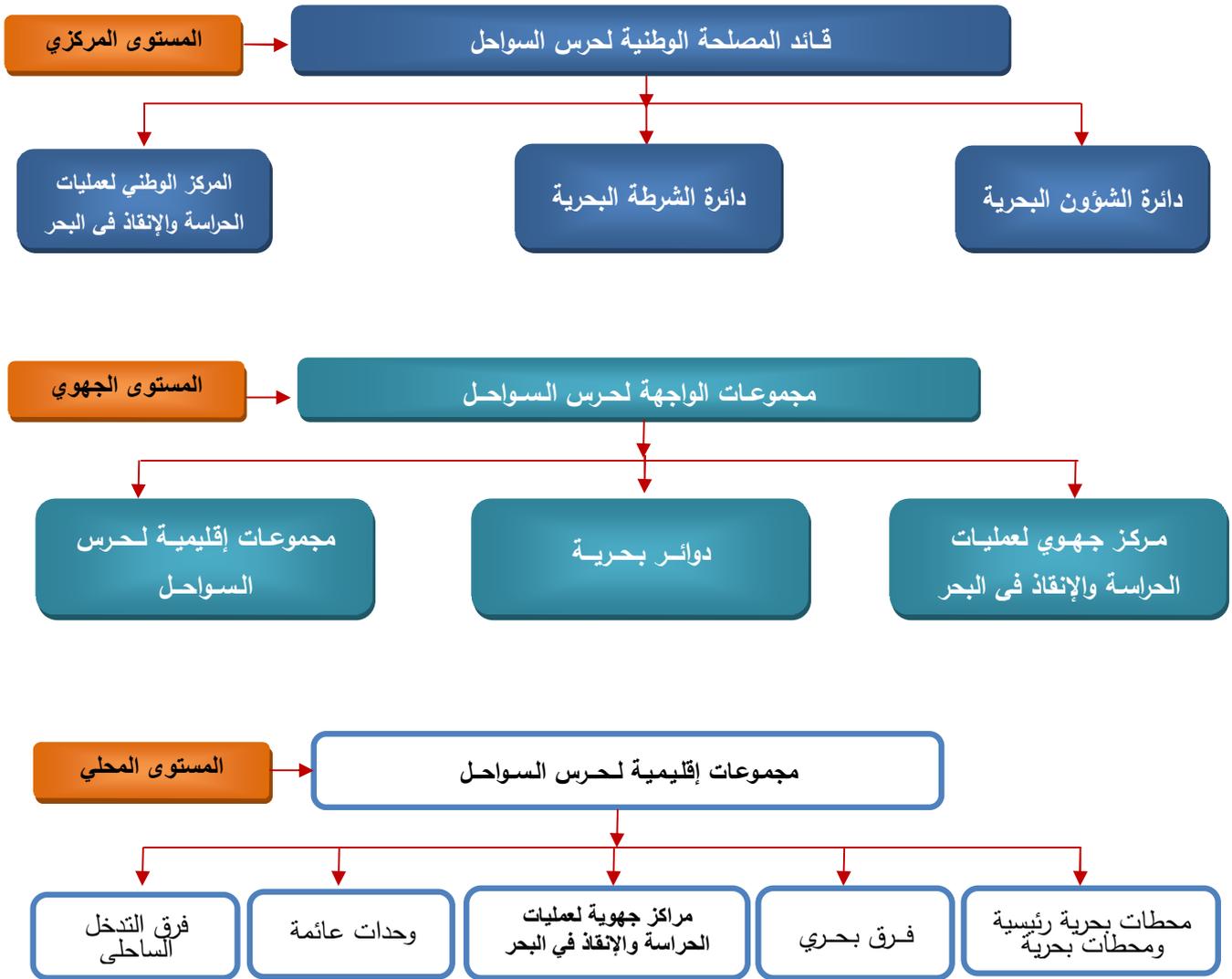
* **في مجال المصلحة العامة:** تدير المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنسق عمليات البحث والإنقاذ والمساعدة في البحر، للأشخاص والسفن التي تواجه صعوبات وخطر الهلاك وكذا مكافحة كل أشكال التلوث في البحر.

¹ - المادة 07 من القرار الوزاري المشترك السالف الذكر.

ثانيا : تنظيم المصلحة الوطنية لحرس السواحل

نُظمت المصلحة الوطنية لحرس السواحل، بشكل يمكنها من ممارسة مهامها على أكمل وجه وجُهزت بأفراد تم تكوينهم وفقا للمهام الموكلة إليهم.

اشتمل المرسوم الرئاسي رقم 01-17 المؤرخ في 02 يناير 2017، على تنظيم م و ح س في ثلاثة مستويات (المركزية، الجهوية و المحلية) بالشكل الموضح في المخطط على النحو التالي :



المخطط التنظيمي للمصلحة الوطنية لحرس السواحل

I/- على المستوى المركزي:

نجد على المستوى المركزي، قائد المصلحة الوطنية لحرس السواحل الذي يتولى قيادتها ويعين طبقا للتنظيم المعمول به في وزارة الدفاع الوطني وللقيام بمهامه تم تزويد المصلحة بالهيكل التالية :

* **دائرة الشؤون البحرية** : يأتي على رأس هيئات السلطة الإدارية البحرية دائرة الشؤون البحرية، التي أنشأت بتاريخ 1997/08/27، طبقا لتقسيمات الساحل الوطني الواردة في القانون البحري، حيث أصبحت دائرة الشؤون البحرية مقسمة إلى ثلاثة (03) دوائر بحرية وتشرف كل دائرة بحرية على عدد من المحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية.¹

تعتبر دائرة الشؤون البحرية هيكل خاص مكلف بضمان تنفيذ وظائف الإدارة البحرية. وعليه، فإنها تمارس سلطتها الوظيفية على الدوائر البحرية والمحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية، وكلفت بتنسيق ومراقبة تنفيذ مهام الإدارة البحرية المحلية وكذا السهر على تنفيذ ومتابعة التفتيشات والزيارات الأمنية، السلامة والعمل البحري؛

* **دائرة الشرطة البحرية**: بالنظر إلى الدور المهم للشرطة البحرية في تأمين المساحات البحرية ومراقبة عملية تطبيق القوانين العامة التي تقرها الجهات التشريعية، وردع أي شخص أو أي جهة كانت من الاقبال على مخالفة القوانين والحد قدر المستطاع من خطر حدوث الجريمة، تم استحداث دائرة بأكملها للشرطة البحرية على مستوى م و ح س بناء على المرسوم الرئاسي رقم 01-17 ، المؤرخ في 02 جانفي 2017، وتكلف هذه الدائرة بـ:

- السهر على تطبيق القوانين والنظم البحرية المتعلقة بالأمن العمومي في البحر؛
- السهر على تطبيق القوانين والنظم البحرية المتعلقة بممارسة مختلف أنواع الشرطة لاسيما في المجال الجزائي، الجمركي، الملاحة البحرية، الصيد البحري وتربية المائيات.... ؛

* **المركز الوطني لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر**: باعتبارها جهازا حيوي من اجهزة الدولة، فإنها تسهر على تقديم خدماتها البحرية المتمثلة أساسا في عمليات المساعدة والإنقاذ للأشخاص والسفن في البحر، ولذلك أنشأت الدولة الجزائرية، مركزا وطنيا لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر، بناء على المرسوم الرئاسي رقم 95-290 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، والذي تم وضعه تحت سلطة المصلحة الوطنية لحرس السواحل ويكلف بـ:

¹- أنظر المادة 05 من الأمر 76-80 الصادر بتاريخ 23 أكتوبر 1976 يتضمن القانون البحري.

- حراسة العبور في البحر؛
- حراسة كل أشكال التلوث البحري ومحاربتها؛
- حراسة الصيد البحري؛
- الحراسة والإنقاذ في البحر؛
- إضافة إلى كل المهام الأخرى التي تدخل ضمن اختصاصاته التي يوكلها له وزير الدفاع الوطني والوزراء المكلفون بالنقل والجمارك وحماية البيئة والصيد البحري.
- يتكفل هذا المركز بالتدخل في الوقت المناسب وتقديم المساعدة اللازمة والإسعافات الأولية، وبالفعل فقد تعددت تدخلاته في إنقاذ الأشخاص وكذا انتشار عدد كبير من الجثث خاصة بعد انتشار ظاهرة الهجرة غير الشرعية¹.

II- / على المستوى الجهوي:

- نجد على المستوى الجهوي م و ح س مجموعات الواجهة لحرس السواحل، وتشكل دائرة ربط بين المستوى المركزي والمستوى المحلية وتضم ما يأتي:
- * دوائر بحرية
 - * مركز جهوي لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر:

II- / على المستوى المحلي:

- نجد على المستوى المحلي للمصلحة الوطنية لحرس السواحل المجموعات الاقليمية لحرس السواحل، وتضم ما يأتي:
- * المحطات البحرية الرئيسية والمحطات البحرية؛
 - * الفرق البحرية؛
 - * مراكز فرعية جهوية لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر؛
 - * وحدات عائمة؛
 - * فرق التدخل الساحلي².

¹ - BENAMAR Mohamed, l'Action de la Marine Nationale, Algérienne dans le domaine de la navigation maritime, le droit maritime français, rédaction, Moreaux, 190 Boulevard Haussman 75008, Paris , P616

² - أنظر المادة 14 من المرسوم الرئاسي 01-17 المؤرخ في 02 جانفي 2017، يتضمن مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها.

المطلب الثاني: الرؤيا الجزائرية للأمن والسلامة البحريين

إضافة إلى وضع إطار هيكلي ومؤسساتي للأمن والسلامة البحريين عملت الجزائر على التصدي لتهديدات الأمن والسلامة البحريين وفق إطار قانوني يسمح لها بتبرير كل تدخلاتها في المجالات البحرية الخاضعة لقضائها و/أو سيادتها الوطنيين.

الفرع 1: التدخل وفق الإطار القانوني للأمن والسلامة البحريين

إذا نظرنا إلى الأحداث الأمنية الواقعة في المجالات البحرية الخاضعة للسيادة أو القضاء الوطنيين، يتبين أنها ترتبط بعدد من التجاوزات والمناوشات التي تقع بالقرب من الحدود الجزائرية التونسية من طرف سفن الصيد البحري الأجنبية التي تحاول الولوج إلى مناطق الصيد البحري الوطنية، هذه المحاولات المتكررة يتم التصدي لها في الغالب من طرف سفن حرس السواحل للقوات البحرية الجزائرية، لاسيما بعد ترسيم منطقة الصيد المحفوظة سنة 1994¹، وتنظيم عمليات الصيد للسفن الأجنبية في الجزائر. بالإضافة إلى ذلك، تبرز في هذه المناطق عمليات صيد المرجان، الذي يحظى بسمعة كبيرة لدى السياح الأجانب ومطلوب بكثرة في إنتاج المجوهرات النفيسة، ويات مؤخرا يستعمل لأغراض طبية وحربية، حيث شكلت عمليات تهريب هذا المادة، أهم الممارسات الإجرامية في المنطقة وأكثرها إضراراً بالبيئة البحرية بفعل اختفاء ملايين الشعب المرجانية سنويا، بسبب الصيد الفوضوي والمدمر وعمليات التهريب المنظم التي تقودها مافيا من جنسيات مختلفة.

أما في الحدود البحرية الغربية، فتبرز عمليات تهريب المخدرات عبر البحر سواء إلى الجزائر أو باتخاذ المناطق البحرية الجزائرية كمعبر إلى دول أوروبا، وهذا لكون النقل البحري يعتبر وسيلة الربط بين الدول والقارات والأقل تكلفة. في حين يبقى التخوف قائم من استعمال المنافذ البحرية في المناطق الوسطى للجزائر من طرف الجماعات الإرهابية للتنقل والإسناد أو حتى استهداف منشآت صناعية وبتروولية حساسة باستعمال القوارب الصغيرة.

كذلك، اعتبار تهديد القرصنة البحرية في الحوض الغربي للمتوسط مفترض، فإعمالاً لمبدأ شخصية القوانين والحاجة إلى الدفاع وحماية المصالح الوطنية أينما وجدت، لا يجعل الجزائر في

¹ - المادة السادسة (06) من المرسوم التشريعي رقم 94-13 المؤرخ في 28 ماي 1994، المحدد للقواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري تنص على " تنشأ منطقة للصيد المحفوظة تقع ما وراء المياه الإقليمية الوطنية وتكون متاخمة لها ، وتقدر مساحة هذه المنطقة التي تقاس انطلاقا من الخطوط الأساسية باثنتين وثلاثين (32) ميلا بحريا بين الحدود البحرية الغربية ورأس تنس واثنين وخمسين (52) ميلا بحريا من رأس تنس إلى الحدود البحرية الشرقية."

منأى عن تأثير هذه الظاهرة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة؛ خاصة مع الاضطرابات الأمنية التي تشهدها دول الجوار الشرقية (ليبيا وتونس)، وفي ظلّ تزايد تحذيرات التقارير الاستخباراتية الغربية وعدد الدراسات الاستقصائية التي تحاول الربط بين هذه الظاهرة والإرهاب البحري¹.

من هنا، يأتي التصدي لمثل هذه التهديدات والمخاطر المترتبة بأمن المجال البحري الجزائري، التي تحتم عليها قبل القيام بأي ترتيبات في إطار مراجعتها لسياساتها الأمنية، الوقوف الدقيق على طبيعة وأنماط التحديات التي تواجهها أولاً، انطلاقاً من محددات أمنها الذاتي ومروراً بمحددات أمنها في مقابل الدول التي تتقاسم معها نفس فضاءها الإقليمي، لتتمّ في مرحلة ثالثة إلى تحديد أنسب الأطر الملائمة للتعامل مع جُل هذه التحديات، من خلال مقارنة شاملة تضم جميع العناصر التي تؤثر أو قد تؤثر في استقرارها سواء من قريب أو بعيد.

أولاً: على المستوى الوطني

لكي يتم إحكام السيطرة الأمنية على المجال البحري، وضمان مراقبة وأمن مسطحات مائية شاسعة، يتم التعامل مع التهديدات الأمنية وفق إستراتيجيات شاملة لمختلف وسائل تنفيذها، بداية من تشريعات مواكبة لتطور الوضعية حتى نغلق الطريق أمام الثغرات القانونية، ووتنفيذ مخططات أمنية محكمة تسمح بالتعامل مع تهديدات غير نظامية حسب طبيعة المهام الموكلة والتطور التكنولوجي الحاصل من جهة؛ وطبيعة المكان والزمان من جهة أخرى.

I/- مجابهة تهديدات الأمن البحري

* فيما يخص الإرهاب البحري:

تعتبر الجزائر من بين الدول التي عانت من ظاهرة الارهاب، الامر الذي أعطاها وأكسبها خبرة وتجربة فريدة في مواجهة ومكافحة الارهاب بشكل عام سواء على المستوى الامني أو السياسي أو القانون أو الإنساني، حيث عملت الدولة على تنفيذ مجموعة من الآليات السياسية لمحاربة هذه الظاهرة تمثلت في إصدار قانون الرحمة سنة 1995، ثم تلتها سياسة الوئام المدني الذي أطلق عن طريق الاستفتاء العام سنة 1999، ثم ميثاق المصالحة الوطنية الذي تمت الموافقة عليه عن طريق الاقتراع عام 2005.

¹ - الارهاب والقرصنة البحرية، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية-مركز الدراسات والبحوث الرياض، ط1، 2006، ص 253.

غير أنه وقبل هذه التدابير التي ساهمت في استجابة أعداد كبيرة من الإرهابيين الذين سلموا أنفسهم لقوى الأمن المختلفة لم يتمكن الارهاب البحري في الجزائر من بلوغ أهدافه في إلحاق اضرار بالمنشآت الحساسة على طول الشريط الساحلي أو بالسفن في البحر، بفعل التدابير التالية:

- قيام السلطات الجزائرية بضبط الأشخاص الذين يقومون بالأعمال أو حتى بالأعمال الدعائية لهم، كما عملت على إزالة التحصينات الطبيعية والاصطناعية التي كانت تعتبر كدعائم رئيسية للجماعات الارهابية، وهذا يدخل كله في إطار ما يعرف بالسياسة الوقائية أي الوقاية من الحوادث الارهابية قبل وقوعها؛

- الاعتماد بصفة كبيرة على جهاز الاستعلامات الذي يعتبر الجهاز الرئيسي في مد السلطات الامنية الأخرى بالمعلومات الكفيلة بمنع الأعمال الارهابية قبل وقوعها؛

- الاستخفاف بالعمليات الارهابية وتصغيرها وذلك بغية تحطيم معنويات الإرهابيين؛

- سخرت الجزائر حصة الأسد من ميزانيتها للقطاع العسكري بغية تدعيم القوات النظامية لشراء القطع البحرية الحربية؛

- المراقبة الدقيقة للمشارف البحرية والسفن الناشطة على مستوى كامل الساحل الوطني، إقامة أبراج مراقبة على طول الشريط الساحلي، إقامة نقاط مراقبة على مستوى مداخل الموانئ، القيام بدوريات بحرية على مدار 24 ساعة، إضافة إلى تشديد المراقبة على المنشآت الحساسة المتواجدة بالقرب من البحر والسفن خلال رسوها بالموانئ.

* الهجرة غير الشرعية

من بين التهديدات الأكثر حضورا في منطقة المتوسط والتي واجهت أجهزة الأمن والسلامة البحريين في الجزائر هي الهجرة غير الشرعية بين ضفتي المتوسط، هذه الاخيرة التي عرفت تزايدا ملحوظا انطلاقا من سنة 2005، بسبب عدة عوامل لعل أهمها، السياسة الأوروبية المتعلقة بتشديد منح التأشيرة، إتباع سياسة انتقائية للشباب الذي يصل إلى الضفة الشمالية¹، من طرف السلطات الأوروبية وشساعة الواجهة البحرية الوطنية وقربها من الضفة الشمالية للمتوسط (اسبانيا أقل من 150 كلم، ايطاليا أقل من 250 كلم)، إضافة إلى وجود شبكات للمهربين مكلفين بتنظيم قوافل للمهاجرين غير الشرعيين على متن قوارب لا تتوفر على شروط السلامة المقررة قانونا.

¹ تقوم الدول الأوروبية باستقبال المهاجرين غير الشرعيين ذوي الكفاءات العالية والحاصلين على شهادات عليا، في حين تقوم بترحيل الآخرين منهم، وهو ما يؤدي إلى تفرغ الدول الافريقية من طاقاتها وكفاءاتها العلمية.

تعتبر الاستراتيجية الأمنية لمكافحة ظاهرة الهجرة غير الشرعية من أهم الآليات الكفيلة بالحد من الظاهرة، حيث عملت الدولة على ضبط وتنظيم استراتيجيتها الأمنية بحشد الوسائل المادية والبشرية واستخدام أجهزة متطورة للرصد على طول الشريط الساحلي، إضافة إلى حملات التحسيس ودورات تكوينية في مجال مكافحة الهجرة غير الشرعية.

وعليه، ومن أجل مجابهة هذه الآفة التي أخذت ابعادا خطيرة نتيجة للانعكاسات السلبية الاجتماعية، الصحية، السياسية، الأمنية والاقتصادية المترتبة عنها، وهو ما جعلها تصنف في المرتبة الثانية في خطورتها بعد ظاهرة الإرهاب¹، لجأت المصلحة الوطنية لحرس السواحل باعتبارها ممثل الدولة في البحر، إلى تنفيذ خطة عمل باستخدام الإمكانيات البحرية والبرية والجوية وفق نمط تشغيل يسمح لها باعتراض المهاجرين غير الشرعيين سواء على اليابسة أو في مختلف المساحات البحرية الخاضعة للقضاء الوطني.

بالموازاة مع التدابير المتخذة في الميدان، تم تحيين المنظومة القانونية لمكافحة الهجرة غير الشرعية بتعديل أحكام قانون العقوبات²، لتجريم هذا الفعل الذي ظل لسنوات بدون متابعة قضائية. هذا إضافة إلى صدور القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 07 ديسمبر 2017، المحدد لكيفيات التنسيق بين م و ح س ومصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني والمديرية العامة للجمارك في مجال المراقبة الساحلية البرية، بغية تشديد المراقبة على الشريط الساحلي البري على شبكات المهاجرين غير الشرعيين.

* الجريمة المنظمة:

من أجل مواجهة الجريمة المنظمة ولعجز الأساليب التقليدية في مكافحتها، قام المشرع الجزائري باستحداث اساليب تحري جديدة تتمثل في:

- أسلوب التسرب: هو فعل مادي إيجابي، يسمح بولوج أو توغل ضابط شرطة قضائية داخل مكان أو هدف أو تنظيم إجرامي يصعب الدخول إليه، وذلك بهدف كشف وجمع الوقائع المادية والأدلة، هذا

¹ - باخويا دريس، سبل مكافحة الهجرة غير الشرعية بالجزائر، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 11، العدد 01-2015، ص 158.

² - أنظر المادة 175 مكرر من القانون رقم 09-01، المؤرخ في 25 فبراير 2009، متضمن قانون العقوبات.

الأسلوب بالرغم من أنه ينطوي على خطورة بالغة قد تمس بحياة الشخص المتسرب، إلا أن المشرع الجزائري قد أجاز في الجرائم المنظمة حتى ولو وقعت في المناطق البحرية.

- اعتراض المراسلات: تتم عن طريق وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية بوضع ترتيبات تقنية من أجل التقاط وتسجيل المحادثات بين المجرمين التي تتم من البحر نحو اليابسة أو المحادثات بين ربابنة السفن والتقاط صور لهم.

- التسليم البحري المراقب: باعتبار الامن البحري أحد عناصر الاستراتيجية الأمنية التي تسعى كل دولة بكل أجهزتها المدنية والعسكرية إلى تحقيقها، فإن التسليم البحري إجراء من إجراءات التحري عن الجريمة المنظمة، كما يمكن القول بأن التسليم البحري المراقب للشحنات المشبوهة أو غير المشروعة هو الذي ينفذ في المناطق البحرية بين دولتين أو أكثر، من خلال السماح للبضاعة أو الشحنة المهربة بالعبور من أو إلى دولة أو أكثر بعلم هذه الدول لأجل كشف كافة عناصر الجريمة.

- التردد الإلكتروني: شرعت الجزائر رسميا في استخدام السوار الإلكتروني لمراقبة المتهمين، حيث يوضع هذا السوار بكاحل المتابع قضائيا خلال فترة التحقيق.

تعمل المصلحة الوطنية لحرس السواحل على محاربة كل التهديدات التي تمس بالأمن البحري وذلك خلال ممارستها لمهام الشرطة في البحر بممارسة أساليب وطرق تدخل تختلف بالنظر إلى الفعل غير المشروع الذي يمس بالأمن البحري والذي تجد نفسها في مواجهته. فالأفعال غير المشروعة في البحر متعددة ومتجددة، حيث تقوم المصلحة بالتدخل عند معاينة مخالفة تمس بالأمن البحري، إما على متن السفينة عند تواجدها في الموانئ أو على متن السفينة في عرض البحر.

أ/- تقنيات التدخل على متن السفينة:

هناك عدة طرق للتدخل على متن السفينة بالنظر الى الوضعيات التي يتم مواجهتها والممتثلة في:
1- الاقتراب والاستطلاع : يقوم أفراد م و ح س بهذا بالاقتراب من السفن الخاصة أو السفن التجارية المارة في المنطقة الاقليمية أو في منطقة أعالي البحار أو في أي منطقة خارج ولاية أي دولة عندما يتوافر لديهم الشك في أن تلك السفينة هي سفينة قرصنة أو تعرضت لقرصنة، ويشترط أن يكون هذا الاقتراب بناء على دلائل قوية، حيث يتم مجموعة من أفراد السفينة الحربية بواسطة زورق بقيادة

ضابط ويقوم بالاقتراب من السفينة وسؤال ربانها، ونفس الشيء يقال على التهديدات الحديثة التي أصبحت تمس بالأمن والسلامة البحريين، كالإرهاب و نقل أسلحة الدمار الشامل¹.

أما الاستطلاع فيسمح اليوم بالتحقق من هوية وجنسية السفينة من غير ربط الاتصال بين السفينة التي تقوم بالتدخل والسفينة المشكوك فيها والذي يقتصر فقط على دعوة السفينة لرفع رايتها الوطنية لا أكثر².

2- التحقق من الراية و مراقبة وثائق السفينة : هذه الممارسة تسمى بالتحقق من الراية وهي موروثة من القانون الدولي التقليدي، وقد أثار هذا الموضوع الكثير من الجدل ، وهذا لأن التحقيق يمس بحرية البحار وباستقلال الدول، أو بعبارة أخرى بالمصالح المختلفة للدول والتي يجب أن تحترم، وقد تم تبني هذا الاتجاه من طرف الفقيه Oppenheim بقوله "إن هذه القاعدة من القانون التقليدي الدولي معترف بأن السفن الحربية لكل الدول لها الحق في إطار المحافظة على الأمن في أعالي البحار من أعمال القرصنة أن تدعو السفن الخاصة المشتبه بها إلى رفع رايتها"³. وتتم عملية مراقبة الوثائق بالرسو بالقرب من السفينة المشتبه بها والصعود على متنها وتفحص وثائقها.

3-زيارة وتفتيش السلع : لا تتم عملية زيارة وتفتيش السلع إلا إذا ثبتت أن هناك شكوك بعد عملية التحقيق في وثائق المتن.

حق الزيارة المعترف به للسفن الحربية على السفن الأخرى التي لا تحمل رايتها تم معالجته بموجب المادة 110 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982، والتي تمنع حق الزيارة ما لم تتوفر أسباب معقولة للاشتباه بالسفينة و المتمثلة في :

- أن السفينة تعمل في القرصنة.
- أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق.
- أن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به.
- أن تكون السفينة بدون جنسية.

¹ - محمد حباله: القرصنة البحرية ودور الاجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري سنة 2044 ص 187.

² - أنظر DUMOUCHEL Anne Claie, les atteintes à la sureté en haute Master Recherche Relation internationales option sécurité et défense, université panthéon Assas paris1 Année 2008 P82.

³ - أنظر OPPENHIM Lassa, International Law, ed, Londres, New-York 1941, P553

- أن السفينة على الرغم من رفعها علم أجنبي أو رفضها إظهار علمها هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.

في هذه الحالة يمكن للسفينة التي تقوم بأعمال الشرطة البحرية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه بها، وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق جاز لها أن تشرع في المزيد من الفحص على ظهر السفينة، أما إذا تبين أن الشبهات لم يكن لها أي أساس، جرى تعويضها عن أية خسائر أو أضرار تكون قد تكبدتها.¹

4-تحويل مسار السفينة: يقتضي تحويل مسار السفينة إعطاء الأمر من سفينة الشرطة البحرية إلى سفينة تجارية بضرورة الالتحاق بنقطة معينة أو إتباع مسار معين وفي هذا الصدد فإن القانون الفرنسي يسمح لقائد سفينة حربية بتحويل مسار سفينة مع تحديد اتجاهها بالتنسيق مع سلطات مراقبة العمليات.²

ب/- تقنيات التدخل في البحر: تتمثل تقنيات التدخل في عرض البحر في ما يلي: مراقبة السفينة (escorte)، المطاردة، و تدمير السفينة في الحالات القصوى.

1-مراقبة السفينة: ونعني بها وضع سفينة تحت المراقبة العملياتية للسفينة التي تقوم بالمرافقة، وكمثال على ذلك نذكر أنه تبعا لنداء برنامج الغذاء العالمي في 2007، قامت البحرية الفرنسية في إطار ما يعرف بعملية ALCYON بحماية ومرافقة سفن برنامج الغذاء العالمي في الصومال في الفترة الممتدة من نوفمبر 2007 إلى فيفري 2008 وتلتها كندا، الدنمارك ثم هولندا.

2-المطاردة: يجوز لأفراد م و ح س الح ق في المطاردة الحثيثة، أو المستمرة رغبة منها في منع أي محاولة للتهرب من تطبيق القوانين ولوائح الدولة الساحلية أو تلك التي يمكنها أن تمارس عليها بعض الاختصاصات، ويحكم حق المطاردة الحثيثة الشروط الآتية:

* لا يجوز أن يمارس حق المطاردة الحثيثة إلا من قبل السفن المخول لها ممارسة مهام الشرطة البحرية والتابعة للدولة الساحلية.

* لا يجوز مواصلة المطاردة خارج البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة إلا إذا كانت المطاردة مستمرة ولم تنقطع.

¹- أنظر المادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

²- أنظر (V° déroutement Gérard cornu, vocabulaire juridique, Assoc Henri Capitant ed 7 PUF 2006 P204)

* لا يجوز ممارسة حق المطاردة إلا إذا توافرت لدى سلطات الدولة الساحلية أسباب أو قرائن قوية تدل بأن السفينة الأجنبية انتهكت قوانين وأنظمة الدولة الساحلية.

* لا تعتبر المطاردة الحثيثة قد بدأت إلا بعد إشارة ضوئية أو صوتية بالتوقف من مسافة تستطيع معها هذه السفينة أن ترى الإشارة أو تسمعها، وهذا عن طريق الإشارات الضوئية أو مكبرات الصوت.¹

3-تدمير سفينة: يعتبر تدمير سفينة أمر استثنائي لأنه يحظر استعمال القوة من حيث المبدأ ما عدا في الحالة المذكورة في المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة والمتعلقة بحق الدفاع الشرعي، فالسفينة التي تجد نفسها في وضعية دفاع شرعي يحق لها إلحاق ضرر وتدمير السفينة المعتدية.

في هذا المجال يثور مشكل الأخطاء التي قد تقع بمناسبة القيام بمثل هذا التصرف كما هو الحال بالنسبة للقضية التي أثارها البحرية الهندية في نوفمبر 2008 ، حيث تعرضت الفرقاطة الهندية « INS Tabar » إلى الرمي بالقذائف من سفينة أخرى اعتبرت بمثابة سفينة قرصنة، وقامت البحرية الهندية بالرد السريع ، والذي أدى إلى غرق السفينة المعتدية في 17 نوفمبر 2008 ، غير أنه اتضح فيما بعد أن هذه السفينة هي في الحقيقة سفينة صيد تايلاندية تعرضت صبيحة ذلك اليوم إلى تحويلها من طرف قرصنة عرض الساحل اليمني ونجم عن الحادث قتل البحارة الصيادين إضافة إلى القرصنة المتواجدين على متنها.

من هنا يتضح أن احتمال الخطأ وارد في مثل هذه الحالات، إضافة إلى أننا لا نعلم ما هو موجود على متن السفينة من سلع قد تكون خطيرة وتأثيرها على البيئة البحرية أخطر (أسلحة دمار شامل، بترول، مواد ملوثة ...)، لذا فتنقية تدمير سفينة تبقى غير صائبة في نظرنا.

II- /مجابة تهديدات السلامة البحرية

* فيما يخص التلوث البحري:

يثير نقل مائة مليون طن من البترول سنويا عبر سواحل الجزائر، قلقا متزايدا من تلوث محتمل جراء تسرب لأي من المواد النفطية بما يهدد أمن شريط ساحلي جزائري يمتد على طول أكثر من 1600 كيلومتر. ولا يزال هاجس التسربات على مستوى حوض البحر الأبيض المتوسط، يثير قدرا

¹ - أنظر المادة 111 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 .

من الريبة والخوف، باعتبار أنّ المنطقة شهدت أكثر من خمسمائة حادث تسرب نفطي منذ العام 1977، بكل ما أفرزه ذلك من انعكاسات بيئية وصحية واقتصادية.

لمواجهة هذا الخطر، أعلنت وزارة البيئة عن بدئها برنامجا عاجلا، تتبدى خطوطه الكبرى في تنظيم دورات رسكلة لكوادر القطاع وعموم فاعلي الأجهزة المختصة، وذلك بكل من المركز الإقليمي التابع للمنظمة البحرية العالمية بجزيرة مالطا، وبمركز البحث والتجارب للتلوث البحري بفرنسا، بالتنسيق مع برامج الأمم المتحدة.

تبدي الجزائر عزمها مضاعفا على محاربة التلوث البحري الناجم عن المحروقات، وهي مهمة تشترك في القيام بها في الجزائر وزارات الدفاع، الداخلية، النقل، الطاقة والبيئة، وتعنى هذه القطاعات الخمسة بحصر وتقييم مخاطر تدهور نوعية المياه وتقديم التوقعات المتعلقة بالنتائج لإيجاد حلول مناسبة تساهم في الحفاظ على الوسط البحري والحيلولة دون تدهوره.

* فيما يخص الأخطار والحوادث البحرية

من أجل التقليل من حوادث السفن التي تحمل علمها أو السفن التي تدخل موانئها أنشأت الجزائر آلية وفقا لمقتضيات المعاهدات الدولية المصادق عليها، بمقتضاها تمارس رقابة على السفن، ويتم من خلالها تفويض الموانئ بتفتيش السفن الأجنبية للتأكد من صلاحيتها وسلامتها والتزامها بمعايير محددة من حيث المعدات، الطاقم، هيكل السفينة وغيرها، وإذا دعا الأمر يتم احتجاز السفينة المخالفة حتى تتمكن من الالتزام بالمعايير المحددة والمتفق عليها دوليا.

تتطلب الرقابة على السفن التنسيق بين مختلف الموانئ على المستويات الإقليمية، وعالميا، وقد تم تسجيل عدة حوادث للسفن سابقا كان سببها عيوب فنية تسببت في كوارث بيئية، مما أثار قلق العديد من الدول ودفعها إلى إحداث مذكرات تفاهم حول رقابة الموانئ على السفن، وقد قامت المنظمة البحرية الدولية بدور رئيسي في تشجيع تطوير مذكرات تفاهم إقليمية في مناطق العالم المختلفة.

لإنجاح هذه الآلية، قامت الجزائر بإنشاء سلك لمفتشي الملاحة والعمل البحري متكون من ضباط المصلحة الوطنية لحرس السواحل للسهر على تنفيذ زيارات وتفقيشات لكل السفن الأجنبية التي تدخل الموانئ الجزائرية وكذا للسفن التي تحمل الراية الجزائرية¹.

ثانيا: على المستوى الدولي

I/- التعاون مع الدول:

إن مسألة إجبارية التعاون والتنسيق الأمني أصبحت من المسلمات في العلاقات الدولية، إذ لم يشهد العالم عبر التاريخ وإلى غاية يومنا هذا، دولة تحوز على قدرة وقوة كافية بحيث تكون مكتفية ذاتيا، أو تكون في منعة من المخاطر والتهديدات بمختلف أشكالها، دون أن تكون في حاجة إلى وضع إطار للتعاون والتنسيق بمختلف صيغه يكفل لها احتواء المشاكل الأمنية الملاحظة في البيئة المحيطة ويحدّ أثر التهديدات على أمنها الوطني.

لكن، في مقابل هاته الحقيقة الواضحة للعيان في مجال العلاقات الدولية، نجد حقيقة أخرى ثابتة، هي سعي الدولة إلى تحقيق مصالحها الوطنية قبل كل شيء، وخاصة مع تنامي روح القومية في عصرنا الحالي²، فدول كبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية أو بلدان الإتحاد الأوربي، بما لهم من قدرة وقوة، وما يتغنوا به من إنجازات في نشر أسس الديمقراطية وثقافة الحرية والسعي لنشر السلم وبسط الأمان عبر العالم، لم يتوانوا للحظة في تحديد القطر الإستراتيجي الذي تركز عليه مصالحهم الحيوية³.

وأمام هذه المفارقة، التي تتجسد في صعوبة إن لم نقل استحالة التخطيط والعمل الأمني من منطلق فردي وبمعزل عن الفاعلين في البيئة الأمنية المحيطة، في مقابل مخاوف الدول الضعيفة من التوظيف السياسي لقوة الدول الكبرى بما يخدم مصالحها وأجنداتها الأمنية، فإنه لا بد كخطوة

¹- أنظر المرسوم الرئاسي رقم 2000-58 ممضي في 13 مارس 2000 يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا سنة 1997، وكذا المرسوم رقم 96-437، المؤرخ في 01 ديسمبر 1996، يتضمن إحداث أسلاك...مفتشي الملاحة والعمل البحري...

²- عادي سليمان، القوة في العلاقات الدولية، ط1، بيروت، دار المنهل اللبناني، سنة 2015، ص 20، 76 و 77؛

انظر كذلك، بوزيد عمار، مفهوم القوة، مجلة الجيش (الجزائر: وزارة الدفاع الوطني)، عدد 561، 2010، ص 58.

³- تأطير صفقات السلاح وتحديد طبيعة التكنولوجيا المسموح بتوريدها، واتباع سياسة القوائم السوداء والتصنيفات الأمنية في التعامل مع الآخرين (دولة فاشلة، دولة مارقة، دولة غير متزنة...إلى غيرها من التصنيفات).

سابقة لأي تحرك جماعي بهدف التعاون والتنسيق الأمني، من تجسيد تصور أمني موحد، بينى على أرضية مشتركة فيما بين الدول من حيث طبيعة الرهانات والتحديات الأمنية المترتبة بالأمن الوطني لكل دولة منهم.

إن وجود أكثر من 45 % من إجمالي مساحة الأرض (أعالي البحار) خارج ولاية السلطة القانونية للدول، ضعف إمكانيات الدول الساحلية النامية وعدم قدرة الدول الكبرى على التفرغ لمواجهة تصاعد التهديدات البحرية غير النظامية العابرة للأوطان، إلى جانب تزايد الاهتمام الإقتصادي بالبحر في مقابل الاستنزاف الممنهج لثرواته الباطنية، جميعها عوامل دفعت الكثير من الدول إلى البحث عن أنسب السبل لضمان أمنها في مواجهة تهديدات الحاضر، وحماية النظم الإيكولوجية من مخاطر المستقبل¹. بالرغم من محدودية بعض الدول (الحبيسة) والتي يعتبر نفوذها محدودا نسبيا في لعب دور بارز داخل المنظمات الدولية للمحافظة على حقوقها في استغلال مناطق أعالي البحار.

يعتبر التعاون البحري الدولي، أحد أشكال التعاون السياسي لحل المشاكل الإقليمية أو الدولية، وفي نفس الوقت وسيلة حتمية لتجاوز المعوقات القانونية في ظل تجاوز الأحداث الأمنية لنصوص اتفاقية قانون البحار، وسدّ الفراغ من حيث نقص الإمكانيات المادية والبشرية².

في ظل الظروف الراهنة المترتبة عن تزايد التهديدات البحرية يمكننا القول أنه لا توجد بحرية في العالم، لها القدرة الكافية في الوفاء بدورها المزوج في العصر الراهن دون أن تكون في

¹ فالمساحات البحرية العذراء في الماضي، أصبحت اليوم بفعل التقدم التكنولوجي تشهد انتقال إلى مسافات وأعماق أكبر من أي وقت مضى. ففي مقابل 33 % من أسطول الصيد العالمي الذي كان قادر على بلوغ أعالي البحار و اصطياد ما يقدر بـ 39 % من الأسماك في المياه العميقة سنة 1980، بلغت النسبة بحلول سنة 2006 إلى 63 % اصطادت ما يقارب 87% من الثروة السمكية. ونفس الشيء بالنسبة لنشاطات التنقيب عن الموارد الطاقوية، أين يوفر الحفر في أعماق البحار نسبة متزايدة من احتياجات الدول المتقدمة من النفط والغاز. وهذا ما يفسر مطالب بعض الدول الأوروبية التي لم تحصل بعد على القدرة الكافية على استغلال هذه الثروات المستنزفة، في التسريع بتعديل اتفاقية قانون البحار حتى تتمكن من مواكبة هذه التطورات وتضمن لها حصتها في المستقبل. أنظر فالسكو أندري، بحار بلا قانون، ترجمة أمين علي (Project Syndicate)، 30 جوان 2014. في الموقع الإلكتروني:

<https://www.project-syndicate.org/commentary/andres-velasco-outlines-an-agenda-for-saving-the-global-ocean-from-imminent-life-threatening-risks/arabic> ، تاريخ الزيارة 2020/03/22.

² -22-9 P, 2007, DUNOD, France: Les Alliances stratégiques, Pierre YVES LEGRIS, BOUAYAD Anis,

حاجة لمعونة القوات الصديقة لتقاسم الجمل معها؛ و هذا ما أكده الأميرال الأمريكي "مايكل مولين" في تصريحه أمام "مؤسسة بروكينز"، من خلال طرحه لفكرة تشكيل أسطول دولي مكون من ألف سفينة بحرية توكل له مهام الإغاثة في الكوارث الطبيعية، البحث والإنقاذ في البحر، وإنجاز مهام ذات طبيعة حمائية ووقائية في الآن نفسه، دون الانخراط في أي عمليات قتالية.

الجزائر باعتبارها دولة محورية في الحوض الغربي للمتوسط، وانطلاقاً من مبادئها الراسخة والمكرسة دستورياً، لطالما عبرت عن التزامها الدائم في الالتحاق بكل مبادرة دولية تهدف إلى توفير شروط الأمن والاستقرار، سواء ثنائية كانت أو متعدد الأطراف؛ غير أنها في نفس الوقت، ترفض الانصياع في كل قالب للتعاون تم إعداده بصفة منفردة ودون إشراكها في حوار مسبق لإعداده¹.

ففي مجال محاربة الإرهاب تحركت الدبلوماسية الجزائرية في محيطها الجغرافي (الساحل) باعتبارها الدولة المركزية في القارة بحكم موقعها وقوتها الاقتصادية، وفي كل الأحوال حرصت على تغليب الخيار الدبلوماسي واستبعاد الخيار العسكري لدرء مشاكل القارة بما فيها معضلة الإرهاب، كما سعت إلى إقناع المجتمع الدولي بقمع تمويل الأعمال الإرهابية وتجريم دفع الفدية.

وفي إطار مساعها لإقناع المجتمع الدولي لإبراز مدى خطورة هذه الظاهرة على الأمن الدولي، فقد كللت مجهوداتها بمصادقة مجلس الأمن على اللائحة رقم (1904) المتعلقة بتجريم دفع الفدية في شهر ديسمبر 2009 والتي تعتبر مكملة لللائحة رقم 1373 المتعلقة بتمويل الإرهاب ومكافحته.

من ابرز المجهودات الدبلوماسية للدولة الجزائرية في إطار محاربة الهجرة غير الشرعية، نذكر إبرامها لعدة اتفاقيات مع دول أوروبية الغرض منها ترحيل الرعايا الجزائريين المهاجرين بطريقة غير شرعية، كما قامت بالمصادقة على بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين.

¹- يكرس الدستور الجزائري الصادر في 01 نوفمبر 2020، هذا التعاون من خلال ديباجته حيث يشدد على عزم الدبلوماسية الجزائرية في تعزيز حضورها في جميع المحافل الدولية عبر عمليات شراكة قائمة على التوازن المصالح والانسجام التام مع خياراتها الإستراتيجية ويؤكد على هذا التوجه نص المادة 33 من دستور "تعمل الجزائر من اجل دعم التعاون الدولي، وتنمية العلاقات الودية بين الدول، على اساس المساواة والمصلحة المتبادلة ...".

أما فيما يتعلق بالجريمة المنظمة فقد تركزت جهود الدولة بصورة أساسية لمكافحتها بعقد اتفاقيات ومؤتمرات أهمها اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية (بالييرمو 2000)، وقد بادرت أغلب الدول للتصديق عليها على غرار المشرع الجزائري¹.

وامتدادا لمبادئها الدبلوماسية، وبالنظر للأهمية المتزايدة التي يكتسبها الشق المتعلق بالتعاون متعدد الأشكال بين القوات البحرية في فرض الأمن في المجال البحري، تشارك الجزائر بقواتها عبر التعاون الثنائي مع دول البحر الأبيض المتوسط للضفة الشمالية على غرار إيطاليا من خلال تمارين² (MEDEX-I)، إسبانيا من خلال تمارين (MEDEX-E) وفرنسا من خلال التمارين "رايس حميدو"، بهدف تطوير التعاون الأمني بين القوات والانسجام العملياتي في مجال المراقبة وعمليات الأمن البحري، استعداداً لمواجهة التهديدات البحرية غير النظامية المتصاعدة في المنطقة³.

ومن خلال التعاون متعدد الأطراف، تشارك الجزائر في إطار الحوار المتوسطي مع الناتو في تمرين فونيكس اكسبراس (PHOENIX EXPRESS) الذي يجرى سنويا منذ 2005، كما عرض هذا الأخير على دول الضفة الجنوبية الانضمام إلى "عملية المساعي الحميدة (Active Endeavour)"⁴.

يعتبر منتدى الحوار "5+5 دفاع"، المبادرة الأكثر نشاطا وفعالية من سابقتها، من خلال سعي الجميع على الالتزام بالعمل سوياً في انسجام وتشاور مستمر في ميادين الأمن والدفاع عبر تبادل الخبرات وتحسين تجانس الإمكانيات، ففي مجال التعاون البحري، عرف حجم التمارين المشتركة المنفذة في إطار المبادرة منحى تصاعدي، ركزت معظمها على تمكين التنسيق العملياتي في مكافحة الإرهاب البحري، الهجرة غير النظامية، تجارة المخدرات، الصيد غير المشروع، البحث والإنقاذ وإدارة الكوارث الطبيعية⁵.

¹ - المرسوم الرئاسي رقم 02-55 المؤرخ في 05 فبراير 2002، يتضمن التصديق، بتحفظ على اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، المعتمدة من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 15 نوفمبر 2000.

² - Mediterranean exercise

³ - بلعربي منور، تمرين "رايس حميدو 05" للتنسيق العملياتي وتبادل الخبرات، مجلة الجيش (الجزائر: وزارة الدفاع الوطني)، عدد 503، 2005، ص 15-16.

⁴ - قطوش عز الدين، الناتو والجزائر: من العداء إلى الشراكة، الجزائر، دار الكتاب الحديث، سنة 2015، ص 198

⁵ - بوشربة علي، الأمن الإقليمي: رهان التعاون ضرورة حتمية، مجلة الجيش (الجزائر: وزارة الدفاع الوطني)، عدد 570، سنة 2011، ص 49-58.

كما تمّ تسطير عدة برامج ومشاريع، تمس المراقبة البحرية وتبادل الخبراء، إلى جانب إنشاء مركز جهوي افتراضي لمراقبة العبور البحري في حوض المتوسط، بمبادرة من البحرية الإيطالية خلال ندوة "فنييس" المنعقدة في أكتوبر 2004، انضمت إليه جميع الدول باستثناء ليبيا؛ حيث يسمح المركز بتبادل المعلومات والوقوف على حركة الملاحة في البحر المتوسط والبحر الأسود بصفة شبه آنية¹.

II- التعاون مع المنظمات الدولية:

إلى جانب التعاون الدولي، تولى كذلك الجزائر أهمية خاصة في التعاون مع المنظمات الدولية المهمة بالمجال البحري، باعتبارها عضو في عدة تنظيمات دولية تهتم بالبحر منها المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الهيدروغرافية الدولية والمنظمة العالمية للرصد الجوي، إلى جانب منظمة العمل الدولية.

حيث تُرجم التعاون الجزائري في إطار هاته المنظمات بالانضمام إلى العديد من المعاهدات الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية، حماية الوسط البحري من التلوث، البحث والإنقاذ في البحر... الخ

كما أن تعاون مصلحة الهيدروغرافية التابعة للقوات البحرية الجزائرية مع المنظمة الهيدروغرافية الدولية يوفر لها الدعم المتبادل فيما يخص تبادل الخبرات والمعطيات عن الوسط البحري في مجال الخرائط البحرية؛ ناهيك، عن كون ضمان مقعد فيها يعطي الفرصة للجزائر في إبداء وجهة رأيها، والوقوف على ما يجري في الكواليس والأروقة الخلفية التي تتخذ منها الدول الغربية طريقاً للتأثير على القرارات الدولية لهذه المنظمات بما يسمح بحماية مصالحنا الوطنية².

في هذا الإطار انضمت الجزائر إلى برنامج الأمم المتحدة للبيئة المنظم خلال الفترة الممتدة من 28 جانفي إلى 04 فيفري سنة 1975، وقد تم إقرار برنامج عمل المتوسط الذي يشتمل على أربعة عناصر أساسية :

¹- بوعلام.ب، تعزيز الأمن في المتوسط: المركز الجهوي الافتراضي لمراقبة العبور البحري في حوض المتوسط، مجلة الجيش (الجزائر: وزارة الدفاع الوطني)، عدد 539، سنة 2008، ص 52.

²- تليلي محمد علال، المنظمة الهيدروغرافية البحرية، مجلة الأسطول (وزارة الدفاع الوطني/القوات البحرية)، عدد 24، 2001، ص 103-106.

- عنصر تقديري: برنامج متكامل للبحث والمتابعة المستمرة وتقييم التلوث وتبادل المعلومات.
- عنصر التصرف: التخطيط المندمج للتنمية والتصرف في موارد حوض البحر المتوسط.
- عنصر قانوني: اتفاقية برشلونة وبروتوكولاتها مع ملاحق تقنية لحماية الوسط البحري.
- عنصر مؤسستي ومالي: الوسائل المؤسسية والمالية لتنفيذ خطة عمل المتوسط.

وقد تمخض على البرنامج السابق اعتماد اتفاقية برشلونة لسنة 1976، التي وقع تعديلها سنة 1995. وتبعاً لهذه الاتفاقية تقوم البلدان المتعاقدة¹، باتخاذ كل الإجراءات اللازمة من أجل حماية وتحسين نوعية الوسط البحري وتقليل وتجنب كل أسباب التلوث بمنطقة المتوسط. هناك أربع أشكال من التلوث تطلبت ولا تزال عناية خاصة من قبل كل الأطراف المتعاقدة وهي:

- التلوث الناجم عن عمليات الإلقاء بعرض البحر.
- التلوث الناجم عن السفن.
- التلوث الناجم عن استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر.
- التلوث الصادر عن الأنشطة البرية.

ترمي اتفاقية برشلونة إلى إرساء نظام تعاون وتبادل معلومات بين مختلف الأطراف المتعاقدة في حالة حصول حادث طارئ قد ينجر عنه تلوث بمنطقة البحر الأبيض المتوسط وذلك بغاية إزالته أو الحد منه.

تسعى الأطراف المتعاقدة إلى إرساء نظام للمراقبة المستمرة للتلوث وتتعاون فيما بينها في الميدان العلمي والتكنولوجي، وتضع الأساليب المناسبة لتحميل المسؤولية في حالة عدم احترام اتفاقية برشلونة أو إحدى بنودها.

قامت اتفاقية برشلونة بوضع الوسائل القانونية اللازمة من أجل تسوية الخلافات الممكنة بين الأطراف المتعاقدة والتحكيم فيما بينها، كما تتعاون بينها لتطبيق اتفاقية برشلونة. ويقوم برنامج الأمم المتحدة للبيئة بدور الكتابة من أجل تيسير تطبيق هذه الاتفاقية. وصاحب اتفاقية برشلونة ستة بروتوكولات تعتبر صكوكاً ملزمة قانوناً تتناول جوانب محددة لحماية البيئة وهي:

- بروتوكول حماية المتوسط من التلوث الناشئ عن تصريف النفايات من السفن والمركبات الجوية.

¹ - شارك في هذه الاتفاقية كل من: ألبانيا، الجزائر، البوسنة و الهرسك، كرواتيا، قبرص، مصر، فرنسا، اليونان، إسرائيل، إيطاليا، لبنان، ليبيا، مالطا، إمارة موناكو، المغرب، سلوفينيا، إسبانيا، سوريا، تونس و تركيا.

- بروتوكول التعاون في مكافحة تلوث البحر المتوسط بالنفط و المواد الضارة في حالات الطوارئ .
- بروتوكول مصادر التلوث البرية.
- بروتوكول المناطق المتمتعة بحماية خاصة والتنوع البيولوجي.
- بروتوكول عرض البحر أو استكشاف واستغلال الرصيف القاري وقاع البحر .
- بروتوكول النفايات الخطرة.¹

الفرع 2 : معوقات الاستراتيجية المتبعة للأمن والسلامة البحريين

أولاً: فيما يخص الامن البحري

باعتبار أن التنظيم هو أساس كل عمل هادف في إطار الغاية السياسية، لا يمكن بلوغ هذه الأخيرة في مجال الأمن البحري، إلا من خلال التحكم في تحديد المسؤوليات وإسناد المهام في إطار أهداف واضحة من أعلى هرم في القيادة إلى غاية القاعدة، فالمشكل الأساسي المطروح، بالنظر لطبيعة الأجهزة الأمنية في حد ذاتها وطبيعة العلاقة ما بين القيادة الأمنية والسلطة السياسية، هو مركزية القرار المبني على نظام تسلسل القيادة من جهة؛ واتخاذ القرار بناءً على تقارير الوضعية الأمنية" والتي في الغالب لا تعكس الواقع ومرهونة بمستوى صاحب القرار السياسي من حيث بنائه لتصوره الأمني وعلاقته مع القيادة الأمنية من جهة أخرى، وهذا ما لا يتجاوب مع واقعنا المعاش من عدة جوانب هي²:

1-ديناميكية وسرعة تغير البيئة الأمنية في الحاضر، في مقابل جمود مركزية التنظيم، لا يتيح اغتنام الفرص المتاحة ودرئ التهديدات المحيطة، كون الإستراتيجية الأمنية في فحواها هي رد فعل ميداني اتُخذَ القرار بشأنها وتم صياغتها بناءً على وقائع ماضية، لأجل تنفيذها بهدف التأثير على البيئة الأمنية في الحاضر بما يسمح الوصول للأهداف المسطرة في المستقبل³؛

¹ - أنظر الموقع <http://www.anpe.nat.tn>

² - VEGO Milan, Joint operational warfare : Theory and practice, 1st ed. USA : U.S. Naval War College, 2009 p7 to 18.

³ - DESPORTES Vincent, Décider dans l'incertitude, 2^e édition, Paris Economica, 2007, p 84 -86

2- اتخاذ القرار في ظل غياب ضوابط فكرية ومبادئ عمل ميدانية، بشأن تعزيز التواجد في البحر وفي المناطق الحساسة على البر، قد يعيق من حرية حركة مصادر التهديدات غير النظامية، لكن هذا لا يمنعهم من الالتفاف على هذا التواجد للوصول إلى أهدافهم، كمبدأ أساسي في نشاطهم؛

3- إعادة تعريف نشاط المؤسسة العسكرية ومن ثم التحول في المهام الموكلة إلى المصلحة الوطنية لحرس السواحل وقت السلم تبعاً للزخم المتصاعد لنشاطات الخدمة العمومية مقابل الركود في المهام التقليدية كوسيلة دفاع وتنفيذ السياسة الخارجية للدولة، يتطلب إعادة توزيع أولويات الاهتمام الأمني وتحديث على نطاق واسع للوسائل الأمنية البحرية وأساليب استخدامها¹؛

4- تعدد المهام الموكلة إلى المصلحة الوطنية لحرس السواحل من الدفاع إلى غاية السلامة البحرية، والذي يتطلب تطوير المهارات اللازمة لأداء مهام السياسة الخارجية والدفاع عن البلاد، وصولاً إلى عناصر جاهزة للعمل في الميدان لكنها منذ البداية في حاجة إلى إعادة تأهيل بما يتوافق والطابع المتغير والموسع للمهام الحديثة؛ ناهيك عن الاستعمال المفرط للوسائل بسبب تعدد المهام من جهة وتزايد عدد الجرائم من جهة ثانية، قد ينجم عنها ثغرات أمنية غير محمودة العواقب²؛

5- التناقض بين النصوص القانونية والواقع الملاحظ من حيث تعدد المتدخلين في المجال البحري (أجهزة مدنية وعسكرية، حكومية وغير حكومية، وطنية ودولية) تبعاً لتوسع وتعدد المهام في المجال البحري، يؤدي إلى تعقيد التحكم والقيادة في سير عمليات الأمن البحري، تشابك وتنازع الاختصاص بين جميع الفاعلين في مجال الأمن البحري، وفي الأخير ضياع الجهد وغموض الهدف المراد تحقيقه والغاية السياسية المراد الوصول إليها³.

فالدروس المستفادة من التجارب السابقة في مجال الحروب غير النظامية أو العمليات البحرية المعاصرة، تبرز بدقة أن الإخفاق في تحقيق الهدف المراد، يرجع دائماً لنفس الأسباب أهمها:
الفجوة الكبيرة بين ما هو ملاحظ في الميدان وما تراه القيادة السياسية-الإستراتيجية (صاحب القرار السياسي والقائد الأمني) وبناءً على التقارير الكتابية المقدمة لهم؛ الشيء الذي ينعكس مباشرة على

¹ GERMOND Basil, les missions des marines militaires européennes depuis 1989, relations internationales, 2005 (n°122), Paris , P106,-114.

² KOUAR Mehdi, Insécurité maritime entre forces navales et privatisation. Paris : CESM, 2009, P33-35

³ NUZUM Henry, Shades of cords in the Kush: the false hope of effort in American counterinsurgency, US Army War College, (Col The Letort papers), 2010, P15-19

الأهداف الإستراتيجية المسطرة ومن ثم طريقة تنظيم وتجهيز الوسائل الأمنية في الواقع؛ يضاف إليها، وهم النصر العسكري المحقق في الميدان على حساب النصر السياسي والذي يقاس بغياب العمليات الإرهابية تارةً وبما تم حجزه من مواد مهربة ومخدرات تارة أخرى.

هذا دون أن ننسى تآكل الإرادة على القتال مع مرور الوقت، لطول العمليات الأمنية والاستنزاف المادي والمعنوي للوسائل مع مرور الزمن، ولعل بروز شركات الأمن الخاصة (PMSCs)¹ وبقوة في مجال الأمن البحري من حيث العدة والعتاد هو مؤشر على عدم قدرة الدول على التجاوب بواقعية مع التهديدات غير النظامية وفقاً لمعطيات الواقع المعاش².

على الرغم من المجهودات التي تبذلها المصلحة الوطنية لحرس السواحل في التصدي لقوافل المهاجرين غير الشرعيين، وبالرغم من الجهود المضنية والإمكانات المصخرة في هذا الإطار، إلا أن المعاينة الدقيقة لهذه الظاهرة أثبتت تزايدها بشكل مخيف يوماً بعد يوم، وبعد أن كانت محصورة في مناطق الغرب الوطني انتقلت شيء فشيء لتمس كل المناطق الساحلية للوطن، وبعد أن كانت حkra على فئة عمرية معينة (الشباب) أصبحت ترتكب من كل الفئات العمرية (الشباب، الاطفال، القصر، النساء...)، وهذا حسب رأينا يعود إلى ما يلي:

- على الرغم من أن الموارد والإمكانات المخصصة لمكافحة آفة الهجرة غير الشرعية كبيرة، إلا أنها تظل غير كافية في ضوء العدد المتزايد باستمرار للمهاجرين غير الشرعيين وتعقيد أساليب تشغيل الشبكات ذات الصلة وارتباطها في بعض الاحيان بأفراد في الدول المقصودة.
- عدم التنسيق ومشكلة التعاون بين مختلف الجهات المعنية لاسيما فيما يتعلق بتبادل المعلومات، حيث تعمل كل السلطات بصفة منفردة.
- محاربة هذه الظاهرة تكون انطلاقاً من الإقليم الترابي بتتبع منظمي هذه الرحلات من خلال شبكات التواصل الاجتماعي، مراقبة نقاط البيع غير المرخصة للقوارب، بيع القوود للمهاجرين... إلخ.
- تساهل الجهات القضائية عند إصدار الأحكام القضائية، حيث يتم في الغالب تسليط عقوبة مع وقف التنفيذ، ولعل هذا يرجع إلى اعتبار الجهات القضائية هؤلاء المهاجرين ضحايا أكثر من مذنبين.
- غياب مشاريع التنمية التي من الممكن أن تفتح مجالات وأفق في وجه الشباب

¹ Private Military and Security Companies

² PALMAERT Hélène, les voies maritimes du transport de l'énergie et leur sécurisation, Paris : CESM, 2009, P66-72

أما فيما يتعلق بالإرهاب البحري وبالرغم من أنه لم يتمكن من تحقيق أهدافه، إلا أن العمليتين المسجلتين في ميناء جنجن ودلس، أثبتتا أن التهديدات الارهابية البحرية يمكن أن تكون لها تأثيرات سلبية أكثر من التهديدات المرتكبة على اليابسة¹.

كما أن إتباع النهج العسكري لقمع الإرهاب البحري يبقى غير كافي وحده، فالجزائر التي تُعد دولة رائدة في مجال مكافحة الإرهاب بشهادة دولية، عملت طيلة عقد من الزمن إلى التعامل مع هذه الظاهرة بطريقة استتصاليه مما زاد في إطالة عمر الأزمة، لكن التغيير الذي حصل في الاستراتيجية الجزائرية وانتهاجها طرق اجتماعية سلمية في معالجة الأزمة كانت له نتائج إيجابية أكدت أحقية وأولوية الحلول السياسية على العسكرية.

ثانياً: فيما يخص السلامة البحرية

يحذر الخبراء جوزي مورا وفريديريك ويبر وويلسون جولبي، من كون ناقلات النفط أضحت تمثل تهديدا حقيقيا للأمن البيئي والصحي على مستوى البحيرة المتوسطية، واستند هؤلاء إلى دراسة حديثة ركزت على أنّ شبح التلوث يلاحق الضفة المتوسطية التي تستوعب لوحدها 30 بالمائة من التجارة البحرية العالمية و22 بالمائة من النقل الدولي للبترول، رغم أنّ حوض المتوسط لا يمثل سوى 0.7 بالمائة فقط من مجموع البحار عبر العالم².

ويعتبر مراقبون أنّ أكثر من مائة مليون طن من المواد الطاقوية التي تعبر سواحل البلاد، أمر ليس بالمريح، لاسيما مع ما قد يفرزه من تداعيات خطيرة إذا ما نجم عن ذلك تسربات تهدد الكائنات البحرية خاصة وأنّ مياه البحر الأبيض المتوسط لا تتجدد بحسب خبراء البيئة إلا مرة كل قرن. حيث تشير الإحصائيات إلى أنّ وجود حوالي ثلاثمائة ميناء على السواحل المتوسطية يسهم بشكل جلي في تلويث المياه البحرية، وهو ما يفرض التفكير في كيفية تطويق هذه المشكلة البيئية الكبرى التي بدأت آثارها السلبية تبرز من خلال تسمم الكائنات البحرية وتشويه الشواطئ وارتفاع نسبة المواد الزيتية الضارة على سطح البحر.

¹ - يؤدي استهداف المنشآت الطاقوية الحساسة أو السفن في المناطق البحرية الخاضعة للسيادة أو القضاء الوطنيين إلى الإضرار بالدولة الساحلية وتكبيدها خسائر اقتصادية كبيرة، تجنب سفن نقل البضائع الدخول إلى موانئها، إضافة إلى الآثار البيئية المترتبة عن العمليات التي تقع من جراء إنسكابات النفط في المنطقة.

² - أسامة. أ، قلق متزايد من تلوث سواحل الجزائر جراء تسرب محتمل للنفط، مقال منشور في جريدة السلام ليوم 01 أكتوبر 2012، في الموقع <https://www.djazair.com> ، تاريخ الزيارة 14 نوفمبر 2019.

المبحث الثاني: التصور المستقبلي للإستراتيجية البحرية الجزائرية

الجزائر الغنية بموقعها المتوسطي وبمنطقتها الساحلية، بما في ذلك أهمية المناطق الواقعة تحت سيادتها أو ولايتها القضائية، شكل جزء من اقتصادها وصناعاتها ودبلوماسيتها التي بدأت تتجه نحو البحر، هذا الواقع رتب عليها ضرورة تأمين هذا الفضاء الاستراتيجي وجعله من أولوية سياستها الدفاعية.

إن تعدد المخاطر والتهديدات التي تثقل كاهل مساحتنا البحرية وأنشطتنا وكذلك الحاجة إلى الاستجابة لها بطريقة شاملة، ضمن إطار داخلي ودولي، يبرر وضع استراتيجية وطنية تتطلب أن يتبع جميع المتدخلين في المجالات البحرية الوطنية نهجاً متقاطعا للحفاظ على جميع مصالحنا في البحر.

في الواقع، فإن السياق الاستراتيجي الدولي غير المستقر بشكل متزايد (الحالة الليبية)، ضعف العديد من الدول أمنيا (تونس ومصر) والمنافسة الاقتصادية على الثروات الباطنية في المتوسط¹، شكل تطورا للتهديدات في البحر، إضافة إلى المخاطر البيئية الآخذة في الازدياد.

لذلك تهدف هذه الاستراتيجية إلى تحديد المخاطر والتهديدات الحقيقية التي ستواجهها المنطقة على مدى السنوات القادمة في مجالنا البحري الوطني، وكذلك في المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني لبناء سياسة دفاعية محكمة وفعالة حفاظا على أمننا القومي، كما تستند هذه الرؤيا أو هذه المبادئ التوجيهية إلى متطلبات عمل الدولة في البحر ووظيفة حرس السواحل، وهما حجر الزاوية لهذه الاستراتيجية، باقتراح تحسين الحوكمة والأدوات القانونية وأدوات العمل الدبلوماسية والتكنولوجية وتكييف قدراتنا على العمل ضمن إطار مشترك بين الفاعلين الوطنيين والدوليين، مدعومة بعملية مستمرة لتحليل المعلومات وتحسين جهودنا في المجالات المالية والأمنية.

¹ - خلال السنوات الأخيرة، تم اكتشاف احتياطات ضخمة من الغاز قبالة سواحل قبرص، مما دعا الحكومة القبرصية، واليونان واسرائيل ومصر إلى التعاون من أجل تحقيق الاستفادة القصوى من تلك المصادر هذا من جهة، ومن جهة أخرى وقعت أنقرة اتفاقا مع ليبيا في نوفمبر 2019، تقول تركيا أنه يؤسس لمنطقة اقتصادية خالصة تمتد من الساحل الجنوبي لتركيا حتى شمال شرق ليبيا، وخلال سنة 2020، بدأت تركيا عمليات التنقيب مما أثار انزعاج اليونان وقبرص عضوتي الاتحاد الاوروي وتسبب في تواجد عدد هائل من القطع البحرية في المنطقة.

المطلب الأول: بناء الاستراتيجية البحرية الجزائرية

الفرع 1: تحديد الأولويات في بناء الاستراتيجية الوطنية

مما لا شك فيه أن المهام الأمنية في المجال البحري غالباً ما تختلف من دولة لأخرى ومن جهاز حكومي لآخر داخل نفس الدولة؛ لكن، يبقى من المهم جداً ترجمة الوسائل القانونية السابقة الذكر إلى وسائل مادية من خلال توفير وسائل بحرية ثابتة وعائمة ملائمة لطبيعة المهام الأمنية الموكلة، ومزودة بتسليح ونظم اتصالات حديثة تسمح بالحسم على امتداد المكان وعبر الزمن من جهة، ومدعومة بمنظومة يقظة استراتيجية حديثة للعمل الاستخباراتي، المراقبة والاستطلاع عبر كامل نطاق المسؤولية من جهة أخرى.

في هذا السياق، تمثل القوات البحرية نقطة ارتكاز مركزية لتجسيد الأمن البحري لكنها ليست الوسيلة الحصرية، فعلى الصعيد الداخلي نجد العديد من المؤسسات الفاعلة في المجال البحري كالجمارك، الشرطة، الدرك الوطني، وغيرهم من المؤسسات.

أما على الصعيد الدولي، فأهم ما نلمسه هو اختلاف الإمكانيات المادية والمراكز القانونية للمتدخلين، فنجد الدول والمنظمات الحكومية من جهة؛ والفاعلين الآخرين كالشركات المتعددة الجنسيات المتخصصة في أنظمة الدفاع، شركات الأمن الخاصة (PMSCs) مثل شركة "أكديمي" (Academi) المعروفة سابقاً باسم (Blackwater) من جهة أخرى، وهذا ما يؤدي بالضرورة إلى تعدد الوسائل المادية المستخدمة واختلاف أساليب استخدامها حسب احتياج كل جهة.

فبالنظر لتغير البيئة الأمنية وتزايد عدد المهام الموكلة للقوات البحرية خارج الحرب، إضافة إلى ما تمنحه التكنولوجيا من تقنية عالية لكلا الطرفين (القوات النظامية والتهديدات غير النظامية)، تؤكد التوجهات الكبرى عبر العالم أن إعادة تعريف دور القوات البحرية وتطوير قدراتها بما يتناسب والظروف الحالية والتطلعات المستقبلية، يرتكز على محورين أساسيين:

- **المحور الأول** يتمثل في إعادة صياغة العقيدة الاستراتيجية البحرية بما يتناسب وحالة لا سلم ولا حرب ويعكس الدور الثنائي للمجالات البحرية من خلال قوة لها القدرة على الوقاية (الردع) والحسم العسكري في إطار العلاقات الدولية والتوازنات الاستراتيجية الكبرى (الاستراتيجية التقليدية)؛ وفي نفس

الوقت، قوة مرنة لها القدرة على التأقلم بسهولة واحتواء الضبابية في البيئة الأمنية الحالية تبعاً للتطور السريع النسق للتهديدات غير النظامية (الاستراتيجية الحديثة)، وهذا ما يتطلب حسب المختصين إعادة النظر في طريقة تدريب الجيوش وأطر التعاون والتنسيق الوطني والدولي من جهة؛ و استراتيجية الوسائل المادية الواجب توفيرها في الحاضر والمستقبل من جهة أخرى¹.

- **المحور الثاني**، كنتيجة منطقية للمحور السابق، يهتم بتطوير القدرات المادية من خلال الاستفادة بما تمنحه العولمة من تكنولوجيا حديثة من خلال التركيز على تطوير نظم المراقبة والإنذار المبكر لضمان "المعلومة" المناسبة في الوقت المناسب؛ ملائمة وتحديث وسائل التدخل والعمليات البحرية بهدف توفير "قوة ردع" فعالة وملائمة وتطوير نظم القيادة والتحكم للسماح "باتخاذ القرار" السليم على اختلاف مستويات القيادة.

أولاً: السياق الوطني للاستراتيجية البحرية

ترتبط الاستراتيجية الوطنية لأجهزة الأمن البحري من حيث تقسيم وتوزيع الوسائل القانونية، المادية والبشرية ارتباطاً وثيقاً بطبيعة الأهداف الموكلة وتطورات البيئة الأمنية المحيطة، فإذا تغيرت هذه الأخيرة أو ما ينبثق عنها من غاية سياسية مستجدة، فإنه لا بد من مراجعة التنظيم وتغييره بما يتوافق وهذه المستجدات الطارئ كون هذا التنظيم يرمي بالأساس إلى تحديد المسؤوليات ونطاق الاختصاص المكاني والزمني من حيث الوظيفة والأهداف المسطرة في إطار الغاية السياسية، بشكل واضح ويمنع كل لبس في نشاط مختلف الأجهزة الأمنية (المدنية والعسكرية) الموكل لهم مهمة تأمين المجال البحري، وهو في هذا يخضع إلى محددات واعتبارات المكان، الزمان والقوة في تخصيصات الأجهزة الأمنية من حيث العدة والعتاد، مقابل ما يوجد من تهديدات بحرية غير النظامية في الطرف الآخر من المعادلة الأمنية². وفي هذا الإطار ينبغي في مرحلة أولى تفعيل عمل الأجهزة المكلفة بإعداد وتأطير السياسة الاستراتيجية البحرية للدولة الجزائرية.

¹ - VEGO Milan, on Naval Power, National Defense University Washington DC, Institute for National Strategic Studies, 2008, P10.

² - خيروني عمار، استراتيجية الأمن البحري في مواجهة التهديدات غير النظامية في الحوض الغربي للمتوسط، مذكرة ماجستير في الدراسات الاستراتيجية والعلاقات الدولية، المعهد العالي للدراسات في الأمن الوطني، دورة 2013-2015، ص 90.

I/- تفعيل عمل المجلس الأعلى للبحر:

تم إنشاء المجلس الأعلى للبحر، بمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 98-232 المؤرخ في 18 يوليو سنة 1998، الذي يتضمن إحداث مجلس أعلى للبحر، ويحدد مهامه وتنظيمه وعمله، حيث يتولى هذا المجلس مهام تحديد الخيارات الكبرى للسياسة البحرية الوطنية وضبطها ويكلف بهذه الصفة، على الخصوص بما يأتي:

- يقوم بانتظام مدى تطبيق الأحكام التشريعية والتنظيمية المتعلقة بالبحر ويقرر التدابير المناسبة؛
- يحدد مجموع الوسائل الضرورية لحفظ أمن الملاحة البحرية وحماية الأرواح البشرية في البحر ووقاية الوسط البحري؛
- يحدد التدابير اللازمة الواجب اتخاذها والوسائل الواجب وضعها من أجل تسيير مندمج ودائم للمجالات البحرية الخاضعة لاختصاص القضاء الوطني وللساحل؛
- يتابع تطور الساسة الدولية في مجال البحار والمحيطات وأعماق البحار؛
- يفصل في أية مسألة تتصل بمهمته ترفعها إليه السلطات المختصة أو أية هيئة عمومية أو خاصة؛
- يقدم إلى رئيس الجمهورية كل سنة تقريرا عن أنشطة المجلس الأعلى وتقويما عن تطبيق قراراته.

سيمكن المجلس الأعلى للبحر وبدون أدنى شك الوزارات المتدخلة، من اتباع نهج مشترك بشأن القضايا البحرية، وجعلها في قلب السياسة الأمنية لكل القطاعات، ومنفعة عامة في حد ذاتها، تجمع بين الأمن والتنمية، في منطقة جغرافية من العالم جد حساسة، حيث التحديات الاقتصادية لحرية حركة السفن هائلة، لا سيما بالنسبة للجزائر، حيث يعتبر العمل الفعال للدولة في البحر تعهدًا للنمو وعامل تأثير في الغير.

II/- توحيد الإطار الوطني للأمن والسلامة البحريين:

الغرض من استراتيجية الأمن البحري الوطني، هو توفير إطار وطني متماسك مشترك بين مختلف الوزارات، يمكننا من التحكم أفضل من انعدام الأمن البحري وضعف السلامة، لاسيما من خلال الاعتماد على تحليل المخاطر والتهديدات البحرية، على المدى القصير أو المتوسط، التي من المحتمل أن تؤثر على المصالح الاستراتيجية للجزائر¹.

¹ - تتمثل المصالح الاستراتيجية للجزائر في سلامة التراب الوطني وما يعلوه من طبقات جوية ومناطقها البحرية، حرية ممارسة سيادتنا، حماية سكاننا، أنشطتنا الاقتصادية والإمدادات الاستراتيجية وكذلك البيئية.

لذلك يجب تعيين وبشكل جلي السلطة المكلفة بالأمن والسلامة البحريين في الجزائر حتى ولو تعدد المتدخلون في المجال البحري على غرار دول عديدة، فالولايات المتحدة مثلا، اسندت هذه المهمة لجهاز حرس السواحل الأمريكي (US Coast guard) وفرنسا أسندتها للحاكم البحري (Préfet Maritime) .

ثانياً: السياق الدولي للإستراتيجية البحرية

يعتبر عالم اليوم مسرح لمنافسة إستراتيجية متجددة، فسياسة القوى الكبرى أصبحت صعبة التنبأ بها، والفاعلين الثانويين أكثر عدداً وأكثر نشاطاً، مما أدى إلى تعددية قطبية جديدة ونظام دولي أكثر تجانساً. فالمحيطات أصبحت موضوع منافسة إستراتيجية للسيطرة على تدفق واستغلال الموارد الباطنية، مع تقاوم حركة النقل البحري، وزيادة الضغط على النظم البيئية مع صعوبة تنظيم هذه المناطق الشاسعة، وهو ما يمثل مشكلة لملايين الأشخاص الذين يعيشون على السواحل، وبالتالي، فإن الفضاء البحري هو انعكاس للعديد من التوترات الناتجة عن الإرادة الإقليمية للهيمنة والاستيلاء على موارد الطاقة والغذاء، ولكن أيضاً عن المنافسة بين القوى العظمى من حيث الوصول إلى البحار والمحيطات الرئيسية والسيطرة على طرق المواصلات.

كما يؤثر المناخ أيضاً على توافر الموارد الباطنية والوصول إليها، فالثروات السمكية أيضاً موضوع منافسة دولية قوية، والتي تقاومت بسبب النمو الديمغرافي العالمي والصيد غير القانوني الذي يتطور بشكل خاص في المناطق الاقتصادية الخالصة للدول التي تفتقر في الكثير من الأحيان إلى قدرات الرصد والمراقبة الكافية¹.

I/- التهديدات الشاملة

أدى اضطراب التجارة العالمية إلى توسع الأنشطة غير المشروعة أو الإجرامية أو الإرهابية، وساعد في ذلك اتساع المساحات البحرية التي توفر فرصاً للتخفي والمتابعة بما أنها لا تخضع لسلطة أي دولة، حيث قدرت العائدات الإجمالية للجريمة المنظمة عبر الوطنية بنحو 870 مليار دولار في السنة أي أكثر من 01% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وقدّر مكتب الأمم المتحدة المعني

¹ تقرير منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم، روما، سنة 2012، ص 55.

بالمخدرات والجريمة (UNODC) في عام 2009 أن التجارة غير المشروعة تمثل 07% من صادرات البضائع العالمية ويتم نقل هذه البضائع في معظمها عن طريق البحر.¹

لقد تأثر الأمن البحري في المتوسط بعدد من الظواهر على غرار الارهاب، الذي على الرغم من قدمه، استعاد درجة عالية من الخطورة، بسبب التهديد الجهادي ووصول بعض الجماعات المسلحة إلى وسائل عسكرية وتقنية متطورة. وبالنظر إلى أن التجارة العالمية تعتمد بشكل خاص على سلامة الطرق والممرات الاستراتيجية أصبح التخوف أكثر في ظل عدم قدرة عدد من الدول على السيطرة على أراضيها ومناطقها البحرية.

II -/ جغرافيا المخاطر والتهديدات البحرية:

تتيح لنا النظرة الجغرافيا السريعة، تقديم بعض الخصائص الرئيسية للمخاطر والتهديدات على جميع بحار العالم، فالوضع السياسي والاقتصادي والصراعات المتزايدة وتغير المناخ أثرت بشكل متزايد على عدد سكان السواحل المتزايد باستمرار، وبالتالي فإن تحليل هذه المخاطر ضروري لمواجهتها بطريقة مناسبة لكل مجال.

يعد البحر الأبيض المتوسط بحرا شبه مغلق وأحد المناطق الرئيسية في العالم، لعبور البشر (الهجرة القانونية وغير الشرعية) لعبور التدفقات الاقتصادية (التجارية والطاقوية) والربط بالمعلومات (الكابلات البحرية المستعملة في الانترنت) علاوة على ذلك، فهو مساحة لانتشار الاضطرابات من الساحل الجنوبي باتجاه الساحل الشمالي، كما أظهرت أزمة الهجرة التي تلت الربيع العربي، أدى عدم الاستقرار هذا إلى خلق الظروف لأزمة دائمة في البحر المتوسط والتي عززها عدم السيطرة على الحدود البرية لبعض الدول.

هذه الوضعية مثلت قضية استراتيجية متنامية للعديد من الدول المحاذية للمتوسط، سواء كانت الأوروبية أو الإفريقية، مما أدى إلى تزايد التواجد المستمر للقوات البحرية في أعالي البحار للتصدي لأي تهديد محتمل في هذا الفضاء الاستراتيجي.

¹ - Rapport Mondial sur les drogues, l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime , Vienne , décembre 2009, P9-21

الفرع 2: أثر القوة البحرية في الاستراتيجية البحرية

أولاً: إعادة التأكيد على إطار عمل الدولة في البحر

عمل الدولة في البحر هو المنظومة الإدارية والعملياتية التي أعطتها الجزائر لنفسها للوفاء بالتزاماتها كدولة ساحلية وكقوة بحرية، تعمل في مختلف المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها ولقضاياها الوطنيين، إضافة إلى عدد من الصلاحيات في منطقة أعالي البحار والتي يمكن للجزائر أن تمارس عليها سلطات معينة، سواء ضد سفنها أو فيما يتعلق بالسفن الحاملة للرايات الأجنبية أو بدون علم بموجب الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفاً فيها.

يتدخل ممثل الدولة في البحر في كل المناطق البحرية المذكورة أعلاه، إما لصالحه وإما لصالح الدوائر وزارية المشاركة في السياسة البحرية، هذا التنوع والتكامل في السياسة المتبعة، لا تستجيب للتحديات البحرية الجزائرية فقط، ولكنها أيضاً قادرة نظراً لمرونتها وطبيعتها الواقعية على التوافق تماماً مع المنظور الدولي للتنسيق المعزز (مراقبة الحدود، الجريمة العابرة للحدود، الامن البحري، مراقبة مصايد الأسماك ...)

I/- فرض حدود مساحاتنا البحرية

تمتد السيادة الجزائرية في الواقع على البحر والفضاء الذي يعلوه حتى حدود بحرنا الإقليمي، وفقاً لماد حددته اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982، علاوة على ذلك تمارس الجزائر بعض الحقوق السيادية في المناطق البحرية الأخرى (المنطقة المتاخمة، المنطقة الاقتصادية الخالصة ومنطقة أعالي البحار).

يتوقف النقل عن كونه بحرياً بمجرد أن ترسو السفينة في الميناء، ليتولى النقل البري المهمة، وعليه تعتبر الموانئ نقاط تماس بين البحر والبر، هذا الترابط القوي يمتد بشكل أوسع إلى الساحل بأكمله (05% من مساحة الأرض)، حيث تتركز العديد من قضايا الأمن القومي وحيث يعيش حوالي 91% من الجزائريين على امتداد ساحل البحر المتوسط وعلى 12% من إجمالي مساحة البلاد¹.

¹ - أنظر ديمغرافيا توزيع سكان الجزائر في الموقع www.marefa.org ، تاريخ الزيارة 2020/09/10.

بالتالي، فإن مساحاتنا البحرية هي امتداد للإقليم البري، لذلك من الضروري معرفة معالمها وحدودها ومراقبة ما يجري بها وتنظيم الأنشطة فيها في جميع الاوقات لضمان دفاعنا وأمننا وفرض حقوقنا السيادية ومنع أي تهديد للإقليم البري.

يشترط عمل الدولة في البحر، التحديد الدقيق للمساحات البحرية الموضوعة تحت سيادتنا أو تحت سلطتنا، وتمثل هذه المساحات ثروة وطنية، حيث تتمتع بإمكانيات اقتصادية كبيرة وتضمن لنا حدا أدنى من العمق الاستراتيجي الضروري لحماية مصالحنا.

في هذا الصدد، صدرت ثلاثة (03) مراسيم تتعلق على التوالي بتحديد امتداد المياه الداخلية¹، إنشاء منطقة متاخمة للبحر الاقليمي²، وإنشاء منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية³، لإعطاء مزيد من التماسك والرؤية والصلابة لتأكيد الحقوق والولاية الجزائرية على المناطق البحرية والموارد الطبيعية وباطن تربتها، وقد اعتمد في رسم الحدود الخارجية لهذه المناطق بشكل خاص على الخبرة العلمية لمعاهد الخرائط والهيدروغرافية البحرية وبالاعتماد أيضا على المبادئ المنصوص عليها في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.

غير أنه إذا كانت منطقة المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة لم تثيرا أية مشاكل مع الدول المقابلة للجزائر، فقد أثار إعلان الجزائر إنشاء منطقة اقتصادية خالصة في عرض السواحل الجزائرية بصفة أحادية معارضة كل من إيطاليا واسبانيا بحجة المبالغة في وضع اليد على منطقة بحرية كبيرة من المتوسط الغربي، والتي وصلت إلى مشارف سردينيا الإيطالية وجزر الباليار الاسبانية، حيث قدمت إيطاليا شكوى إلى الطرف الجزائر وأخرى إلى الأمم المتحدة في نوفمبر 2018. غير أن الملفت في المرسوم الرئاسي المتعلق بتأسيس منطقة اقتصادية خالصة، يُبقي المجال لتعديله ضمن مواد تشير إلى إمكانية أن تكون الحدود الخارجية للمنطقة الاقتصادية الخالصة عند الاقتضاء محل تعديل في إطار اتفاقات ثنائية مع الدول التي تكون سواحلها ملاصقة أو متقابلة مع السواحل الجزائرية.

¹- المرسوم رقم 63-409 المؤرخ في 12 أكتوبر سنة 1963، الذي يحدد امتداد المياه الإقليمية.

²- المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 06 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الاقليمي.

³- المرسوم الرئاسي رقم 18-96 المؤرخ في 20 مارس سنة 2018، يؤسس منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية.

حاليا تواصل الجزائر برنامجها للتفاوض مع الأطراف المعنية بشأن اتفاقات ترسيم الحدود لضمان الحماية القانونية اللازمة لممارسة حقوقنا، وحتى لا يؤدي اكتشاف الموارد القابلة للاستغلال إلى إحياء بعض مطالبات الدول في هذه المنطقة.

II-مراقبة مناطقنا البحرية

من أجل الحفاظ على مصالحنا وحقوقنا، مع المساهمة في سلامة الملاحة البحرية، من الضروري وجود مراقبة واسعة تتأقلم مع المناطق البحرية لتوقع التهديدات والمخاطر البحرية، يجب أن تكون هذه المراقبة دائمة في مياهنا الخاضعة للسيادة وخارجها، ولاسيما الطرق البحرية التي تخدم موانئنا المنتشرة عبر كامل الساحل الجزائري.

من الأرض، يتم ضمان المراقبة من خلال شبكة الإشارات والمراكز العملياتية لممثل الدولة في البحر وأنظمة المراقبة لمشارفنا البحرية، وفي هذا الإطار فإن التبادل السريع للمعلومات والاعتراض في البحر للسفن ولكل خطر داهم والحفاظ على جاهزية الوسائل البحرية والجوية أمراً حاسماً ودور كبير في ضمان الاستجابة المناسبة في إطار زمني قصير.

في مياهنا الخاضعة لولايتنا القضائية، واعتمادا على مصالح الجزائر في كل منطقة، تستدعي المراقبة الاستعانة بوسائل الأقمار الصناعية والسفن البحرية والطائرات بعيدة المدى التابعة للأسطول الوطني، ومختلف أنظمة المعلومات التي تربطنا بشركائنا في المتوسط لتحسين معرفتنا الجيدة بهذه المناطق.

إن نشاطي المراقبة والاستطلاع البحريين هو عمل مكمل للنشاط الاستعلاماتي في إطار منظومة اليقظة والوقاية المتكاملة، كما يمثل حصيلة تعاون العديد من مصادر جمع المعلومات البرية والجوية إلى جانب البحرية، والتي من المفترض أن تعمل جميعا في تنسيق وتعاون تام بهدف تأمين المجال البحري.

ويمكن تقسيم وسائل هذا النشاط بحسب الأبعاد المكانية للمجال البحري إلى وسائل مراقبة واستطلاع لسطح البحر، قاع البحر والمجال الجوي المباشر للبحر:

أ-وسائل حماية المجال الجوي والسطحي للبحر: إلى جانب الأقمار الصناعية والطائرات بدون طيار الموجهة خصيصاً للمراقبة والاستطلاع الميداني، والتي يمكن لها من أن توفر الجهد والوقت من خلال

اختزالها للمسافات الشاسعة ومسحها في وقت قصير؛ وكذلك بما تحمله من أجهزة تصوير مرئية، أجهزة تصوير حساسة للأشعة تحت الحمراء، أجهزة رصد رادارية وغيرها من الأسلحة، تعتبر وسيلة هامة إذا ما حازت عليها الأجهزة الأمنية البحرية لأجل القيام بالعمليات النوعية والانتقائية، نجد كذلك الوسائل التالية:

- **منظومة الكشف و الرصد الساحلية الثابتة:** تقدم رادارات الاستطلاع الساحلية الحديثة والمثبتة في قمة المرتفعات الساحلية أو على متن عربات متنقلة تعمل على طول الشواطئ، معلومات تقنية أنية حول كل ما يطفو على سطح البحر (الموقع، السرعة، الاتجاه وحجم الهدف بصفة تقريبية)، مما يسهل على الأجهزة الأمنية المعنية بمراقبة المجال البحري من تتبع حركة الملاحة البحرية في نطاق مسؤوليتها و التصدي لكل تهديد محتمل قبل الاقتراب من المناطق المحظورة لدواعي أمنية أو تحديد المخالفين للقوانين (الصيد في المناطق الممنوعة، قوارب نزهة تبتعد أكثر مما هو مسرح به...إلخ).

- **منظومة التعرف والتحقق عن بعد:** بموجب تعديل أحكام الفصلين (5) و (11) من اتفاقية "سولاس" لسنة 1974 على إثر اعتماد المدونة الدولية (ISPS Code) بمؤتمر لندن 2002، أصبح استيفاء متطلبات أنظمة الإنذار والتعرف الآلي على السفن، مثل "نظام الإنذار الأمني"، منظومة التعرف الآلي للسفينة (AIS)، و"نظام التعرف والتتبع عن بعد" (LRIT) بداية من 01 جويلية 2004 إلزامي على السفن التي تقوم برحلات دولية؛ وسفن الركاب، سفن البضائع بما فيها، سفن وحدات الحفر البحرية المتنقلة؛ والمرافق المينائية التي تخدم هذه السفن¹.

تكن أهمية أنظمة (AIS و LRIT) إضافة إلى إمكانية تتبع مواقع الوسائط البحرية عن بعد بشكل عام، في السماح بتحديد الوسائط المعرفة والمجهولة (أو غير المزودة بهذه الأنظمة) في نطاق مجال اختصاص الأجهزة الأمنية البحرية (اليقظة المعلوماتية) من جهة؛ ومن جهة أخرى، السماح بتتبع نشاطها في البحر وتسجيل مخالفاتها فيما يخص المناطق المحمية والمحظورة، بهدف التعامل معها في الوقت المناسب (التدخل والردع).

كذلك إذا ما تم ربط هذه المنظومة بمنظومة رادار حديثة وتزويدها ببرامج حاسوبية تحوي قاعدة بيانات عن الوسائط البحرية (سياحة، صيد، نقل وغيرها من الوسائط) في نطاق منطقة عمليات

¹- الخميري زيد أحمد، أمن السفن والمرافق المينائية: دراسة للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (مدونة ISPS)، إدارة مركز بحوث الشرطة الشارقة، ط1، 2014، ص 32-39.

الوحدات الأمنية، فإن مردودية هذه الأخيرة من حيث الجهد المبذول والنتائج المحققة ستكون لا محالة أكثر فعالية.

في الوقت الحالي، تسعى جميع الدول الساحلية إلى تعميم أنظمة التعرف والتحقق عن بعد على جميع الأنشطة البحرية، بما في ذلك السفن الصغيرة الحجم والتي يقل طولها على 15 متر، إلى جانب إنشاء مراكز تسهر على مراقبة المشارف البحرية وخطوط الاقتراب من المنشآت الاستراتيجية والحساسة (VTMIS)، موزعة على المناطق الساحلية للتجمعات السكانية الكبرى تمهيداً لدمجها من حيث التبادل المعلوماتي في إطار وطني ومن ثم دولي.

2- وسائل حماية تحت سطح البحر: إن خطط حماية المنشآت البحرية والسفن ذات الأهمية الاستراتيجية غالباً ما تهمل حماية الجزء غير المرئي بالعين المجردة أو منظومة الرادار الساحلي، كون أعمال مراقبة تحت سطح البحر ليست بالشيء السهل وتتطلب تجهيزات عالية التقنية.

غير أن التقدم التقني الحاصل اليوم، جعل من جهاز مثل "السونار" الذي كان في الماضي القريب حكراً فقط على القوات البحرية الكبرى في العالم أو من يحوز على دخل مالي لا يستهان به، أصبح اليوم في متناول الجميع، كما يمكن كذلك استعماله من طرف السفن وبخطوات بسيطة لمنع اقتراب الغواصين أثناء رسوها على مشارف الميناء وبعيداً عن مناطق التواجد الأمني المركز.

ثانياً: حماية مواطنينا وسفننا

تشكل المساحات البحرية محيطاً عالمياً، وتعتبر مساحات مشتركة للإنسانية، لذلك يعتبر مبدأ حرية الملاحة في هذه المناطق من المبادئ الجوهرية التي تنص عليها المنظمة البحرية الدولية، تسمح هذه الحرية بشكل ملحوظ للغالبية العظمى من السفن المحملة بالسلع والبضائع، من عبور عن طريق هذه المساحات، متجاهلة الخلافات الجيوسياسية، التي يمكن أن تعطل النقل البري والجوي، ومع ذلك، فإن سلامة الملاحة البحرية هي رهان رئيسي للحفاظ على هذه الحرية، فالسفن ليست بمنأى عن المنظمات الإجرامية التي تحاول استهداف حمولتها وركابها أو الدولة التي ترفع علمها.

كما تشكل القرصنة والسطو البحري المسلح آفات يحركها الجشع أساساً، ويعتبر البحارة الضحايا الرئيسيين لها، حيث يتم أخذ حوالي مائة منهم كرهائن كل عام ويُقتل أو يُصاب العشرات¹.

تمت ملاحظة القرصنة البحرية وأعمال السطو المسلح في البحر²، على كل الطرق البحرية الاستراتيجية، لاسيما في المضائق ومنافذ الموانئ وأحياناً على بعد أكثر من 1000 ميل بحري من الساحل، وغالباً ما تستفيد المنظمات الاجرامية من نقاط ضعف الدول الساحلية أين يكون للقرصنة هدف مربح (أخذ الرهائن مقابل فدية ونهب البضائع) وفي السنوات الأخيرة أصبح القرصنة يستهدفون على وجه التحديد سفن معينة تكون محملة ببضائع وسلع ذات قيمة باهضة.

زيادة على التهديدات التقليدية، تطورت التهديدات السيبرانية شيء فشيء، حيث أصبحت الدول تضع في خططها للدفاع والأمن القومي التهديدات الإلكترونية من بين التهديدات التي يمكن أن تؤثر بشكل كبير على أمنها وسلامتها البحريين، فقطاع النقل البحري، الذي بدأ منذ بضع سنوات في التحول الرقمي القسري، أصبح أكثر عرضة له، بفعل الاستخدام المتزايد للتكنولوجيات الجديدة في العالم البحري، التي تؤدي إلى ظهور نقاط ضعف قد تميل المنظمات الإجرامية إلى استغلالها.

من بين عناصر القطاع الأكثر حساسية للتهديدات السيبرانية نجد أجهزة الإعلام الالي على متن السفن التي تتحكم في كل أجهزة السفينة لاسيما تلك المتعلقة بالملاحة أو الدفع أو السلامة فهي متصلة بشكل كلي لأغراض التشخيص عن بعد والصيانة، كجزءاً من الخدمات ذات القيمة المضافة التي يقدمها في كثير من الأحيان مصنعي المعدات أو مشغلي اتصالات الاقمار الصناعية.

¹ بتاريخ 2011/01/02، تعرضت سفينة جزائرية تحمل اسم البليدة إلى اختطاف من قبل قرصنة صوماليين في عرض المياه الإقليمية لسلطنة عمان، عندما كانت بصدد التوجه لميناء دار السلام في تنزانيا، كان على متن السفينة 27 بحاراً، من بينهم 17 من جنسية جزائرية، 10 من جنسيات مختلفة. بالإضافة إلى الاستعلاء على محتويات السفينة طالب القرصنة بفدية قدرها مليونين و600 ألف دولار، حيث ووفقاً لبعض الصحف قام صاحب شركة فرعون القابضة التي تستخدم السفينة بدفع الفدية في نوفمبر 2011 بعد رفض الحكومة الجزائرية تماماً لفكرة المفاوضات وأدفع الفدية، الجريدة الإلكترونية France24 ، بتاريخ 14 ماي 2013 ، في الموقع www.france24.com ، تاريخ الزيارة 2020/09/17.

² ليس كل ما يرتكب في البحر يعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية، لكون المادة 101 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار تشترط أن تتم أعمال السطو على السفن في أعالي البحار للقول بأنه عمل قرصنة بحرية.

لطالما كان النقل البحري وسيلة للاتجار غير المشروع، فالعولمة وتطور المبادلات التجارية على المستوى العالمي، لاسيما باستخدام الحاويات شجع إلى حد كبير تجارة المنتجات المحظورة والتي يأتي في مقدمتها المخدرات، فتواطأ وتهاون دول علم السفينة Etat du Pavillon والخصائص الجغرافية لبعض مناطق العبور (الامتدادات المحيطية الشاسعة وسلاسل الجزر ...) يوفر فرصا للمنظمات الإجرامية لاستغلال هذه الثغرات في تجارة المخدرات، كما أن التهريب إلى الأراضي الجزائرية يمثل تهديدا مثله مثل البضائع (سلع مسروقة أو محظورة للتصدير المنتجات الغذائية الاستهلاكية، التجهيزات الطبية، المواد الصيدلانية ...) التي يجري تصديرها انطلاقا من الموانئ الجزائرية.

يضاف إلى ذلك، انتشار الأسلحة التقليدية بسبب النزاعات المسلحة في دول العالم، حيث تستغل المجموعات الاجرامية محنة عدد متزايد من الاشخاص الذين يسعون إلى الفرار من بلدهم الأصلي، بإقحامهم في نشاطات غير مشروعة تساهم في زعزعة استقرار عدد من الدول والتأثير على اقتصاداتها. لذلك، تتطلب حماية الأشخاص والممتلكات التي تتم في البحر على نطاق أوسع، سياسة تتكيف مع كل تهديد، وتعمل وفق سياسة استباقية للأخطار المحتملة من أجل ضمان أمن وسلامة السفن الحاملة للراية الوطنية وكذا تلك العابرة بالقرب من سواحلنا.

المطلب الثاني: العمل الدبلوماسي للإستراتيجية البحرية

الفرع 1: التأثير في المحيط الإقليمي والدولي

من الضروري تطوير عمل الدولة الجزائرية ونفوذها داخل أجهزة الامم المتحدة والمنظمات الدولية المتخصصة المرتبطة بها، ولاسيما الجمعية العامة للأمم المتحدة، المنظمة البحرية الدولية، .. مع التزامها الكامل سياسيا وعمليا في مختلف المنظمات الدولية والإقليمية وتعزيز مواقفها داخل هذه الهيئات من أجل لعب دور قيادي بكونها قوة اقتراح فيما يتعلق بتحسين إدارة المجالات البحرية في الفضاء المتوسطي.

تعد إجراءات التعاون التي تقوم بها الجزائر في السياق الأمني مع المنظمات الدولية ضرورية للحفاظ على مصالحنا وأمننا الدولي، فالجزائر الآن ممثلة على المستوى الدبلوماسي والفني في كل منظمة تعمل من أجل الأمن البحري، وعلى رأسها المنظمة البحرية الدولية حيث يتم ضمان التمثيل الجزائري الكبير في كل المنتديات الإقليمية التي تساهم في مكافحة انعدام الأمن البحري في المجالات ذات الأهمية الاستراتيجية مثل منتدى خفر السواحل للبحر المتوسط.

أولاً: الدفاع عن المصالح الاقتصادية

يمثل البحر المتوسط أهم محور للتجارة الدولية وشريان للاقتصاد العالمي، والاقتصاد الجزائري ليس استثناء من هذا الوضع، بالنظر أولاً إلى مجاورة الجزائر لهذا الحيز الجغرافي وثانياً اعتمادنا بشكل كبير على التجارة عن طريق البحر، حيث تنطلق السفن التي تحمل الصادرات الجزائرية يومياً من الموانئ المنتشرة عبر سواحلنا، لتصل مبادلاتنا التجارية عن طريق البحر إلى أكثر من 75%¹، بينما تمر معظم اتصالاتنا عبر الكابلات البحرية الممتدة من القارة الإفريقية إلى الأوروبية، وبالتالي فالمحاور البحرية ضرورية أمر استراتيجي وحيوي في سياستنا الدفاعية.

توفر مناطقنا البحرية أيضاً العديد من الموارد المستغلة أو المحتملة الاستغلال² والتي تلعب دوراً متزايداً في مزج طاقتنا، لاسيما مع تطوير الطاقات البحرية المتجددة، في الوقت نفسه، تقدم المهام العلمية التي يتم إجراؤها في مياها معرفة أفضل بثراء المخزون الباطني لأعماق مياها البحرية.

تشكل الاتصالات التي تمر عبر الكابلات الموضوعية في قاع البحار والمحيطات (اتصالات الانترنت، الهاتف...) 95% من حجم الاتصالات العالمية وتربط هذه الكابلات البحرية الآن جميع القارات³، وتتيح الوصول إلى الانترنت عالي السرعة لصالح المناطق التي كانت ضعيفة الاتصال سابقاً كإفريقيا، فهي تمثل قضية رئيسية لكل من الاقتصاد والأمن القومي لذلك فإن إبقائهم في حالة جيدة أمر ضروري.

¹ - آمال قلبازة، لوجستيك النقل البحري للبضائع - حالة الجزائر - مجلة دفاتر بوادكس العدد رقم 04 ، سبتمبر 2015، ص 185.

² - أعلن مجمع سوناطراك خلال الطبعة 12 للمنتدى الجزائري الأمريكي حول الطاقة أنه من المرتقب أن يشرع المجمع في عمليات استكشاف في عرض الساحل الشرقي بين بجاية وسكيدة، في الموقع www.tariqnews.com ، تاريخ الزيارة 2020/09/18 .

³ - أنظر موقع www.sasapost.com ، تاريخ الزيارة 2020/09/17.

تملك الجزائر حاليا عدد من البنيات التحتية للطاقة في البحر أهمها خط أنابيب المغربي العربي أوروبا¹، خط أنابيب ميدغاز² وخط أنابيب عبر المتوسط³ إضافة إلى عدد من الكابلات البحرية التي أنشأت بغرض تأمين البنى التحتية للاتصالات السلكية واللاسلكية مثل ميداكس MEDEX⁴ وأورفال ORVAL⁵، والتي تشكل فرصة للمتعامل الوطني للتوقيع في السوق الدولية والتوجه نحو الانضمام إلى كبرى المجمعات الدولية في مجال الاتصالات.

إن سلامة هذه البنى التحتية تعتمد بشكل أساسي على المتعاملين، غير أنه على ممثل الدولة في البحر أن يسهر على تنظيم الأنشطة التي تتم في المنطقة المجاورة وبالقرب من هذه البنى وأن يأخذ التخطيط المكاني البحري والإستراتيجية الوطنية للبحر والساحل في الاعتبار قدرتنا على ضمان دفاعنا وأمننا وحرية الملاحة سواء في منطقة المياه الإقليمية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة لتعزيز أهداف السلامة والأمن البحريين، بالتنسيق مع هيئات المحافظة على الساحل.

تكمن المخاطر الرئيسية للكابلات البحرية في التلف أثناء عمليات التثبيت أو عمليات الصيد بشباك الجر أو بمرساة الرسو للسفن التجارية بالقرب من السواحل⁶، غير أن هذا لا يعني استبعاد الضرر المتعمد المباشر لهذه البنية من طرف بعض الأطراف المعادية للدولة الساحلية.

أخيرا، يتطلب تغير المناخ والتأثير البيئي للأنشطة البشرية واحترام التزاماتنا الدولية المتعلقة بالمحافظة على البيئة البحرية، نهجا خاصا في المجال البحري، حيث يجب أن يلبي استغلال الموارد

¹ يعرف باسم Pedro Duran Farell Pipeline ، هو خط أنابيب غاز طبيعي، يصل بين حقل حاسي الرمل في الجزائر عبر المغرب إلى قرطبة في اسبانيا، حيث يتصل مع شبكة الغاز البرتغال واسبانيا على مسافة 1620 كلم.

² يعرف بخط باسم MedGaz ، ويمتد من حقل حاسي الرمل في الجزائر إلى ميناء بني صاف ويبدأ القسم البحري إلى موقع الانزال الأرضي بالميريا أسبانيا على مسافة 547 كلم.

³ يعرف باسم TransMed هو خط أنابيب غاز طبيعي من الجزائر عبر تونس إلى صقلية إيطاليا على مسافة 1075 كلم.

⁴ تم تدشين هذا الكابل المعروف MedEx ، بتاريخ 18 فيفري 2019 ، ويربط الجزائر بالشبكة الدولية انطلاقا من فرجينيا/الولايات المتحدة الأمريكية.

⁵ تم تدشين هذا الكابل البحري المعروف بتسمير أورفال أو أفال (ORVAL/ALVAL)، بتاريخ 05 ديسمبر 2019 ويمتد على مسافة تزيد من 770 كلم من الاليف البصرية البحرية بين الجزائر واسبانيا.

⁶ بتاريخ 22 أكتوبر 2015، تسببت السفينة "بوافوسا أيس" الحاملة للراية البنامية بتمزيق كابل الانترنت الدولي بسواحل عنابة وتمت متابعة قائد السفينة بتهمة مخالفة قوانين الإبحار.

السلمكية بالفعل احتياجاتنا الداخلية مع الحفاظ على التنوع البيولوجي، الذي يمكن أن يقوضه الاستغلال المفرط والصيد اللاعقلاني للثروة السلمكية، وفي الوقت نفسه يزيد النقل البحري من مخاطر التلوث الذي له تأثير مباشر على البيئة ويكلف الدولة مصاريف هائلة لمكافحته. لذلك، فإن تعزيز تنميتنا البحرية مع الحفاظ على مواردنا ومصالحنا وبيئتنا، يمثل تحدي في إضفاء الطابع البحري على الاقتصاد الوطني.

ثانياً : التأكيد على حقوقنا في مياهنا

تتيح معرفة حركة المرور بصفاف سواحلنا والأنشطة البحرية للجزائر، من اتخاذ الموقف المناسب لضمان حقوقنا السيادية ومصالح الامة في البحر، في الواقع فإن شساعة المساحات البحرية ومواردها المحتملة تثير الحسد، لاسيما مع حملات التتقيب على البترول والغاز في المتوسط، خطر الصيد غير المشروع ونهب المخزونات ذات الطابع الاثري في المناطق البحرية الخاضعة لقضائنا الوطني، حيث تتمتع الجزائر بسلطات إدارية عامة لممارسة الشرطة البحرية التي تمكنها من تنظيم الأنشطة في هذه المناطق، وقد يصل الأمر إلى استخدام القوة لوضع حد للجريمة ولفرض السيطرة لاستعادة النظام فيها¹.

غير أن هذا لا يمنع السفن التي ترفع علما أجنبيا من ممارسة حق المرور البريء، والجزائر ملتزمة بشكل خاص بهذا المبدأ وبمبدأ المعاملة بالمثل، ومن حقها اتخاذ جميع التدابير اللازمة لوضع حد لأي مرور لا يحترم أحكام الاتفاقية.

بالإضافة إلى ذلك، ومن أجل حماية مصالحنا الأمنية، قد يتم تعليق هذا الحق مؤقتا في مناطق معينة من البحر الاقليمي، إذا كان هناك دليل يشير إلى حدوث انتهاك وشيك ضدها، وهو الشيء الذي تم العمل به سنة 1996، عندما تم تعليق ممارسة السفن الأجنبية لحق المرور غير المضر في المنطقة الممتدة من زموري إلى تيغزرت بسبب التهديدات الإرهابية آنذاك².

وبما أن التاريخ الجزائري أثبت أن كل الغزوات على الجزائر كان مصدرها البحر فإن إمكانية استهداف التراب الوطني من البحر تبقى فرضية قائمة، ففي مواجهة جميع أشكال التهديدات

¹ - أنظر المادة 25 من الاتفاقية الدولية لقانون البحار لسنة 1982.

² - المرسوم التنفيذي رقم 96-55 المؤرخ في 22 يناير سنة 1996، يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ.

البحرية يشكل الدفاع البحري عن الاقليم الإطار الدائم الذي يجعل من الممكن ضمان أمن التراب الوطني في المشارف البحرية وعلى الساحل، لذلك فاستهداف الموانئ والمرافئ التي تعتبر نقاط انطلاق معظم صادراتنا من المنتجات البترولية أو التجارية سيكون له عواقب وخيمة على الاقتصاد الوطني.

وكما هو معلوم تبقى الجزائر مستهدفة بشكل مباشر من طرف الجماعات المتطرفة مثل القاعدة وداعش، الذين يمكنهم دائما زعزعة استقرار أراضينا مع التأثير على مصالحنا، وفي هذا الصدد تبدو منطقة البحر المتوسط نقطة حساسة بشكل خاص فيما يتعلق بحركة المرور البحري.

علاوة على ذلك، فإن المنشآت عالية الخطورة مثل محطات الغاز (أرزيو، سكيكدة) أو ناقلات المواد الكيماوية، هي أهداف محتملة مثلها مثل سفن النزهة وسفن نقل المسافرين، وعليه تقع مسؤولية حماية جميع هذه المواقع والمنشآت على عاتق ممثل الدولة في البحر، وهذا هو السبب في أن أخذ التهديدات البحرية في الاعتبار يتطلب تبادلات منتظمة بين هذه السلطة ومختلف المتدخلين في المجال البحري، كجزء من سلسلة السلامة البحرية - البرية، فتدابير الوقاية واليقظة والحماية وردة الفعل تعزز مرونة هذا الجهاز وفقا للتهديدات المحتملة.

الفرع 2: المساهمة في احترام حقوق وواجبات الدول في البحار

إن أمن المناطق البحرية مرهون أولا وقبل كل شيء بالامتثال للمعايير القانونية المعمول بها هناك، حيث تعتبر الاتفاقية الدولية لقانون البحار الأداة الرئيسية في هذا الإطار، هذه الأخيرة حددت حقوق وواجبات الدول الساحلية في كل منطقة من المناطق البحرية، كما تركز الحرية في أعالي البحار من خلال ربطها بأحكام تتعلق بالجرائم التي قد ترتكب هناك وتحدد الإطار الذي يتم من خلاله مكافحة الدول لهذا النوع من الجرائم. هذه الاتفاقية استكملت بمعاهدات أخرى كاتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وبروتوكولها واتفاقية الامم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمؤثرات العقلية.

نظرا لشساعة المساحات البحرية الخاضعة لولايتنا القضائية، فإنه من الواجب العمل على تعزيز أوجه التكامل والتآزر بين الوزارات للحصول على المعدات والتكنولوجيات لزيادة الكفاءة وتطوير التعاون الدولي للتعامل مع المخاطر والتهديدات البحرية، وعليه تفضل الجزائر اتباع نهج شامل

وتعاوني ومشارك بين القطاعات على اساس المبدأ المنصوص عليه في ميثاق الامم المتحدة للتسوية السلمية للمنازعات مع احترام القانون الدولي.

أولاً: تشجيع المجال البحري الدولي الدائم

بناء على الممارسات الدولية العرفية، تم توحيد قانون البحار تدريجياً، بشكل رئيسي من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، على الرغم من اعتماد هذه الاتفاقية في عام 1982، والتي صادقت عليها 85% من الدول، ومن المرجح أن تؤدي المطالبات الإقليمية أو تفسيرات حقوق وواجبات الدول أو السفن التي ترفع علمها إلى التشكيك في مبادئها وبالتالي تؤثر على حريتنا وأمننا ومصالحنا.

تشكل اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار، الإطار المعياري الذي قبلته أغلبية كبيرة من الدول، والذي يضمن حل وسط بين الأطراف، في كل ما يتعلق بمبادئ حرية الملاحة، حقوق ومصالح الدول الساحلية، كما يقدم مفاهيم مثل التراث المشترك للإنسانية لاستغلال الموارد المعدنية الموجودة في أعماق البحار والمحيطات، مما يتيح تقاسم منافع استغلالها بين الدول الساحلية والدول الحبيسة¹، وعليه يجب الحفاظ على هذا الإطار المشترك القائم على الاستخدام السلمي للمحيطات وحماية البيئة البحرية، من إجراءات دول معينة للتعامل مع التزاماتها أو إعطاء تفسير تعسفي للقواعد القانونية الواردة في مختلف الموثيق والمعاهدات.

انطلاقاً من خبرتها في مجال عمل الدولة في البحر وتغليبها لمبادئ الحوار في حل المسائل والخلافات الدولية، تسمع الجزائر مواقفها بشأن مسائل إدارة المناطق البحرية سواء في المنظمات البحرية أو الإقليمية للحفاظ على مصالحها، كما تؤيد الجزائر تطوير التعاون على جميع المستويات مع حلفائها في الحوض المتوسطي وكذلك مع الدول الأخرى التي تشاركها نفس الاهتمامات في المجال البحري.

¹ - يقصد بالدول الحبيسة أو الدول غير الساحلية (Etat enclavé)، تلك الدول المحاطة باليابسة بالكامل أو التي تقع سواحلها الوحيدة على البحار المغلقة.

ثانيا : الاستعداد للمستقبل

تحدد هذه الاستراتيجية المخاطر والتهديدات البحرية، وتحدد أولوياتنا وتحدد خطوط الجهد من أجل تعزيز أمن الجزائر وحماية مصالحها وتميبتها، فبالنسبة للمستقبل، تم تحديد مجالات للتقدم، تهدف إلى توقع أكبر قدر ممكن من التغييرات التي قد تحدث في مسائل السلامة، الأمن، الاقتصاد والتنمية المستدامة.

إن القدرة البحرية لأي دولة ساحلية تركز بالأساس على قاعدة صناعية بحرية صلبة، تضمن لها هامش من المناورة واستقلالية القرار السياسي أثناء المفاوضات، كما تسمح لها بتقليل التبعية للخارج من خلال ضمانها للتعبة السريعة للقوات وتجديد المجهود الحربي أثناء الأزمات والحروب، وهذا ما يدفع الدول الكبرى إلى تكريس ميزانيات معتبرة للبحث والتطوير في مجال الأسلحة، إلى جانب التنافس الشرس فيما بين شركاتهم المختصة في تصنيع السلاح لظفر بأكبر حصة ممكنة من سوق السلاح.

لذا، تصبح مسألة التحديد الدقيق لدلالة مصطلح "المصلحة الوطنية" خارج الإطار السياسي البحث بالنسبة للدول المستوردة للسلاح أكثر من ضرورة لأن قوة الدولة تبدأ من قوة شركاتها الإقتصادية وبالأخص قطاع الصناعة العسكرية الذي يمثل عمقها الإستراتيجي المحظور على كل من هو أجنبي بالنسبة للدولة¹ ، وفي ذات السياق، تشكل النخبة العلمية أساس شركات الصناعات العسكرية، فإن كان من المستحيل أن يكون هناك بحث علمي ورقي تكنولوجي دون أن تكون هناك صناعة عسكرية، كون هذا البحث في معناه العميق، هو عمل خاضع لمنهجية مضبوطة تهدف إلى الإجابة على مشاكل وعقبات تواجه الصناعة العسكرية في الميدان، للرقى بما يتم إنتاجه من حيث المرونة التكنولوجية والمردودية.

PREURE, Mouradm pour un patriotisme économique -1
<http://mouradpreure.unblog.fr/economie>, Consulté le 29 Mars 2019.

الختامة

خاتمة:

تناولنا في هذه الأطروحة مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط، حيث تعرضنا للجوانب النظرية للأمن والسلامة البحريين والواقع العملي للتصدي لكل التهديدات والمخاطر المرتبطة بالأمن والسلامة البحريين، والتي يجب أن تتلاءم والنصوص الوطنية والاتفاقيات المصادق عليها من طرف الجزائر.

أثبتت الاهتمامات العالمية اليوم على أن قضايا الأمن باتت تشكل أولويات لرسم السياسات لدى الدول سواء على المستوى الداخلي أو على المستوى الخارجي (السياسة الخارجية)، وهذا نتيجة لترابط ميدان الأمن وانتقاله إلى جميع المجالات والمستويات بشكل جعل من الإنسان في محصلة الأمر محور لهذا الموضوع ولهذه التفاعلات.

إن المقاربات التنظيرية حول موضوع الأمن قد جعلت من هذا المفهوم يتطور بشكل كبير وموسع سمح باستيعاب المتغيرات والمستجدات الأمنية لاسيما بعد نهاية الحرب الباردة، وممكن الدول من إعادة تحديد الأولويات في هذا الميدان بعد هذه المرحلة، نظرا لتغير النظام العالمي وإعادة ترتيب وتشكل موازين القوى بما يتماشى وتفاعلات حقل العلاقات الدولية بشكل عام وميدان الأمن الدولي بشكل خاص.

إن الأمن والسلامة في البحار اليوم، يعنى الوقاية من تشكيلة واسعة من التهديدات، التي تتضمن الإرهاب الدولي، الجريمة المنظمة، القرصنة، الهجرة غير الشرعية، التلوث البحري، استنزاف الموارد الطبيعية والاستجابة للكوارث... الخ، وفي ظل هذه التحديات المعقدة، تقوم الدول بتطوير آليات جديدة في الداخل وطرق للتعاون في الخارج، بإيجاد سبل لتحسين أمن وسلامة البحار، والذي يعتبر تحدٍ خاص في حد ذاته، مع اعتبارات المجال البحري الواسع وقلة التحكم في الأنشطة البحرية، ولذلك تسعى الدول جاهدة إلى تأمين مصالحتها البحرية، والحفاظ على أمنها البحري من أي اختراقات أو مساس، إلا أن آلية تطبيق ذلك تخضع لاعتبارات مختلفة وفقاً لاختلاف الأهداف وتداخلها، ومدى جدية المخاطر وتأثيراتها والاعتبارات الاقتصادية للدولة.

أيضا وبالنظر إلى المنافسة بين الدول الكبرى واستعراضات القوة في البحر الموجودة حالياً، فإن مسألة إعداد قوات قادرة على حماية المصالح الوطنية خارج نطاق حدودنا الجغرافية وتأمين خطوط الاتصالات البحرية في أوقات السلم، الأزمات أو الصراعات المسلحة على نفس القدر من أهمية تأمين المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الواقعة في نطاق المسؤولية، وهذا ما يحتم علينا تسيير استراتيجية أمنية، كفيلة بضمان مصالحنا الوطنية في مثل هذا المجال الحساس عبر الزمن وعلى اتساع المكان.

في هذا السياق تبرز منطقة البحر المتوسط كأحد الفضاءات الجيوسياسية الهامة، التي باتت تشهد حركية متنامية إزاء هذه التفاعلات نظراً لخصوصيتها المحلية وموقعها في مدار التنافس الدولي بين القوى العالمية، خاصة بعد التحولات التي عرفتتها هذه المنطقة في السنوات الأخيرة.

وعليه، تعتبر الجزائر من البلدان المطلة على البحر الأبيض المتوسط، وتاريخياً كان هذا البحر هو المنفذ الاستراتيجي وبوابتها على العالم الخارجي، وشريان مبادلاتها الاقتصادية والتجارية الأساسي والمزود الرئيسي لها بالمنتجات والسلع الأساسية وكذلك من أهم وسائلها لنقل إنتاجها النفطي إلى ربوع قارات العالم الخمس.

خلصت الدراسة أن الجزائر باعتبارها دولة ساحلية تمارس سيادتها الكاملة على مياهها الداخلية والإقليمية حيث تعود ملكيتها لها، وتعتبر جزء من أراضيها، تستخدمها لكافة الأغراض المختلفة، كالحماية، الأمن، الدفاع ومماسة الإشراف الجمركي، وتنظيم عمليات صيد الأسماك واستثمار الموارد المعدنية، ولأغراض الحجر الصحي، أما المجالات الأخرى، فليس للجزائر عليها سيادة كاملة ومطلقة، فمثلاً لها حق الرقابة والإشراف على المنطقة المتاخمة، ولها الحق في استغلال الموارد الطبيعية، الحية وغير الحية، من المنطقة الاقتصادية والرصيف القاري، أي أن لها ولاية على هذه المناطق من وجهة نظر اقتصادية، وفي المقابل يقع عليها الالتزام بعدم تلويث البيئة البحرية أو الإخلال بتوازنها الإيكولوجي، واتخاذ التدابير الملائمة لرصد الملوثات، والتعاون، مع المنظمات الدولية ومع الدول الأخرى، لمنع الأضرار البيئية أو امتداد تأثيرها إلى الدول الأخرى.

أما أعالي البحار، وبالرغم من أنها منطقة بحرية مفتوحة لكل دول العالم (ساحلية كانت أو دول حبيسة) وحتى تلك المتضررة جغرافيا باستطاعتها ممارسة جملة من الحقوق المتمثلة في حرية الملاحة، حرية الصيد، حرية التحليق، حرية وضع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة، حرية إقامة الجزر الاصطناعية، إضافة إلى حرية البحث العلمي. غير أن هذا لا يمنع الجزائر من التدخل متى تعلق الأمر بتوقيف سفينة أجنبية تقوم بأحد الأفعال المجرمة دوليا، كأعمال القرصنة في أعالي البحار، الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل أو البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار.

كما يحق للجزائر التدخل بكل الوسائل المتاحة لها لحماية هذه المنطقة من التلوث البحري بناء على الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب تلوث زيتي.

وتنفيذا لالتزاماتها الدولية، يقع على الجزائر واجب تأمين المساحات البحرية الخاضعة لسيادتها أو لقضاها الوطنيين بتوفير الأمن والنظام ومكافحة الجريمة في حدود نطاق اختصاصها الجغرافي والمكاني، كما تختص بتنفيذ كافة القوانين واللوائح والنظم المتصلة بعملها، وذلك في إطار السياسة العامة التي تضعها أجهزة الدولة المعنية، وتحقيق هذه الأهداف يقتضى أن تشمل اختصاصات الأجهزة المكلفة بتأمين المساحات البحرية التخطيط العلمي لمنع الجريمة، ومكافحتها وضبطها وملاحظة مرتكبيها، وحماية الموانئ، والرقابة على منافذ الدولة، وتنظيم الدخول إليها والخروج منها، والسيطرة على تأمين الحدود والمسطحات المائية، والقيام بأعمال البحث الجنائي، وجمع المعلومات والتحريات وتنظيم استخدامها.

وبعد أن شهدت الجزائر على مدار أكثر من عشر (10) سنوات تواجد مختلف السلطات والهيئات في البحر، اتجه التشريع الجزائري إلى تبني نظاما مخالفا يعتمد على حصر جميع المهام المتعلقة بالمجال البحري في يد سلطة واحدة ونعني بها **حرس السواحل** للقوات البحرية والذي أسند إليه كل عمل الدولة في البحر.

وقد خلصت الدراسة أن المنظومة التشريعية الوطنية في مجال الأمن والسلامة البحريين، لا زالت في بدايتها، فهي غير متكاملة، وتتطوي على الكثير من الثغرات لاسيما في مجال النصوص

التنظيمية والتطبيقية، كما أن الكثير من الممارسات الإجرائية لأفراد المصلحة الوطنية لحرس السواحل بإعبارهم الممثلين الوحيدين للدولة في البحر على الأقل من الناحية العملية لم يتناولها القانون، وحتى إذا نص عليها فيكون ذلك بصيغ عامة وغير دقيقة كإجراءات تفتيش السفن في عرض البحر، الاقتياد نحو أقرب ميناء وطني، ، مجال تدخلهم ومجال انتهاء صلاحياتهم....الخ.

إن ما يميز صلاحيات ممارسة الأمن والسلامة البحريين، ارتباطها بالمجال البحري الخاضع للقضاء الوطني وكذا تنوع مهامها، والتي تتعلق بنشاطات عدة ميادين كالملاحة البحرية، الصيد، التلوث والتجارة الدولية. فمن الناحية التشريعية، تملك الجزائر شرطة عامة حولها القانون التدخل في كل الميادين بما فيها الميدان البحري، إضافة إلى شرطة خاصة ممثلة في عدة هيئات إدارية. غير أنه وبالنظر إلى الوسائل المتاحة لهذه الإدارات تبقى المصلحة الوطنية لحرس السواحل الجهاز، الوحيد الموجود في البحر، مع أن بعض الجرائم البحرية تقتضي إتباع إجراءات خاصة لا يقوم بها إلا موظفي الضبط القضائي كالتوقيف تحت النظر، تفتيش المحلات...إلخ، وهذا ما يقلل من فاعلية ومجال تدخل المصلحة الوطنية لحرس السواحل في ضبط مثل هذه الجرائم.

هذه الفراغات يضاف إليها نقص النصوص التطبيقية، وابتعاد أو تناسي الجهات القضائية للجانب البحري كجانب في المنظومة القضائية لاسيما في الولايات الساحلية، وحتى القضاة الذين تم تكوينهم في الجانب البحري وجه بعضهم للعمل على مستوى محاكم الولايات الداخلية، هذه الأمور من شأنها أن تعرقل مسعى الدولة الرامي إلى إرساء دولة الحق والقانون والوفاء بالتزاماتها الدولية.

إن دولة القانون في الميدان البحري تستلزم وجود منظومة تشريعية بحرية متكاملة وتنظيم محكم للجهاز المكلف بالأمن والسلامة البحريين، وجهاز قضائي يتكون من قضاة ذوي خبرة وكفاءة وتخصص تجعلهم في مستوى مواجهة القضايا المستجدة والجريمة المنظمة المرتكبة عبر البحار، وهذا لا يتجسد على أرض الواقع ما لم تكن النصوص التشريعية والتنظيمية في متناول ممارسي الشرطة البحرية.

لتعزيز تدخل الدولة في البحر، وتأمين المساحات البحرية الخاضعة للقضاء الوطني وكذا قمع مختلف الجرائم البحرية (الصيد، الجمارك، أمن الملاحة...) وجب وضع سياسة فعالة في هذا المجال بالاعتماد على إحدى الفرضيات:

- إما بتركيز مختلف صلاحيات الشرطة في البحر بين أيدي المصلحة الوطنية لحرس السواحل قانونا وتطبيقا، ومنحهم كل صلاحيات الشرطة في إطار ممارسة مهامهم. وهذه الفرضية يمكن أن تؤدي إلى نتائج جيدة نظرا لتخصص أفراد المصلحة الوطنية لحراس السواحل، وتحكمهم في الجانب التقني البحري. إلا أن هذا الطرح يجب أن يليه تعديل كل الترسانة القانونية المتعلقة بالميدان البحري.

- وإما بتقسيم صلاحيات الشرطة البحرية بين مختلف المتدخلين في البحر، هذه الفرضية وإن كانت من الناحية النظرية تؤدي إلى التخفيف من العبء الملقى على عاتق المصلحة الوطنية لحراس السواحل، إلا أنها تصطدم بعدة عراقيل ومشاكل، فهي من جهة سوف تؤدي بنا إلى الرجوع إلى مرحلة ما قبل سنة 1973 (إنشاء م و ح ش) بكل السلبات التي تم معاينتها آنذاك من تشتت وسائل العمل، التداخل في الصلاحيات... إلخ، ومن جهة أخرى فالإدارات المعنية تفقد لوسائل التدخل في البحر وتوفرها يكلف الخزينة العمومية نفقات إضافية.

بعد ضبط الإطار الهيكلي والتنظيم للجهاز المكلف بالأمن والسلامة البحريين، خلصت الدراسة إلى أن الوعي بالمجال البحري ذا أهمية كبيرة، من أجل التنبؤ بالوقت والمكان المحتملين لتنفيذ أي عمل عدائي تجاه الدولة، وهذا يتطلب الاستعانة ببيانات المراقبة والمعلومات الاستخباراتية، إضافة إلى التدريبات والمناورات التي تسهم في الارتقاء بالمهارات الفردية ثم المهارات الجماعية داخل الوحدات المكلفة بالتدخل في المناطق البحرية المختلفة، وهنا وجب التفريق بين مواجهة التهديدات المتعلقة بالأمن البحري والتي تكون في الغالب تتطوي على أعمال عدائية وبين تلك المتعلقة بالسلامة البحرية والناجمة عن الظروف الجوية السيئة.

ففي هذا الإطار، نستطيع القول أنه إذا كانت أخطار السلامة البحرية متوقعة كونها تركز على جميع المعايير التقنية التي تخضع لها السفن، والتي يتم مراقبتها من طرف أجهزة الدولة ممثلة في مفتشي الملاحة والعمل البحري التابعين لحرس السواحل الذين يقومون بالتنفيذ الدوري للسفن في

إطار الرقابة من طرف دولة العلم، والرقابة من طرف دولة الميناء، إضافة إلى التعاون مع مختلف الدول بناء على مذكرات التفاهم الإقليمية. فإن الأمر يختلف بالنسبة للأمن البحري، فقبل التفكير في التوصل إلى تعاون، يجب الاتفاق على تحديد التهديدات والأخطار الأمنية المشتركة التي تواجه كل دولة من أجل صياغة هدف عام ومشترك، مما يؤدي في النهاية إلى تحقيق تعاون مثمر على هذا الصعيد.

فالأمن البحري كمفهوم حديث في تطور مستمر داخل مجال العلاقات الدولية، أوسع من أن يتلخص في تأمين قطاع النقل البحري أو أن يكون مجرد بعد من أبعاد الأمن العامة؛ بل هو امتداد مباشر للأمن الوطني بمفهومه الشامل، كون التوسع في أبعاد الأمن البحري تبعاً لتعاظم الاهتمام بالجانب الاقتصادي للبحر، جعل من المساحات البحرية مصدر حقيقي للتوتر عبر العالم، ما أدى بالنتيجة لأن يأخذ البعد الاستراتيجي والأمني لهذا المجال الحساس منحى آخر بالنسبة لكافة الدول الساحلية في ظل شمولية وغموض المفهوم في نفس الوقت.

غموض مفهوم الأمن البحري على الصعيد الدولي وانخراط الجزائر في غالبية المبادرات الدولية المتعلقة بأمن المجال البحري وإدماج النصوص القانونية المستوردة من الخارج في منظومتها الوطنية، يفتح المجال واسعاً لاستخدام الإمكانيات والوسائل البحرية الجزائرية بطريقة غير مباشرة نحو ما يخدم مصالح الدول الغربية، وهذا بالنظر لقدرة هؤلاء على تحريك مفهوم الأمن البحري باتجاه منطلقاتهم الفكرية والسياسية سواء بقصد التشويش (حرية أعالي البحار؛ الإرث المشترك للإنسانية)، التأكيد على أمور معينة (ضرورة التنسيق و تبادل المعلومات بين الشمال و الجنوب)، أو لتبرير أعمال غير مشروعة ولا أخلاقية (الحصار البحري، أو التشويش على طرق الملاحة المتجهة نحو الدول العاجزة عن الوفاء بالتزاماتها الأمنية من وجهة نظرهم).

فالتطورات الحاصلة في بيئتنا الأمنية اليوم، أفرزت تهديدات غير نظامية أصبحت أشد وطأة على استقرار المجتمعات وأمن كافة الدول، والثابت أن جرائم الإرهاب الدولي والجريمة المنظمة بكافة صورها، من تهريب المخدرات والأسلحة إلى غاية الاتجار بالبشر والهجرة غير النظامية عن طريق البحر، جميعها أصبحت أنشطة إجرامية معقدة واسعة النطاق يتم إدارتها عبر الحدود في سرية بالغة بهدف تحقيق أهداف تتراوح ما بين الربح الاقتصادي والتوظيف السياسي من طرف دول مناوئة، وهذا ما يحتم على الجزائر أن تتعامل بواقعية مع مشكلة مراقبة وتأمين المجالات البحرية الخاضعة

لها، بما في ذلك الموارد الطبيعية المفترض وجودها ولا نعرف مكانها أو طريقة استغلالها؛ ناهيك عن الطابع الدولي للتهديدات البحرية غير النظامية، والذي يتطلب النظر بعمق في المتطلبات العملية لاحتوائها والرفع من مستوى التعاون والتنسيق في مجال الوعي بالمجال البحري وتبادل المعلومات الأمنية بين الشمال والجنوب.

كما خلصت الدراسة، أنه وبخلاف الدول البحرية الكبرى التي تقوم سنويا بنشر إستراتيجيتها البحرية، لم تتحدد معالم الاستراتيجية البحرية الجزائرية المتبعة التي ستمكنها من التصدي لكل تهديد بحري متنامي، في ظل غياب هيئة وطنية مسؤولة عن رسم المعالم الكبرى للسياسة البحرية أو الاستراتيجية لعدم تفعيل المجلس الأعلى للبحر، الذي سيمكن وبدون أدنى شك الوزارات المتدخلة، من اتباع نهج مشترك بشأن القضايا البحرية، وجعلها في قلب السياسة الأمنية لكل القطاعات، ومنفعة عامة في حد ذاتها، تجمع بين الأمن والتنمية، في منطقة جغرافية من العالم جد حساسة، حيث التحديات الاقتصادية لحرية حركة السفن هائلة.

من خلال التحليل السابق لأهمية تأمين المساحات البحرية الخاضعة للسيادة أو القضاء الوطنيين وتأثيرها على أمن الدولة، ومهام أفراد حرس السواحل، يمكن استخلاص عدة نتائج:

- أن تأمين المساحات البحرية يتطلب جهداً ويقظة من الأجهزة الأمنية المكلفة بحماية حدود الدولة، وهذا يتطلب حسن اختيار العاملين في هذه الأجهزة وتوفير شروط معينة فيهم. كما يتطلب حسن تنظيم من هذه الأجهزة، من حيث المرونة في التنظيم وخفة الحركة والقدرة على المواجهة على نطاق واسع والاستعداد الدائم والعمل المستمر، ووجود نظام سيطرة دقيق ومرن وحازم، هذا فضلاً عن تجهيزها بالمعدات الحديثة، مثل وسائل الانتقال الأرضية والجوية والبحرية ووسائل كشف الاختراق والتجسس ووسائل التصوير والرؤية الليلية والمعلومات ذات الفائدة العملية أو ذات النفع الاستراتيجي.

- ضرورة التعاون الدولي لا سيما بين الدول المتجاورة بصفة خاصة من حيث تنظيم الممكن والمشروع من التعامل في المساحات البحرية وكنوع من تبادل المنافع أو التبادل التجاري المقنن على الحدود بما يخدم مصالح الدول المعنية ويقلل من فرص التهريب الضار وغير المنظم عبر الحدود. وأيضا ضرورة التنسيق والتعاون الفعال بين الأجهزة الأمنية المكلفة بحماية المنافذ البرية والموانئ والحدود البحرية للحد من عمليات التهريب والجريمة المنظمة.

- أهمية سن القوانين والتشريعات الوطنية لتجريم مرتكبي المخالفات وتهديد الامن مما يسهل عمل أجهزة الدولة لإتخاذ الإجراءات المناسبة لكل حالة، كما يجب إمام العاملين في هذه الأجهزة كل في مجاله بالتشريعات، بما يساعدهم على اتخاذ القرار المناسب في الوقت المناسب وفق كل حالة.

غير أنه، وبالرغم من الإمكانيات البشرية والوسائل المادية المصخرة، للتصدي لمختلف التهديدات البحرية في منطقة المتوسط، لم تتمكن الدولة عن طريق أجهزتها المكلفة بالأمن والسلامة البحريين من القضاء على بعض التهديدات والتي تزايدت بشكل خطير مع الوقت، كما هو الحال بالنسبة لظاهرة الهجرة غير الشرعية والتلوث البحري الذي أصبح يشكل تهديد حقيقي على السواحل الوطنية. وهو مؤشر على عدم قدرة الدول على التجاوب بواقعية مع التهديدات غير النظامية وفقاً لمعطيات الواقع المعاش.

لذلك وبناء على النقائص المسجلة والثغرات التي تم معاينتها في منظومتنا البحرية، ارتأينا طرح رؤية لوضع استراتيجية بحرية تهدف إلى تحديد المخاطر والتهديدات التي ستواجهها المنطقة على مدى السنوات القادمة في مجالنا البحري الوطني، وكذلك في المناطق البحرية الخاضعة للقضاء الوطني لبناء سياسة دفاعية محكمة وفعالة حفاظا على أمننا القومي، وتستند هذه الرؤيا إلى المبادئ التوجيهية لمتطلبات عمل الدولة في البحر ووظيفة حرس السواحل.

فاستنادا إلى الأهمية الاستراتيجية التي تحظى بها منطقة المتوسط، وفي ضوء الهجمات والمضايقات التي تعرضت لها السفن خلال الثلاثين عاماً الماضية لاسيما تلك المتعلقة بالسلامة البحرية (التلوث البحري، الأخطار والحوادث البحرية)، كان من الحكمة وضع إطار عمل للتعاون من أجل حماية حركة الملاحة البحرية، وعليه فالموضوعات التي تحتاج إلى الدراسة من قبل دول المتوسط وفي مقدمتهم الجزائر تتمثل:

أولاً: قبل التفكير في التوصل إلى تعاون، يجب الاتفاق أولاً على التهديدات والأخطار المشتركة التي تواجه كل دولة من أجل صياغة هدف عام ومشارك، والسبل المناسبة للتعامل مع مثل هذه الاخطار المشتركة، مما يؤدي في النهاية إلى تحقيق تعاون مثمر على هذا الصعيد.

ثانياً: يعتبر الوعي بالمجال البحري ذا أهمية كبيرة من أجل التنبيه بالوقت والمكان المحتملين لتنفيذ هذه الهجمات، وهذا يتطلب الاستعانة ببيانات المراقبة والمعلومات الاستخباراتية، وتوفير هذه المعلومات للأطراف التي تحتاج إليها، الأمر الذي يستلزم بدوره تعاوناً بين المؤسسات والهيئات المعنية داخل كل دولة والذي يمكن أن يتطور بمرور الوقت إلى أنشطة تتم على مستوى الدول، أما على مستوى الأجهزة المكلفة بالأمن والسلامة البحريين، فقد يسهم هذا التعاون في تعزيز المشاركة الإقليمية ضمن مشروع الشراكة العالمية البحرية.

ثالثاً: عند الحاجة إلى جهود قوات حرس السواحل وإدارات أخرى مرتبطة بالمجال البحري (الصيد، النقل، البيئة...) فمن الحكمة أن تقوم الدولة بدراسة السبل المثلى لتنفيذ العمليات المشتركة بين الجانبين، وأول خطوة يمكن اتخاذها في هذا الإطار هي توفير المعدات الأساسية والتواصل بين الأطراف ثم تقديم الدعم اللوجستي والتدريب المشترك.

رابعاً: لا شك أن التدريبات والمناورات وتبادل المواقع والمسؤوليات أمر مهم للغاية؛ إذ يسهم في الارتقاء بالمهارات الفردية ثم المهارات الجماعية داخل السفينة وبين السفن الأخرى، وهنا تبرز أهمية تبين أسلوب معين للتدريب الذي يجمع المنظمات المختلفة حتى تتمكن قوات حرس السواحل المعنية بالأمن بالإطلاع على كافة أنواع التدريبات المطلوبة والوقوف على طبيعة كل مؤسسة على حدى.

خامساً: هناك حاجة إلى إنشاء مركز عمليات مشتركة يجمع بين المعلومات الاستخباراتية وبيانات المراقبة ويتولى عملية تخطيط البحرية والبرية

رغم أن المصلحة الوطنية لحرس السواحل مستمرة في العمل على المستوى الدولي بالمشاركة في مندييات حراس السواحل للبحر المتوسط المنظمة دورياً، وتعمل على تطوير الأدوات والآليات اللازمة لمحاربة النشاطات غير القانونية (القرصنة البحرية، الإرهاب، الهجرة غير الشرعية... إلخ) ، غير أننا لا نستطيع الجزم بالغياب الحقيقي للتهديدات المحتملة لكون هذه الأخيرة غير معروفة وغير متوقعة، ومنه وجب علينا أن نسأل أنفسنا السؤال التالي : إلى أي مدى سنكون متوازنين في وجه التهديدات الناشئة في المجال البحري، فمن الممكن أن تتضخم التهديدات والمخاطر المتعلقة بالنشاطات غير المشروعة لتتعدى قدرات الدولة في ضمان الأمن والسلامة البحريين ، ما لم يكمل ذلك بالرفع من فاعلية أجهزتها لتتأقلم مع مختلف التهديدات مستقبلاً.

لذلك وجب علينا التفكير من الآن في إعداد الخطط ودراسة الفرضيات التي ستمكننا من التصدي للأخطار والتهديدات البحرية المتزايدة عن طريق تحديد الأولويات القضاء على التبعية للخارج، من خلال ضمانها للتعبئة السريعة للقوات وتجديد المجهود الحربي أثناء الأزمات والحروب والتركيز على الصناعات الوطنية بما فيها الصناعات العسكرية.

هذا دون أن ننسى أهمية تعزيز التعاون الإقليمي والدولي، الذي ينطلق ابتداءً من تحديد صورة مشتركة للتصور المفاهيمي لهذه التهديدات، وصولاً إلى إجراءات عملية مشتركة تمكننا من التعاون المثمر بعيداً عن أي تحالفات دولية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

I- باللغة العربية

1-الاتفاقيات والمعاهدات:

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا بتاريخ 11 جويلية 1997.
- اتفاق التعاون بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الإيطالية في مجال محاربة الإرهاب والإجرام المنظم والاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية والهجرة غير الشرعية، الموقع بالجزائر في 22 نوفمبر سنة 1999.
- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المصادق عليها 15 نوفمبر 2000.
- الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية المتعلق بالتعاون في مجال الامن ومكافحة الإجرام المنظم، الموقع بالجزائر في 25 أكتوبر سنة 2003.
- الاتفاق المبرم بين تونس، الجزائر والمغرب بتاريخ 20 جوان 2005، والمتعلق بالمخطط الاستعجالي الشبه الاقليمي للاستعداد والتصدي لحوادث التلوث البحري في منطقة جنوب المتوسط.
- مخطط تدخل الجزائري الاسباني في حالة كارثة في البحر الأبيض المتوسط صارم الموقع بتاريخ 12 مارس 2007.
- الاتفاقية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والمملكة الاسبانية في مجال الأمن ومكافحة الإرهاب والإجرام المنظم، الموقعة بالجزائر في 15 يونيو سنة 2008.

2-النصوص الوطنية:

- دستور 01 نوفمبر 2020، للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.
- القانون رقم 62-157 بتاريخ 31/12/1963، المتضمن تمديد سريان القوانين الفرنسية في الجزائر.
- الأمر 73-12 المؤرخ في 03 أبريل 1973، يتضمن إحداث المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.
- القانون 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المعدل والمتمم والمتضمن القانون البحري.
- القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21/07/1979، المتضمن قانون الجمارك.
- القانون رقم 01-10 الصادر بتاريخ 03 جويلية 2001، المتضمن قانون المناجم.
- القانون رقم 01-11 بتاريخ 03 يوليو 2001 المتعلق بالصيد البحري وتربية المائيات
- القانون رقم 03-10 الصادر بتاريخ 19 جويلية 2003، يتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة.
- المرسوم 62-19 المؤرخ في 23 أوت 1962، المتضمن إنشاء الدرك الوطني الجزائري.

- المرسوم 63-129 بتاريخ 11 أبريل 1963 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة البناء، الأشغال العمومية والنقل.

- المرسوم رقم 63-409 المؤرخ في 12 أكتوبر سنة 1963، الذي يحدد امتداد المياه الإقليمية.

- المرسوم 67-31 بتاريخ 02 فيفري 1967 المتضمن تنظيم الإدارة المركزية للوزارة المكلفة بالنقل.

- المرسوم 68-193 بتاريخ 30 ماي 1968 يتضمن القانون الأساسي الخاص لمديري التسجيل البحري.

- المرسوم 68-195 بتاريخ 30 ماي 1968، يتضمن القانون الأساسي الخاص لضباط الميناء.

- المرسوم 68-196 بتاريخ 30 ماي 1968، يتضمن القانون الأساسي الخاص لضباط الشرطة البحرية.

- المرسوم 68-198 بتاريخ 30 ماي 1968، يتضمن القانون الأساسي الخاص لوكلاء رجال البحر

- المرسوم 68-199 بتاريخ 30 ماي 1968 يتضمن القانون الأساسي الخاص للحراس البحريين

- المرسوم الرئاسي رقم 95-164 بتاريخ 14 جوان 1995، يعدل ويتم الأمر رقم 73-12 بتاريخ 03 أبريل 1973 المتضمن إنشاء المصلحة الوطنية لحراسة الشواطئ.

- المرسوم الرئاسي 95-290 المؤرخ في 30 سبتمبر 1995، يتضمن إنشاء مركز وطني ومركز جهوي لعمليات الحراسة والإنقاذ في البحر.

- المرسوم الرئاسي رقم 97-373 المؤرخ في 30 سبتمبر 1997، يتضمن مصادقة الجزائر مع التحفظ على اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (SUA/2005).

- مرسوم رئاسي، رقم 2000-58، مؤرخ في 13 مارس 2000، يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا سنة 1997.

- المرسوم الرئاسي 2000-448، المؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن التصديق على البروتوكول العمد بلندن في 11 نوفمبر سنة 1988، الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 05 أبريل سنة 1966.

- المرسوم الرئاسي رقم 04-344 المؤرخ في 06 نوفمبر سنة 2004، يؤسس منطقة متاخمة للبحر الاقليمي.

- المرسوم الرئاسي رقم 06-135 مؤرخ في 10 أبريل 2006، المتعلق بالمصادقة على بروتوكول سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري.

- المرسوم الرئاسي رقم 11-246 الصادر بتاريخ 10 نوفمبر 2011، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه تسبب

تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 وبروتوكولها المبرم بلندن في 02 نوفمبر سنة 1973.

- المرسوم الرئاسي رقم 14-275 المؤرخ في 30 سبتمبر 2014، يتضمن التصديق على الاتفاق بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية إيطاليا من أجل تنسيق عمليات البحث والانقاذ البحريين.

- المرسوم الرئاسي 17-01 ماضي في 02 يناير 2017، لمؤرخ في 04 يناير 2017، مهام المصلحة الوطنية لحرس السواحل وتنظيمها

- المرسوم الرئاسي 96-437 المؤرخ في 01/12/1996 يتضمن إحداث أسلاك المتصرفون الإداريين في الشؤون البحرية ومفتشي الملاحة والعمل البحري وأعاون حراسة الشواطئ).

- المرسوم الرئاسي رقم 18-96 المؤرخ في 20 مارس سنة 2018، يؤسس منطقة اقتصادية خالصة عرض السواحل الجزائرية.

- المرسوم رقم 72-194 المؤرخ في في 03 أكتوبر 1972 يتضمن تنظيم مرور السفن الحربية الأجنبية بالمياه الإقليمية الجزائرية وتوقفها بالموانئ الجزائرية في زمن السلم.

- المرسوم رقم 84-181 المؤرخ في 04 أوت 1984 يحدد الخطوط الأساسية التي يقاس انطلاقا منها عرض المناطق البحرية التي تخضع للقضاء الجزائري

- المرسوم 88/88 المؤرخ في 26 أبريل 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978، الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 07 يوليو سنة 1978.

- المرسوم 88-108 المؤرخ في 31 ماي 1988، يتضمن الإنضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973، حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر وحول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها.

- المرسوم 15-260 المؤرخ في 07 أكتوبر 2015، يتضمن التصديق على اتفاقية العمل البحري، المعتمدة من طرف المؤتمر العام لمنظمة العمل الدولية في دورته الرابعة والتسعين، بجنيف في 23 فبراير سنة 2006.

- المرسوم التشريعي رقم 94-13 بتاريخ 28 ماي 1994 المحدد للقواعد العامة للصيد

- المرسوم التنفيذي رقم 96-55 المؤرخ في 22 يناير سنة 1996، يتضمن التعليق المؤقت لممارسة السفن حق المرور غير المضر في مناطق محددة من المياه الإقليمية وينظم الملاحة في الحدود البحرية لبعض الموانئ.

- القرار الوزاري المشترك المؤرخ في 17 جويلية 2019، يحدد كفاءات التنسيق بين المصلحة الوطنية لحرس السواحل ومصالح الدرك الوطني والمديرية العامة للأمن الوطني للجمارك الجزائرية في مجال المراقبة الساحلية البرية.

3-الكتب :

- أبو الوفا محمد أحمد، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982 ط1 ، سنة 1988-1989، القاهرة.
- أكحل العيون أنيسة، البيئة بين التدهور والحماية، دار وليلي للطباعة والنشر، مراكش (المغرب)، طبعة 1998.
- البهجي ايناس محمد، يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1 2013.
- الديق محمد محمود ابراهيم، الجغرافيا السياسية من منظور معاصر، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة 1989.
- الغنيمي محمد طلعت، الأحكام العامة في قانون الأمم منشأة المعارف، الإسكندرية 1970
- الغنيمي محمد طلعت، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة منشأة المعارف، الإسكندرية 1976.
- التازي عبد الهادي، محطات مضيئة من تاريخ البحر المتوسط، مطبوعة سلسلة الدورات، أي مستقبل لحوض البحر الأبيض المتوسط والإتحاد الأوروبي، الدورة الأولى 1995، مطبعة المعارف الجديدة.
- الحوات علي، الهجرة غير الشرعية إلى أوروبا عبر بلدان المغرب العربي، منشورات الجامعة العربية، ط1 طرابلس، سنة 2007.
- الخولي سيد فتحي، الأبعاد الاقتصادية لأمن الموارد البحرية، دار النشر للمركز العربي للدراسات بالرياض، ط 1990، السعودية
- النبراوي فتيحة، محمد نصر مهنا، أصول العلاقات السياسية، منشأة المعارف الاسكندرية 1985.
- اللصامة حسن حرب، الأخطار البحرية دراسة مقارنة، دار الخليج، سنة 2017.
- الساكت منيب محمد، ماضي توفيق الجغبير، غالب عيسى صباريني، أسلحة الدمار الشامل- الكيماوية البيولوجية، النووية، دار الزهران عمان، ط
- الشرقاوي محمود سمير، الخطر في التأمين البحري، رسالة دكتوراه، جامعة القاهرة، طبعة الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة، 1966.
- الحديثي عباس غالي، نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات، دار أسامة للنشر والتوزيع، ط 2004.
- العطري عبد القادر، باسم محمد ملحم، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الطبعة الأولى، 2009.

- الرازي محمد بن أبي بكر، مختار الصحاح، ضبط وتخريج وتعليق مصطفى ديب البغا، دار الهدى للطباعة والنشر بعين مليلة، ط 4، سنة 1990، الجزائر.
- البغوي تفسير، دار طيبة للنشر والتوزيع سنة 1997.
- أمين محمود عبد الله، في أصول الجغرافيا السياسية، مكتبة النهضة، القاهرة 1984.
- بن غانم علي، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر 2005.
- بوسلطان محمد، مبادئ القانون الدولي العام الجزء الأول، دار الغرب للنشر والتوزيع، ط 2
- بوسكين إدريس، أوروبا والهجرة الاسلام في أوروبا، دار الحامد للنشر والتوزيع، ط 1 عمان، 2013.
- بوحوش عمار، التاريخ السياسي للجزائر من البداية و لغاية 1712، دار الغرب الإسلامي، ط 1، بيروت 1997.
- بريري محمود مختار أحمد، قانون التجارة البحرية، دار النهضة العربية القاهرة (مصر)، طبعة سنة 1999.
- حويحي محمود عبد الله، التلوث البحري بالنفط وآثاره مع دراسة للجهود المبذولة لحماية البحر المتوسط من التلوث، مجلة العلوم الإنسانية والتطبيقية، الجامعة الأسمرية الإسلامية زليتن -كليتى الآداب والعلوم 1991.
- حافظ إبراهيم مدحت، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب، سنة 1991
- حمود محمد الحاج، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، ط 2008
- صلاح محمد سليمة، التنظيم القانوني للإنقاذ البحري للأشخاص والأموال والبيئة، مكتبة القانون والاقتصاد، ط 2014.
- صلاح محمد سليمة، الوجيز في قواعد التجارة البحرية وفقا للاتفاقيات الدولية وبعض القوانين الداخلية، مكتبة القانون والاقتصاد الرياض.
- صلاح محمد سليمة، إجراءات وقواعد التحقيق في الحوادث البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014
- فتحي حسين، التلوث البحري المغزو للسفن، وآليات الحد من التلوث، دار النهضة العربية، سنة 1992
- فيللس بك كرينك، التفاوض من موقعين غير متكافئين، تنمية الشجاعة الاخلاقية في حل صراعاتنا طريقة عملية للتعامل مع النزاعات ولاخلافات، ط 1، ترجمة بشرى ملكمة ط 1، مكتبة العبيكان، الرياض 2001.
- فتحي حسين، المساعدة البحرية، رسالة دكتوراه، جامعة طنطا، سنة 1986.
- محمود سمير الشرقاوي، القانون البحري، المكتب المصري الحديث للطباعة والنشر، الإسكندرية، ط 1 1970.

- عقلة المومني محمد أحمد، الجغرافيا السياسية والجيوبولوتيكيا في القرن الواحد والعشرين، دار الكتاب الثقافي، ط 2005.
- عبد العال حسام، النظم الاقتصادية الدولية الحديثة، مؤسسة طيبة للنشر والتوزيع، ط 2017.
- عز الدين أحمد جلال، الإرهاب والعنف السياسي، دار الحرية للصحافة والطباعة والنشر، 1986.
- عوني عدنان حسين، سلبيات المخدرات، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، سنة 2001.
- عاشور عبد الجواد عبد الحميد، مكافأة الإنقاذ البحري، دار النهضة العربية، ط 1997.
- مظلوم محمد جمال التجارة غير المشروعة للسلاح والإرهاب، كلية التدريب، الرياض 2013.
- كوركيس يوسف داود، الجريمة المنظمة، الدار العلمية الدولية ودار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان الأردن، 2001.
- هاشم نعمة كاظم، دراسات في الاستراتيجية والسياسة الدولية، ط1، دار الشؤون الثقافية العامة بغداد، 1987.
- عادل عبد الجواد الكردوسي، التعاون الأمني العربي ومكافحة الإجرام المنظم عبر الوطني، ط1، السعودية، مكتبة الآداب، 2005.
- عثمان الحسن محمد نور، ياسر عوض الكريم مبارك، الهجرة غير الشرعية والجريمة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ط1 الرياض، 2008.
- عويس محمد زكي، أسلحة الدمار الشامل، دار العين للنشر، ط 2003.
- عنتر عبد النور، البعد المتوسطي للأمن الجزائري، الجزائر أوروبا والحلف الأطلسي الجزائر، المكتبة العصرية للطباعة والنشر، سنة 2005.
- حسني أحمد، الحوادث البحرية: التصادم والإنقاذ، منشأة المعارف بالإسكندرية، مصر، طبعة 1997.
- حافظ إبراهيم مدحت ، شرح قانون التجارة البحرية الجديد، مكتبة غريب، طبعة 1991.
- خلوصي مدحت عباس، السفينة والقانون البحري، مطبعة الشنهايي للطباعة والنشر بالإسكندرية، ط 1993، مصر، ص 67.
- مروش المنور، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني القرصنة الأساطير والواقع، دار القصبية للنشر، ج2 ، الجزائر، 2000.
- شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001.
- شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة 1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001.
- قدور عمر أحمد، شكل الدولة وأثره في تنظيم مرفق الأمن، مكتبة مدبولي الصغير، سنة 1997.

4- الأطروحات:

- أكرم بوزيد، البعد المتوسطي في السياسة الخارجية الأمريكية والأوروبية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في العلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية والإعلام جامعة الجزائر.
- عطاء الله غريبي، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، رسالة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة وهران2، السنة الجامعية 2016-2017.
- واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010.
- واعي جمال، الحماية القانونية للبيئة البحرية من أخطار التلوث، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة تلمسان، السنة الجامعية 2009-2010.
- تحقيق الأمن البيئي، ناهد ناصر داود فلمبان، رسالة دكتوراه، جامعة الملك عبد العزيز جدة، سنة 2017.
- خير الدين العايب، المنافسة الأمريكية، الأوروبية في منطقة حوض المتوسط وانعكاساتها الإستراتيجية على مستقبل الأمن الإقليمي العربي، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه الدولة (قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية)، جامعة محمد خيضر بسكرة، بدون سنة.

5- الرسائل:

- أنطوني لافتون، الموارد البحرية من أيام القدماء إلى اليوم، ترجمة عاطف أحمد، مجلة عالم المعرفة، مطابع السياسة، الكويت، عدد 314.
- أحمد دلوي، "الوضع الأمني في منطقة الساحل والصحراء وأثره على الجزائر" مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص دراسات مغربية، (كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، سعيدة)، 2016
- أسعد عياش المسيب، أساليب الحماية من تسربات النفط في المنشآت النفطية للحد من التلوث البيئي، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2005.
- أوجيل ليدية وعبد المومن حياة، حماية البيئة البحرية من مختلف مصادر التلوث، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 2014-2015.
- العايب أحسن، البعد الأمني لسياسة ودبلوماسية الجزائر الإقليمية منذ 1962، رسالة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية بجامعة الجزائر، سنة 1992.
- بورحلي كريمة، التلوث البحري وتأثيره على البحارة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في علم الاجتماع تخصص بيئة، جامعة منتوري قسنطينة، 2009-2010.

- درغوم أسماء، البعد البيئي في الأمن الإنساني، مذكرة ماجستير مقدمة لمعهد العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة منتوري، قسنطينة، السنة الجامعية 2008-2009.
- زاوي رابح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأمن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الدراسية 2013-2014.
- سليم قسوم، الاتجاهات الجديدة في الدراسات الأمنية، دراسة في تطور مفهوم الأمن عبر منظور العلاقات الدولية، رسالة ماجستير في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص الاستراتيجيات المستقبلية، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم السياسية والإعلام، قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية، سنة 2010.
- تيليوانت يوسف، المصلحة الوطنية لحرس الشواطئ، مذكرة ماجستير في الحقوق، فرع الدولة والمؤسسات العمومية، جامعة الجزائر، يوسف بن خدة، كلية الحقوق، السنة الجامعية 2008-2009.
- عزيز نوري، الواقع الأمني في منطقة المتوسط، دراسة الرؤى المتضاربة بين ضفتي المتوسط من منظور بنائي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر باتنة، السنة الدراسية 2011-2012.
- مقدر منيرة، التعاون الدولي في مكافحة الجريمة المنظمة، رسالة ماستر في الحقوق، تخصص قانون دولي عام وحقوق الإنسان، (جامعة محمد خيضر بسكرة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2014).
- حالي محمد، ممارسة سلطات الشرطة في البحر، مذكرة ماجستير في الدراسات الاستراتيجية والعلاقات الدولية، المعهد العالي للدراسات في الأمن الوطني، دورة 2009-2011.
- سعد عبد الكريم العطار، النظام القانوني لاستكشاف واستثمار قيعان البحار والمحيطات وباطنها الواقعة خارج حدود الولاية الوطنية، رسالة ماجستير، كلية القانون والسياسة جامعة بغداد.
- محمد عبد المنعم محمد سالم، دور المنظمة البحرية الدولية في تحقيق معايير السلامة البحرية، مذكرة ماجستير مقدمة للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالسكندرية، مصر، سنة 2000.

6-المقالات والمداخلات:

- أسعد حمود السعدون، التهديدات الأمنية البحرية الراهنة ومتطلبات المواجهة الاستراتيجية، مقال منشور في جريدة أخبار الخليج بتاريخ 18 جوان 2019.
- ثامر كامل محمد، الاخلاقيات السياسية للنظام العالمي الجديد، معضلة النظام العربي، دراسات استراتيجية، العدد 127، مركز الامارات للدراسات الاستراتيجية، أبو ظبي 2008.

- مسعود شعنان، مقال بعنوان حقوق الإنسان بين عالمية القيم وخصوصية الثقافات وعلاقة ذلك بالعولمة، مجلة الفكر، العدد 08، جامعة بسكرة
- آمال قلبازة، لوجستيك النقل البحري للبضائع -حالة الجزائر-مجلة دفاتر بوادكس العدد رقم 04، سبتمبر 2015،
- شعبانة شعبان وبن سخرية حمزة، النظام القانوني للسفينة في ظل التشريع البحري الجزائري، جامعة عبد الرحمان ميرة بجاية، سنة 2018
- الأساتذة سليمة طبايبي وسعيدة بورديمة، صناعة السياحة في الجزائر بين المؤهلات، المعوقات وسبل النهوض، محاضرة أقيمت في الملتقى الدولي الأول حول السياحة والتنمية المستدامة في الجزائر بتاريخ 29 و30 سبتمبر 2017.
- سعاوي بوسالم، المناورة البحرية الجزائرية الأمريكية، اكتساب خبرات وتجربة، مجلة الجيش، العدد 443، جوان 2000.
- شطاطة خنفار، تمارين بحرية جزائرية - أمريكية مضادة للغواصات، مجلة الجيش، العدد 452.
- محمد حسون، استراتيجية حلف الناتو الشرق أوسطية بعد انتهاء الحرب الباردة، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 24، العدد الأول.
- طلال الشواربي والريان صلاح صالح، التصادم البحري وأحكامه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ط 1995.
- عبد الوهاب رجب بن صادق، الأسلحة البيولوجية دراسة إستعراضية، مركز الدراسات والبحوث، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية الرياض 2005
- خليل حسين، أسلحة الدمار الشامل في القانون الدولي، موقع الدراسات والأبحاث الإستراتيجية، بتاريخ 2009/01/16.
- قطاع الصيد البحري في الجزائر -الحاضر والمستقبل-مجلة تصدر عن وزارة الصيد البحري والموارد الصيدية، سنة 2002.
- محمود عبد الحميد سليمان، مؤتمر فاليتا للأمن والتعاون في البحر المتوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد 123، جانفي 1996.
- سهيلة سماح، الجغرافيا السياسية للبيئة المتوسطية وأهميتها في الاستراتيجية الدولية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية الاقتصادية والسياسية، يناير 2017.
- السيد ياسين، أمن البحر المتوسط والشرق الأوسط، مجلة السياسة الدولية، العدد 118 أكتوبر 1994.
- زياد كريشان الهجرة السرية إلى أوروبا: المعذبون في البحر، مجلة الإنساني، تصدر عن اللجنة الدولية للصليب الأحمر الدولي (ICRC) القاهرة مصر، سنة 2007، العدد 39.

- محمد الكتاني، مستقبل الحوار الثقافي بين الشمال والجنوب في حوض البحر المتوسط، مطبوعة سلسلة الدورات، أي مستقبل لحوض البحر المتوسط والاتحاد الأوروبي؟ الدورة الأولى 1995، الرباط، مطبعة المعارف الجديدة.
- محمد أحمد سلامي وعلي المغاوري: قرن من تحقيقات الحوادث البحرية والدروس غير المستفادة، دراسة مقارنة لأسباب الحوادث وتحليل لحادثتي تيتانيك 1912 وكوستاكونكورديا 2012، مداخلة مشتركة أقيمت في المؤتمر الدولي للنقل البحري واللوجستيات تحت عنوان آفاق التنمية لمنطقة قناة السويس "رؤية مستقبلية" المنعقد بكلية العلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالاسكندرية، مصر.
- سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996، مجلة الاجتهاد القضائي، جامعة محمد خيضر بسكرة، العدد الرابع.
- أحمد فاروق زاهر، الجريمة المنظمة: ماهيتها، خصائصها، أركانها، مركز الدراسات والبحوث في أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- تقرير مركز الروابط للبحوث والدراسات الإستراتيجية، تاريخ النشر 31 ديسمبر 2015.
- باريت تيلمان، الخوف والكره في العصر ما بعد البحري، منشورات معهد البحرية الأمريكية، يوليو 2009.
- مايكل مادسن، آثار التلوث على الحياة في المحيطات والبحار، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية 45-03، سبتمبر 2013.
- سفيان جبران وإيمان قللال، دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الاستدامة البيئية والاقتصادية في دول المتوسط، مجلة تحولات، العدد الثاني، جوان 2018.
- ستيفان تريشسل، حدود تشريعات مكافحة الإرهاب في القانون الدولي: هجمات الحادي عشر من سبتمبر، نشرة الأمن والإرهاب، مركز الخليج للأبحاث، الإمارات العربية المتحدة، أبريل 2006.
- مجلة نشرة البحارة، مطالبات بإنهاء القرصنة بالإضافة إلى إرشادات علمية للتعامل مع المشكلة، مقال من نشر هيئة التحرير، عدد 25، جانفي 2011.
- ذياب البدانية، المنظور الاقتصادي و التقني والجريمة المنظمة، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض السعودية، 1999.
- ناجي مكي حسن إدريس، مفهوم رقابة الدولة على السفن ومعوقات تطبيقها، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مصر 2004.
- فاطمة بوخاتمي، التسيير المندمج للمناطق الساحلية، مداخلة قدمت خلال اليوم الدراسي حول حماية البيئة وسياسات التطور، المنظم من طرف معهد الحقوق لجامعة الجليلي اليابس، سيدي بلعباس، بتاريخ 2014/03/18.

- تباني وهيبة، الأمن المتوسطي في استراتيجية الحلف الأطلسي-دراسة حالة الارهاب-مذكرة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري تيزي وزو، سنة 2014.
- بوكعبان العربي، البيئة الساحلية في الجزائر بين ضرورة الحماية وضغوط التنمية، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، جامعة وهران، العدد 1 سنة 2014.
- بيترج ميدلبروك، اقتصاديات القرصنة، من هم الراحون ومن هم الخاسرون، المؤتمر الثاني حول مكافحة القرصنة البحرية، دبي الامارات العربية المتحدة، جوان 2012، نشر مؤسسة الشرق الأدنى والخليج للتحليل العسكري (إينغما).
- طويل نسيمة، سياسة الجوار الأوروبية وأثرها على دول جنوب المتوسط، كلية العلوم السياسة، جامعة محمد خيضر بسكرة، مجلة الفكر.
- محمد سمير عياد، الحوار المتوسطي لحلف شمال الأطلسي، مخبر البحوث والدراسات الاستشراقية في حضارة المغرب الاسلامي، جامعة الجيلالي الياصب، سيدي بلعباس، العدد 4، مارس 2012.
- بن عيسى حياة، مصلحة حراس الشواطئ ودورها في دعم الامن البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثالث.
- العقيد حفصي عبد الله " السلامة والأمن نظرة عامة ومفاهيم" مداخلة أقيمت بمناسبة الملتقى الوطني حول الأمن والسلامة البحريين بتاريخ 26 أبريل 2011 على مستوى المدرسة العليا البحرية بتامنغوست.
- مشروع الإتحاد المتوسطي، جدل مفتوح، مجلة العالم الإستراتيجي، العدد 1، مارس 2008.

7- منشورات الهيئات الدولية :

- قرار الجمعية العامة للمنظمة رقم A.913(22) ، المعتمدة في 29 نوفمبر 2001، والمتضمن خطوط توجيهية بشأن تطبيق مدونة ISM من طرف الإدارات.
- تقرير منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم سنة 2000.
- تقرير الصندوق الدولي للتعويض لسنة 1999.
- التوصية رقم 649 الصادرة عن لجنة السلامة البحرية بتاريخ 01 ماي 1991، بشأن تفسير القرار رقم 60 المعتمد من طرف نفس اللجنة للمنظمة البحرية الدولية.
- تقرير منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم، روما، سنة 2012.
- قرار محكمة العدل الدولية المتعلق بالمصايد أرجع في هذا الصدد إلى مصنف محكمة العدل الدولية 1974.

- تقرير التنمية البشرية لعام 1994 التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ترجمة مركز دراسات الوحدة العربية ببيروت، لبنان، سنة 1994
- القرار 187/58 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، والذي يوجب على الدول أن تضمن خضوع تدابير لمكافحة الإرهاب لالتزاماتها بمقتضى القانون الدولي، لاسيما القانون الدولي لحقوق الإنسان والقانون الدولي الإنساني والقانون الدولي للاجئين.
- منتدى التبصر المتوسطي Mediterranean Foresight Forum حول ديناميكيات السياسات الخارجية الإقليمية وتداعياتها على منطقة البحر الأبيض المتوسط، سنة 2015.
- القرار رقم A/65/38 الصادر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة، مرجع سابق، وكذا الاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لسنة 2010 في المادة 17 التي نصت على تجريم إهتلاك الأحياء البحرية.
- دورية تصدر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر، عدد مارس 2010، ص أ.
- حولية لجنة القانون الدولي 1956، المجلد الثاني، منشورات الأمم المتحدة، رقم V3 Vol.II.1956، ص 282.
- أضواء على أهم الموضوعات الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، عدد يونيو 2005.
- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة بشأن المحيطات وقانون البحار، رقم (A/63/63)، مؤرخ في 20 مارس 2008.
- القرار رقم 2004/1540 الصادر عن مجلس الأمن المتعلق بانتشار الأسلحة النووية والبيولوجية والكيميائية ووسائل إيصالها.
- كاثرين شتون (Catherine Ashton) دول البحر المتوسط أولوية مطلقة لأوروبا، الكتاب السنوي IEed للبحر الأبيض المتوسط: المتوسطي 2010، المعهد الأوروبي للبحر الأبيض المتوسط، دار فضاءات للنشر والتوزيع.
- سياسة الجوار الأوروبية، الوثيقة الاستراتيجية، البيان رقم 373 لعام 2004، ماي 2004.
- رقم (S/2009/146) الموجه لمجلس الأمن، بتاريخ 30 نوفمبر 2009.
- تقاريره تقرير الأمين العام للأمم المتحدة بشأن المحيطات وقانون البحار، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة، رقم (A/64/66/Add.1).

1- Les ouvrages :

- Ahmed .LARABA, l'Algérie et le droit de la mer, thèse de doctorat, université d'Alger ; 1985. Et Leila BENDIB, le droit de passage inoffensif, thèse de DEA, université d'Alger, 1979.
- ANDRE Jean Marie et Marie Françoise BASLEZ, Voyager dans l'Antiquité, Fayard, Paris 1993.
- ATTOMA-PEPE F., Un aperçu du franc-bord des navires au Moyen-Age, BULLETIN TECHNIQUE DU BUREAU VERITAS, janvier 1976.
- BENAMAR Mohamed, l'Action de la Marine Nationale, Algérienne dans le domaine de la navigation maritime, le droit maritime français, rédaction, Moreaux, 190 Boulevard Haussman 75008, Paris.
- Boisson Philippe politiques et droit de la sécurité, Edition Bureau Veritas 1998
- BLAKESLEY Christopher, Les systemes de justice criminelle face au défi du crime organisé, Rapport général du colloque préparatoire de l'AIDP sur les systèmes pénaux à l'épreuve du crime, section II, RIDP, 1998
- Boisson Philippe, la sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime, Le DMF 640, Septembre 2003
- Bonassies Pierre, Christian Scapel, Traité de droit maritime, librairie générale de droit et jurisprudence, EJA, Paris (France), 2006.
- BRAUDEL Fernand, La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, Armand Colin, Paris 9eme édition 1990.
- Bertrand BADI, L'impuissance de la puissance : essai de la nouvelle relation internationale, Fayard 2004.
- Beckles H Voyages d'esclavage. La traite transatlantique des Africains réduits en esclavage, Unesco. Paris, 2002.
- BUEGER Christian. "What is maritime security?".Netherlands: Elsevier B.V. Marine Policy, Vol. 53, 2015
- CHERIGUI (Hayete), La Politique Méditerranéenne de la France, Edition l'harmattan, Paris, 1997.
- COLOMBOS Constantine John, Le droit international de la mer, Paris, Pedone1952
- DALLINGER Philippe, La Hanse (XII^e siècle) Aubier, Paris, 1988.
- DECOLA Elise and Sierra Fletcher Nuka, Research et Planning Group, LLC, An Assessment of the Role of Human Factors in Oil Spills from Vessels, report to Prince William sound Regional Citizen's Advisory Council, August 2006.
- Del Pozo, Fernando, et al. "Maritime surveillance in support of CSDP." The Wise Pen Team Final Report to EDA Steering Board, 26 April 2010.

- Dominicé Christian; Observations sur les droits de l'Etat victime d'un fait international illicite, Cours de l'institut des Hautes Etudes Internationales de Paris 1982.
- Dupuy R.J, la mer sous compétence nationale, in traité de nouveau droit de la mer, Economica, Paris brylant, Bruxelles, 1985
- Dupuy. J, la mer sous compétence nationale, in Traité de nouveau droit de la mer, Economica, Paris
- Fauchille, trait de droit international Public, TI , Paris1923.
- GEOFFREY Till. Seapower: a guide for the twenty-first century. Great Britain: FRANK CASS, 2004
- GAURRIER Dominique, le Droit Maritime Romain, Rennes Presses universitaires 2004.
- Goyard C.L.: L'affaire du santa Maria, R.G.D.I.P, 1962
- KRASKA, James, and Raul PEDROZO, International maritime security law, Boston: MartinusNijhoff Publishers, 2013.
- Hugh Thomas, The slave trade the story of the Atlantic slave trade 1440-1870, Cambridge University Press, 1997.
- KENDALL Raymond, Interpol et la lutte contre la criminalité organisée transnationale, in la criminalité organisée sous la direction de Marcel LECLERC, la documentation française (IHESI), 1996.
- LECLEREM Julien, L'assistance aux navires et le sauvetage des épaves, librairie de droit et de jurisprudence, Paris, 1954
- Mahan Alfrd Thayer, THE INFLUENCE OF SEA POWER UPON HISTORY 1660-1783. New York: DOVER Publication INC, 1987.
- MOUROT Edouard Bertain, Frédéric Lelieur et Emmanuel Terroir, Terrorism et Piraterie des menaces contemporaines à la sureté maritimes de marchandises, édition L'harmattan ; 2005.
- Murphy, Martin N. Small boats, weak states, dirty money: Piracy and Maritime Terrorism. London: Hurst &Company, 2008.
- Odier (f) la sécurité maritime: une notion complexe le rôle des organisation international dans son élaboration ADM 1998 .
- Pella, V, la Répression de la piraterie, Hague Recueil, 1926.
- Pulvenis Jean-François, le Plateau continental, définition et régime des ressources, in Traité du nouveau droit de la mer, Economica Paris, Pédone, 1979.
- ROCAUEONT Y La conférence de 1966 sur les Lignes de Charge NTM 1967.
- ROBERT h, Edwards. "The future of canada's maritime capabilities: the issues, challenges and solutions in a new security environment 18-20 june 2004 conference Report." Halifax: Dalhousie University,(Centre for Foreign Policy Studies), 2004.

- Rondière René, Martine Rémond Guilloud, la Mer droits des hommes ou Proie SLOGGETT David, The anarchic sea: Maritime security in the twenty-first century des Etats , édition A, Pendone, Paris 198
- SEMMAR Saad Eddine, les délimitations internationales de la mer et la question des fonds marins, EDITION DAHLAB, 1990. Droz, Genève 1964.
- TRUPIER, Michel. "Les mission navales ". Ibid. Voir aussi: N. VEGO, Milan. "On Naval Power". National defense univ Washington dc inst for national strategic studies, 2008.
- UKEJE Charles, Approche africaine de la sécurité maritime : cas du golf de guinée, article publié dans la magazine FRIEDRICH EBERT STIFTUNG, décembre 2013.
- WERNKR August-Raynald, Traite de droit maritime général, Librairie.

2- Thèses, mémoires:

- LONGUAR Rafik, Le Préfet Maritime, Mémoire de Master 2,CDMT, Université Paul Cézanne, année 2007.
- OLESSER Ian, la politique européenne et américaine en méditerranée, concurrence ou complémentarité, confluence internationales, institut national d'études de stratégie globale : Alger 1/2009.
- ZERIZER Youcef, Marin investigation a proposal for improvement of the Algerian legislation and framework, world maritime university of Malmo, year 1992.

3- Publications :

- Blue economy project, « blue economy for a healthy Mediterranean-Monitoring and promoting an environmentally sustainable economy in the Mediterranean region, Scoping Study, January 2016.
- CHENS MSO WG, Maritime Security Best Practice Guidelines.Chiefs of European Navies (CHENS), 2008.
- Emilie SUEUR, SAFMED :Un projet de long terme essentiel pour la protection de la Méditerranée, le 07 décembre 2009, Quotidien Libanais L'Orient le Jour.
- Action de l'Etat en mer et la sécurité des espaces maritimes : la place de l'autorité judiciaire, Colloque organisé par la Cour de cassation et la marine nationale, 1^{er} Avril 2011, par le centre d'études supérieures de la marine.
- BOUKHATMI Fatima, La pollution maritime : cadre juridique et institutionnel, Revue de Laboratoire du droit des transports et des activités portuaires (LADMAR), université Oran2 Mohamed Ben Ahmed (Algérie), N° 01, 2014.

- HEDOUM Kamel, l'action de l'Algérie en matière de sécurité et de sûreté maritime, revue de droit des transports maritime, aérien, et terrestres, trimestre 2 (2016), presses Universitaires d'Aix-Marseille (France).
- Jean –Marc Sauvé colloque organise le 02 décembre 2011 sous le thème « la coordination de l'Action de l'Etat en mer : permanence et évolutions ».
- Jean Robert Henry, maghrébins en France de la mère patrie aux marges de l'Europe européenne, revue panoramique n° 55, Paris, 2001.
- LAGDAMI Khansa, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée , revue électronique, Centre de droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol 18/01/2012.
- Merzak Bedjoui. L'Algérie et le droit de la mer. El Oustoul-mars, n° 28, Commandement des forces navales, 2002.
- Michel FALICON, la protection de l'environnement marin par les nations-unies, programme d'activités pour les mers régionales, Rapports économiques et juridiques N° 9, 1981.
- Nicole GRIMAUD, le partenariat euro-méditerranéen vu du Maghreb, défense nationale Paris : fev 2001).
- Philippe coindreau ; Patrick de Gramint ; Bernard Metz ; l'immigration illégale ; en jeux de sécurité intérieure et extérieure pour l'Europe ; CCM n° 28 mars 2007.
- Pierre Youcef, les enjeux de partenariat euro-méditerranéen, institue de la Méditerranéen, Marseille, 1998.
- Paul (D) le drain (j .y) Apres L'Erika L'urgence Rapport de la commission d'enquête de l'assemble national n°2535 , les documents d'information de L'assemblée Nationale , TOMEI , rapport.
- Rapport Mondial sur les drogues, l'Office des Nations Unies contre la Drogue et le Crime, Vienne , décembre 2009.
- Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires journal officiel de l'UE n° L129 (FR) du 29/04/2004.

<http://www.IMOdocs.com>
<http://www.ec.europa.eu/environment/enlarg/med/index.htm>
<http://www.sommetlome2016-sideevents.org>
<http://www.africa-union.org>
<http://www.au.int/maritime>
<http://www.rachelcenter.ps>
http://www.nato.int/docu/review/2010/maritime_Security/end_of_naval_era
<http://www.euromedcp.eu/index.php> -
<http://www.almarjie-paris.com>
<http://www.turkpress.com>
<http://www.fibladi.dz>
<http://www.oxfordbusinessgroup.com>
https://www.masrawy.com/news/news_publicaffairs
<http://www.mod.gov.om/ar-OM/MS>
<http://www.usembassy.gov>
<http://www.europeanpoliceunion.eu>
<http://www.Politics-dz.com>
<http://www.rempec.org>
<http://www.assafinaonline.com>
[http://www.nato.int/docu/review/2006 , combatiny-terrorism/ant](http://www.nato.int/docu/review/2006_combatiny-terrorism/ant)
<http://www.dz-eudel.com>
[http://www.defense.gouv.fr/europ de la d efense/partenariats/initiatives 5+5 d efense](http://www.defense.gouv.fr/europ_de_la_d%C3%A9fense/partenariats/initiatives_5+5_d%C3%A9fense)
<http://www.frontex.europa.eu.fr>
<http://www.alaraby.co.uk>
<http://www.aljazeera.net>
<http://www.PariMou.org>
<http://europa.eu/agencies/emsfr>
<http://www.forum-mediterraneen-des-fonctions-garde-cotes-2009>
<http://www.fao.org/gfcm/meetings/medfish4ever>
<http://www.envlit.ifremer.fr>
<http://www.data.bnf.fr>
<http://www.library.fes.com>
<http://www.europa.eu/maritimeaffaires/policy/maritime-security.fr>
<http://www.france24.com>
<http://www.tariqnews.com>
<http://www.sasapost.com>

الملاحق

الملحق : 01

قائمة المعاهدات الدولية البحرية المصادق عليها من طرف الجزائر منذ الاستقلال أو التي تم

الانضمام إليها

- 1-المرسوم رقم 63-344، بتاريخ 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للإتفاقية الدولية حول مكافحة تلوث مياه البحر بالوقود، ج ر عدد 66.
- 2-المرسوم رقم 63-345، بتاريخ 11 سبتمبر 1963، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لعدة اتفاقيات دولية لإنقاذ الحياة البشرية في البحر، ج ر عدد 66.
- 3-المرسوم رقم 64-73، بتاريخ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لإتفاقية حول خطوط التحميل. (غير منشكر في الجريدة الرسمية).
- 4-المرسوم رقم 66-331 بتاريخ 15 نوفمبر 1666، يتضمن نظام منع التصادم في البحر.
- 5-المرسوم رقم 64-72 بتاريخ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالامتيازات الرهون البحرية (غير منشور في الجريدة الرسمية).
- 6-المرسوم رقم 64-71 بتاريخ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بوثيقة الشحن (غير منشور في الجريدة الرسمية).
- 7-المرسوم رقم 64-70، بتاريخ 02 مارس 1964، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للإتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالإسعاف والإنقاذ البحريين (غير منشور في الجريدة الرسمية).
- 8-المرسوم رقم 64-174، بتاريخ 08 جوان 1964، يتعلق بمشاركة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية في الإتفاقية الدولية الخاصة بتحديد مسؤولية مالكي البواخر البحرية المبرمة في بروكسل في 1957/10/10، ج ر عدد 13.

09-المرسوم رقم 64-172، بتاريخ 08 جوان 1964، بشأن الاشتراك في الاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بالاختصاص المدني في قضايا الاصطدام الموقعة في بروكسل بتاريخ 10/05/1952، ج ر عدد 12.

10-المرسوم رقم 64-171، بتاريخ 08 جوان 1964، خاص بالمشاركة في الاتفاقية الدولية المتعلقة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بالحجز التحفظي على السفن البحرية والموقعة في بروكسل بتاريخ 10/05/1952، ج ر عدد 18.

11-المرسوم رقم 73-03 بتاريخ 05 جانفي 1973، يتضمن انضمام الجزائر إلى الاتفاقية الدولية لتوحيد بعض القواعد المتعلقة بنقل أمتعة المسافرين بحرا، الموقعة ببروكسل في 27/05/1967، ج ر عدد 09.

12-المرسوم رقم 74-55 بتاريخ 13 ماي 1974، يتضمن المصادقة على الاتفاقية الدولية المتعلقة بإحداث صندوق دكلي لمتعويض عن الأضرار المترتبة بسبب المحركات ك المعدة ببروكسل في 18/12/1971، ج ر عدد 45.

13-المرسوم رقم 76-13 بتاريخ 20 فيفري 1976، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية المؤرخة في 14/03/1884 والمتعلقة بحماية الكبلات البحرية، ج ر عدد 23.

14-المرسوم رقم 80-14 بتاريخ 26 جانفي 1980، يتضمن انضمام الجزائر إلى اتفاقية حماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث المبرمة ببرشلونة في 16/02/1976، ج ر عدد 5.

15-المرسوم رقم 81-02 بتاريخ 17 جانفي 1981، يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث الناشئ عن رمي النفايات من السفن والطائرات، والموقع في برشلونة يوم 16/02/1979، ج ر عدد 03.

16-المرسوم رقم 81-03 بتاريخ 17 جانفي 1981، يتضمن المصادقة على البروتوكول الخاص بالتعاون على مكافحة تلوث البحر الأبيض المتوسط بالنفط المواد الضارة الأخرى في الحالات الطارئة والموقع في برشلونة يوم 16/02/1966 ج ر رقم 43.

17-المرسوم رقم 82-340، بتاريخ 13 نوفمبر 1982، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1979 حول البحث والانقاذ في البحر المبرمة في 27 أبريل سنة 1979 بهامبورغ، ج ر عدد 46.

18-المرسوم رقم 82-441، بتاريخ 11 ديسمبر 1982، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى البروتوكول المتعلق بحماية البحر الأبيض المتوسط من التلوث من مصادر برية مصادر برية المبرم في 17 ماي 1980 بأثينا، ج ر عدد 51.

19-المرسوم رقم 83-510، بتاريخ 27 أوت 1983، يتضمن المصادقة على الإتفاقية الدولية لسنة 1974 المتعلقة بإنقاذ الحياة البشرية في البحر، المبرمة في لندن في 01 نوفمبر 1974 وبروتوكول سنة 1978 المتعلق بالاتفاقية الدولية لسنة 1974، المتعلق بإنقاذ الحياة البشرية في البحر المبرم في لندن في 17/02/1978، ج ر عدد 36.

20-المرسوم رقم 83-385 بتاريخ 11 جوان 1983، يتضمن الموافقة على القرار A.450 XI، المتضمن تعديلات المواد 17، 18، 20 و 51 من الاتفاقية المتضمنة إحداث المنظمة الاستشارية المشتركة بين الحكومات للملاحة البحرية المصادق عليه في 15 نوفمبر 1979، ج ر عدد 25.

21-المرسوم رقم 88-88 بتاريخ 26 أبريل 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1978 الخاصة بمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبات للعاملين في البحر المحررة بلندن يوم 17 جويلية 1978، ج ر عدد 17.

22-المرسوم رقم 88-108 بتاريخ 31 مام 1988، يتضمن الانضمام إلى الاتفاقية الدولية لسنة 1973 حول الوقاية من التلوث الناجم عن البواخر حول بروتوكول سنة 1978 المتعلق بها، ج ر عدد 22.

23-المرسوم رقم 90-178 بتاريخ 16 جوان 1990، يتضمن المصادقة على الاتفاقية المتضمنة إنشاء المنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (INMARSAT) واتفاق الاستغلال المتعلق بالمنظمة الدولية للمواصلات البحرية عن طريق الأقمار الصناعية (INMARSAT) المبرمين في لندن في 03 سبتمبر 1976، ج ر عدد 25.

24-المرسوم رقم 95-368 بتاريخ 12 نكفمبر 1995، قبول لائحة ج.735 (18) التي تعدل المواد 16، 17 و 19 من الاتفاقية المتضمنة إحداه المنظمة الدولية للملاحة البحرية المصادق عليها في 04 نوفمبر 1993 ، ج ر عدد 69 .

25- المرسوم رقم 95-368 بتاريخ 12 نكفمبر 1995 ، قبول لائحة ج . 735(18) التي تعدل المواد 16، 17 و 19 من الاتفاقية المتضمنة إحداه المنظمة الدولية للملاحة البحرية المصادق عليها في 04 نوفمبر 1993 ، ج ر عدد 69.

26-المرسوم رقم 96-24 بتاريخ 09 جويلية 1996 ، يتضمن الموافقة على الاتفاق المتعلق بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية للبحث و الإنقاذ (COSPAS/SARSAT)، ج ر عدد 43.

27-المرسوم رقم 96-342 بتاريخ 12 أكتوبر 1996، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى الاتفاق المتعلق بالبرنامج الدولي لنظام الأقمار الصناعية للبحث و الإنقاذ (COSPAS/SARSAT) الموقع عليه في باريس بتاريخ 01/07/1988، ج ر عدد 61.

28-المرسوم رقم 97-373 بتاريخ 30 سبتمبر 1997 ، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية مع التحفظ، إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية المحررة بروما بتاريخ 10/03/1988، ج ر عدد 65.

29-المرسوم رقم 98-124 بتاريخ 18 أفريل 1998 ، يتضمن المصادقة على بروتوكول عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن إنشاء صندوق دولي للتعويض عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1971 ، ج ر عدد 25.

30-المرسوم رقم 2000-58 بتاريخ 13 مارس 2000 ، يتضمن التصديق على مذكرة التفاهم حول الرقابة على السفن من قبل دولة الميناء بمنطقة البحر الأبيض المتوسط الموقعة في مالطا عام 1979 ، ج ر عدد 13.

31-المرسوم رقم 2000-448 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن التصديق على البروتوكول المعد بلندن في 11/11/1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لخطوط التحميل المبرمة بلندن في 05/04/1966 ، ج ر عدد 03 32-المرسوم رقم 2000-449 بتاريخ 23 ديسمبر 2000 ، يتضمن التصديق على

البروتوكول المعد بلندن في 11/11/1988 الخاص بالاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار
المبرمة بلندن في 01/11/1974 ، ج ر عدد 03 .

33-المرسوم الرئاسي رقم 98-123 بتاريخ 18 أبريل 1998 ، يتضمن المصادقة على بروتوكول
عام 1992 لتعديل الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي لعام 1969 ، ج
ر عدد 03.

34-المرسوم رقم 96-05 بتاريخ 10 جانفي 1996، يتضمن الموافقة على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون
البحار، ج ر عدد 03.

35-المرسوم الرئاسي رقم 03-418 بتاريخ 09 نوفمبر 2003 يتضمن التصديق بتحفظ على
بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة
لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمد من طرف الجمعية العامة للأمم المتحدة يوم 15 نوفمبر
سنة 2000، ج ر رقم 69.

36-المرسوم الرئاسي رقم 03-474 بتاريخ 06 ديسمبر 2003 يتضمن التصديق على الاتفاقية
الدولية بشأن حجز السفن، المعتمدة بجنيف يوم 12 مارس سنة 1999، ج ر رقم 77.

37-المرسوم الرئاسي رقم 04-127 بتاريخ 19 افريل 2004 يتضمن التصديق على اتفاقية حدود
المسؤولية عن المطالبات البحرية، المبرمة بلندن يوم 19 نوفمبر سنة 1976، ج ر رقم 26.

38-الأمر رقم 11-246 بتاريخ 10 جويلية 2011، يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية
الشعبية إلى الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالة وقوع حادث مسبب أو بإمكانه
تسبب تلوث زيتي، المعتمدة ببروكسل في 29 نوفمبر سنة 1969 و بروتوكولها المبرم بلندن في 2
نوفمبر سنة 1973 .، ج ر عدد 45.

الملحق : 02

إحصائيات عن أكبر كوارث سفن نقل المسافرين

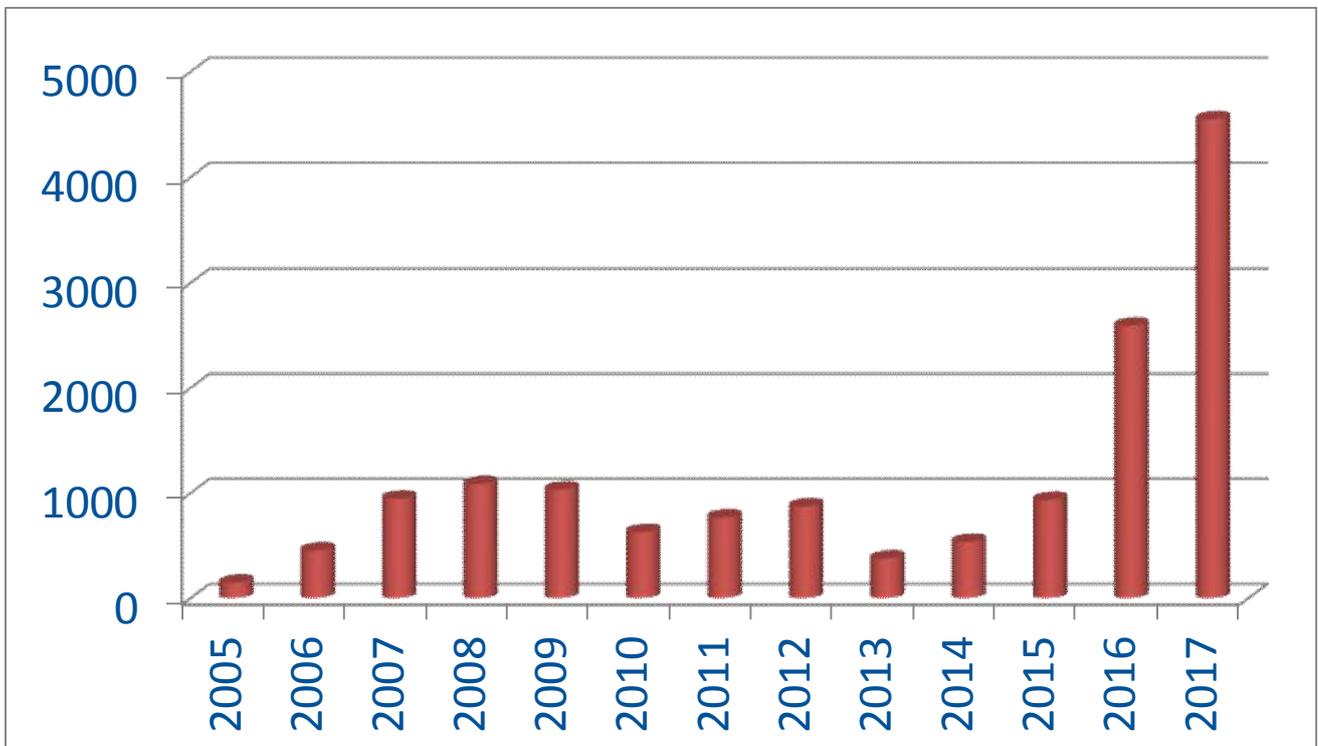
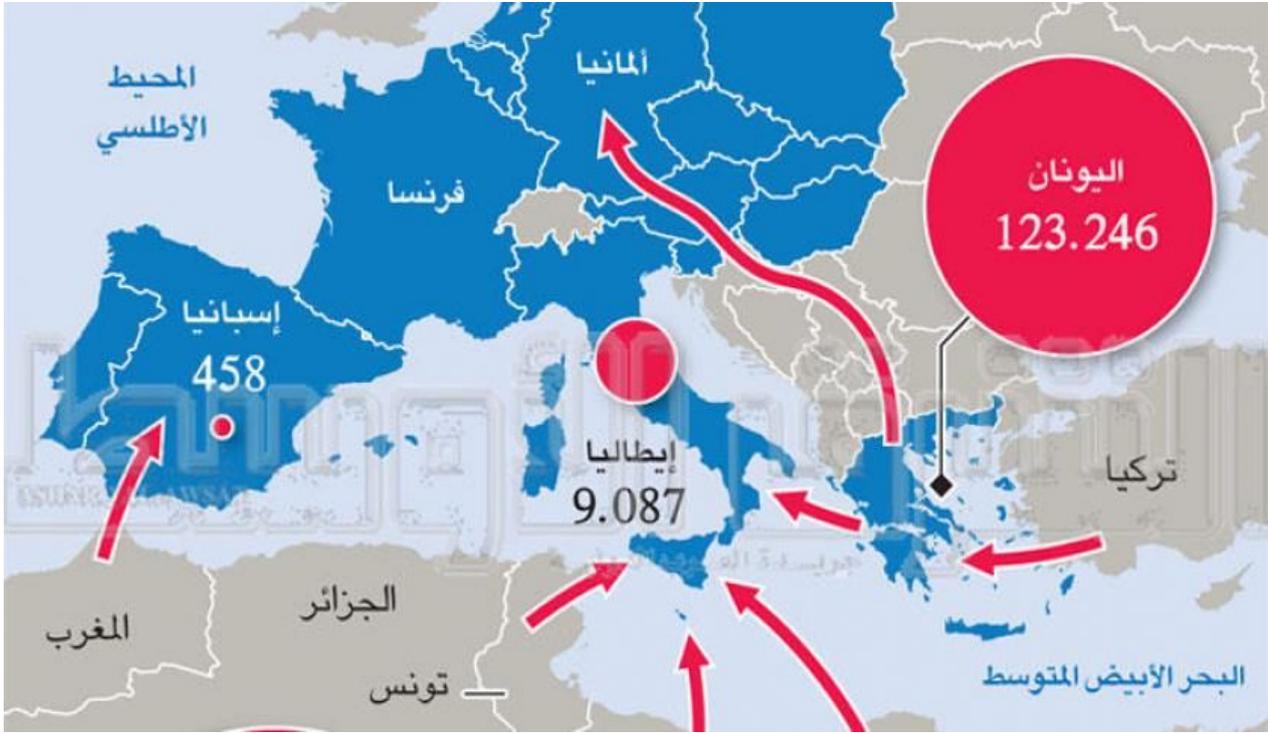
اسم السفينة	عدد الضحايا	التاريخ	المكان	أسباب الحادث
دونا باز	4386	1987	الفلبين	اصطدام مع ناقلة بترول
جولا	1863	2002	غامبيا	غرق
نبتين	1800	1993	بحر الكرييب	غرق بسبب الحمولة الزائدة
دون جون	أكثر من 1000	1980	الفلبين	اصطدام
السلام بوكاكسيو 98	1000	2006	البحر الأحمر	غرق
استونيا	852	1994	بحر البلطيق	غرق
برنساس أوف ستار	828	2008	الفلبين	غرق
بوكويا	أكثر من 700	1996	بحيرة فيكتوريا	غرق
ساميا	أكثر من 600	1986	البنغلاداش	غرق
أطلس ستار	أكثر من 500	1986	البنغلاداش	غرق
تومبوماس II	450	1981	بحر جافا	غرق
سلام إكسبريس	448	1991	البحر الأحمر	غرق
غريتا	338	1996	سوماترا	غرق
نايم يانغ هو	323	1970	كوريا الجنوبية	غرق
دونا ماريان	300	1988	الفلبين	غرق
سيوهافيري	292	1993	كوريا الجنوبية	غرق
هيراكليو	217	1966	بحر إيجا	غرق
سين سان بيا	أكثر من 216	1990	برومانيا	غرق
باننتغ	أكثر من 200	1980	أندونيسيا	سبب غير معروف
هاسيل	أكثر من 200	1988	البنغلاداش	ارتطام
دونا جوزيفيا	194	1986	الفلبين	غرق
هارلند أوف فري أونتريريز	193	1987	بحر الشمال	جنوح
تواي	171	1983	برومانيا	اصطدام
دونا كاسندرا	أكثر من 168	1983	الفلبين	جنوح
موغوزيا	164	1989	الدنوب	اصطدام
سكوندناfia ستار	158	1990	الدنمارك	حريق
إكسبريس سمينا	82	2000	اليونان	غرق

الملحق : 03

إحصائيات عن أكبر كوارث سفن نقل البترول

اسم السفينة	السنة	المكان	الكمية المتدفقة (طن)
أطلنتك أومبرس	1979	غرب الهند	287000
أ ب ت سامر	1991	700 ميل على أنغولا	260000
كاستيلو دو بليفير	1983	جنوب افريقيا	252000
أموكوكاديز	1978	فرنسا	223000
هافن	1991	جنوفا-إيطاليا	144000
أوديسي	1988	كندا	132000
توري كانيون	1967	المملكة البريطانية	120000
سي ستار	1972	خليج عمان	115000
إيرن سرندي	1980	اليونان	100000
إركيولا	1976	لاكورون-اسبانيا	100000
انديندات	1979	البوسفور - تركيا	95000
جاكوب	1975	البرتغال	88000
برير	1993	المملكة البريطانية	85000
خراك 5	1989	المغرب	80000
أجيان سي	1992	لاكورون-اسبانيا	74000
سي أمبرس	1996	المملكة البريطانية	72000
كاتينا ب	1992	الموزمبيق	72000
البريستيج	2002	اسبانيا	63000
إكسون فالداز	1989	الأسكا الولايات المتحدة الامريكية	37000
إريكا	1999	خليج غاسكون فرنسا	19000

الملحق : 04 الهجرة غير الشرعية



الملحق : 05

إحصائيات عن القرصنة

يقدم المكتب الدولي سنويا الإحصائيات المتعلقة بالقرصنة والتي جاءت على الشكل التالي:

2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	سنة
297	439	445	406	293	263	239	276	325	445	370	335	337	309	202	عدد الهجمات

مناطق القرصنة حول العالم

مناطق شهدت أحداثا أو أكثر في 2019، بالاستناد إلى المكتب البحري الدولي



الفهرس

الفهرس

01	.....	مقدمة:
13	الإطار النظري والمفاهيمي للدراسة	الفصل الأول:
13	نشأة مفهوم الأمن والسلامة البحريين	المبحث الأول:
14	بداية تبلور مفهوم الأمن والسلامة البحريين.....	المطلب الأول:
14	الأمن والسلامة البحريين عبر العصور	الفرع1:
15	اللامن في العصر القديم	أولاً:
16	أولى القواعد الوقائية في العصور الوسطى.....	ثانياً:
17	تطور التدخل البحري في القرن التاسع عشر.....	ثالثاً:
19	تدويل اللوائح في القرن العشرين	رابعاً:
19	أسباب التدويل	I- /
21	مراحل التدويل	II- /
21	الأمن والسلامة البحريين في رأي المدارس الجيوبوليتيكية	الفرع2:
22	نظرية ألفرد ثاير ماهان	أولاً:
23	نظرية نيكولاس سبيكمان	ثانياً:
25	التطبيقات العملية للنظريتين	ثالثاً:
27	الأمن والسلامة البحريين في ظل الأمم المتحدة	المطلب الثاني:
27	صعوبة تحديد الإطار العام للأمن والسلامة البحريين	الفرع1:
27	مسار النظام العام للأمن والسلامة البحريين	أولاً:
28	اقتران قواعد الأمن والسلامة بالنشاط البحري	I- /
29	مساهمة الحوادث البحرية في تحديد الإطار القانوني	II- /
30	تغيير الجريمة البحرية لمسار قواعد الأمن والسلامة البحريين	ثانياً:
30	قضايا اختطاف السفن	I- /
31	أحداث الحادي عشر من سبتمبر	II- /
31	الأمم المتحدة كمراقب للأمن والسلامة البحريين	الفرع2:
32	إنشاء الهيئات المتخصصة في الأمن والسلامة في المجال البحري.....	أولاً:
32	ظهور المنظمة البحرية الدولية	I- /
34	العلاقات التعاونية للمنظمة ومساهمتها في تحقيق الأمن والسلامة البحريين	II- /
36	المبادرة بصياغة اتفاقيات الأمن والسلامة البحريين	ثانياً:

37	.....	-/I	الاتفاقيات المتعلقة بالأمن البحري
40	.....	-/II	الاتفاقيات المتعلقة بالسلامة البحرية
44	.....	المبحث الثاني:	تعريف الأمن والسلامة البحريين
44	.....	المطلب الأول:	اختلاف وتداخل الدلالة
45	.....	الفرع 1:	إمكانية التمييز الشكلي
45	.....	أولا:	التعريف اللغوي
45	.....	-/I	الامن البحري
46	.....	-/II	السلامة البحرية
47	.....	ثانيا:	التعريف الاصطلاحي
47	.....	-/I	النشأة الاصطلاحية للأمن البحري
51	.....	-/II	النشأة الاصطلاحية للسلامة البحري
52	.....	الفرع 2:	تباين مدلول المصطلحين
53	.....	أولا	تداخل الترجمة
54	.....	-/I	المدلول الفرنسي والانجليزي
54	.....	-/II	غموض المدلول الجزائري
55	.....	ثانيا:	اختلاف مجالات التطبيق
56	.....	المطلب الثاني:	التشابه والتقارب بين المصطلحين
56	.....	الفرع 1:	تشابه الأهداف
56	.....	أولا:	البيئة البحرية الخالية من المخاطر
57	.....	ثانيا:	المحافظة على الأرواح وحماية السفن والمنشآت المينائية
58	.....	الفرع 2:	ترابط القواعد وتزاحم النصوص
58	.....	أولا:	إلزامية قواعد الأمن والسلامة البحريين
59	.....	ثانيا:	تزامم النصوص
61	.....	الفصل الثاني:	أبعاد الأمن والسلامة البحريين في المتوسط
61	.....	المبحث الأول:	الأبعاد الموضوعية
61	.....	المطلب الأول:	الأبعاد الموضوعية العامة
61	.....	الفرع 1:	البعد السياسي
63	.....	أولا:	مكانة قواعد الأمن والسلامة البحريين في النظام الدولي

64	-/I	الأمن والسلامة البحريين كجزء من الأمن والسلام الدوليين
64	-/II	أثر النظام الدولي الجديد على قواعد الأمن والسلامة البحريين
65	ثانيا:	الاستغلال السياسي لأحكام الأمن والسلامة البحريين
65	-/I	تحكيم المصالح الفردية للدول
66	-/II	المشرع بين الانقياد والمشاركة
67	الفرع2:	البعد البيئي
68	أولا:	الالتزام البيئي كأساس للسلامة البحرية
69	ثانيا:	انسحاب الالتزام البيئي لقواعد الأمن البحري
70	الفرع3:	البعد الاقتصادي
71	أولا:	اهتمام قواعد الأمن والسلامة البحريين بحماية الموارد البحرية
72	ثانيا:	التوفيق بين المصالح الاقتصادية المختلفة
74	الفرع4:	البعد الإنساني والاجتماعي
75	أولا:	الحقوق الاجتماعية والإنسانية لرجال البحر
75	ثانيا:	مدى التوفيق المبكر بين المطالب الأمنية والمطالب الاجتماعية والإنسانية
76	-/I	عدم تناسب الحلول الأمنية مع مبادئ التعامل الإنساني
76	-/II	النتائج السلبية للتدابير الأمنية على حقوق الإنسان
77	الفرع5:	البعد الجيوبولوتيكي
79	المطلب الثاني:	الأبعاد الموضوعية الخاصة
79	الفرع1:	سلامة وأمن الأفراد الملاحيين
80	الفرع2:	سلامة وأمن المنشآت البحرية
81	الفرع3:	أمن المعلومات البحرية
83	المبحث الثاني:	الأبعاد الإقليمية
83	المطلب الأول:	البحر المتوسط في السياسة الدولية
83	الفرع1:	التعريف بمنطقة المتوسط
84	أولا:	التسمية
84	ثانيا:	الخصائص الجغرافية
86	الفرع2:	أهمية البحر المتوسط
87	أولا:	الأهمية الاقتصادية

90	.....	ثانيا: الأهمية الاستراتيجية
91	.....	ثالثا: المتوسط بالنسبة للجزائر
93	.....	المطلب الثاني: صلاحيات الجزائر في المناطق البحرية في المتوسط
95	.....	الفرع 1: المناطق الخاضعة للسيادة الوطنية
96	.....	أولا: المياه الداخلية
96	.....	-/I تعريفها
96	.....	-/II النظام القانوني للمياه الداخلية
98	.....	ثانيا: البحر الإقليمي
98	.....	-/I تعريفه
98	.....	-/II النظام القانوني للبحر الإقليمي
101	.....	الفرع 2: المناطق الخاضعة للقضاء الوطني
102	.....	أولا: المنطقة المتاخمة
102	.....	-/I تعريفها
102	.....	-/II النظام القانوني للمنطقة المتاخمة
104	.....	ثانيا: المنطقة الاقتصادية الخالصة
104	.....	-/I تعريفها
104	.....	-/II النظام القانوني للمنطقة الاقتصادية الخالصة
107	.....	ثالثا: الجرف القاري
107	.....	-/I تعريفه
109	.....	-/II النظام القانوني للجرف القاري
110	البحار	رابعاً: أعالي
110	.....	-/I التعريف
110	.....	-/II النظام القانوني لأعالي البحار
112	.....	الفصل الثالث: التهديدات البحرية في المتوسط
113	.....	المبحث الأول: التهديدات المرتبطة بالأمن البحري
114	.....	المطلب الأول: التهديدات القديمة للأمن البحري
115	.....	الفرع 1: القرصنة البحرية
115	.....	أولا: تعريفها
115	.....	-/I في الفقه الدولي

115	.....	II- في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982
117	.....	ثانيا: القرصنة البحرية في المتوسط
118	.....	ثالثا: تأثيرات القرصنة البحرية
119	.....	الفرع2: حظر نقل الرقيق عن طريق البحر
119	.....	أولا: مفهوم حظر نقل الرقيق
121	.....	ثانيا: الآثار السلبية لتجارة الرقيق
123	.....	المطلب الثاني: التهديدات الجديدة للأمن البحري
123	.....	الفرع1: الاتجار غير المشروع بالمخدرات والمواد التي تؤثر على العقل
123	.....	أولا: التعريف
124	.....	ثانيا: الفلق الدولي من تنامي الاتجار بالمخدرات
125	.....	ثالثا: التعاون الدولي في محاربة الاتجار بالمخدرات
126	.....	الفرع2: البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار
126	.....	أولا: تعريف البث الإذاعي
126	.....	ثانيا: طريقة ومكان التشويش على الدول الساحلية
127	.....	ثالثا: حظر البث الإذاعي غير المصرح به من أعالي البحار
127	.....	الفرع3: الإرهاب البحري
127	.....	أولا: تعريف الإرهاب البحري
129	.....	ثانيا: آثار الإرهاب البحري
130	.....	ثالثا: التصدي للإرهاب البحري
130	.....	I- حماية الطرق والمسالك البحرية
130	.....	II- التدخل في أعالي البحار
131	.....	الفرع4: الهجرة غير الشرعية
131	.....	أولا: تعريفها
131	.....	ثانيا: طور الهجرة غير الشرعية
132	.....	I- المرحلة الأولى (قبل 1985)
132	.....	II- المرحلة الثانية (من 1985 إلى 2000)
132	.....	III- المرحلة الثالثة (بداية من سنوات 2000)
133	.....	ثالثا: أسباب الهجرة غير الشرعية

134	رابعاً: الآثار المترتبة على الهجرة غير الشرعية في المتوسط
134	الفرع5: نقل أسلحة الدمار الشامل
134	أولاً: التعريف
135	ثانياً: أنواع أسلحة الدمار الشامل
135	-/I أسلحة نووية
136	-/II أسلحة كيميائية
136	-/III أسلحة بيولوجية أو جرثومية
136	ثالثاً: الخطر الدولي لانتشار أسلحة الدمار الشامل
137	الفرع6: الجريمة المنظمة
137	أولاً: تعريفها
138	ثانياً: خصائص الجريمة المنظمة
140	ثالثاً: آثار الجريمة المنظمة
141	-/I من الناحية الاقتصادية
141	-/II من الناحية السياسية
141	-/III من الناحية الاجتماعية
142	المبحث الثاني: التهديدات المرتبطة بالسلامة البحرية
142	المطلب الأول: التلوث البحري
142	الفرع1: أخطار التلوث البحري
142	أولاً: تعريف التلوث البحري
142	ثانياً: أسباب تلوث مياه البحر
143	-/I ملوثات صناعية
144	-/II الملوثات الطبيعية
144	الفرع2: تلوث البحر المتوسط
145	المطلب الثاني: الأخطار والحوادث البحرية
145	الفرع1: الأخطار البحرية
147	أولاً: الأخطار الناجمة عن العامل البشري
149	ثانياً: الأخطار الناجمة عن العامل التقني
149	ثالثاً: الأخطار الناجمة عن العامل الطبيعي أو القوة القاهرة
150	الفرع2: الحوادث البحرية

151	أولاً: التلّف
151	ثانياً: الحريق والانفجار
153	ثالثاً: التصادم
155	رابعاً: الارتطام
155	خامساً: الجنوح
156	سادساً: فقدان
156	سابعاً: الغرق
158	الفصل الرابع: مبادرات الأمن والسلامة البحريين المتخذة في المتوسط
158	المبحث الأول: مبادرات الأمن البحري في المتوسط
159	المطلب الأول: المبادرات المتعددة الأطراف
160	الفرع 1: الحوار الأطلسي المتوسطي
160	أولاً: النشأة:
161	ثانياً: الجزائر والحوار الاطلسي المتوسطي
162	ثالثاً: عملية المسعى النشط
163	الفرع 2: الشراكة الأورومتوسطية (مسار برشلونة)
163	أولاً: النشأة:
164	ثانياً: القوات الأوروبية للتدخل السريع
164	ثالثاً: الجزائر ومسار برشلونة
165	الفرع 3: سياسة الجوار الأوروبية
165	أولاً: نشأتها
166	ثانياً: أهدافها
166	ثالثاً: القضايا التي تعالجها سياسة الجوار الأوروبية
167	الفرع 4: مبادرة خمسة زائد خمسة دفاع
167	أولاً: نشأتها
168	ثانياً: أهداف المبادرة
169	الفرع 5: الوكالة الأوروبية لمراقبة وحماية الحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي
169	أولاً: نشأتها
170	ثانياً: مهام الوكالة
171	ثالثاً: أهدافها

171	.....	الفرع6: الاتحاد من أجل المتوسط
171	.....	أولا: النشأة
172	.....	ثانيا: الأهداف
173	.....	المطلب الثاني: المبادرات الثنائية
173	.....	الفرع1: الاتفاق الجزائري الايطالي
174	.....	الفرع2: الاتفاق الجزائري الفرنسي
174	.....	الفرع3: الاتفاق الجزائري الاسباني
175	.....	المبحث الثاني: مبادرات السلامة البحرية في المتوسط
175	.....	المطلب الأول: المبادرات المتعددة الأطراف
176	.....	الفرع1: المركز الاقليمي للاستجابة الطارئة للتلوث البحري في المتوسط
176	.....	أولا: الإنشاء
177	.....	ثانيا: الأهداف
177	.....	ثالثا: المهام
178	.....	الفرع2: مذكرات التفاهم
180	.....	أولا: مذكرة التفاهم لباريس
181	.....	ثانيا: مذكرة التفاهم للبحر الأبيض المتوسط
182	.....	ثالثا: جهاز المراقبة
183	.....	الفرع3: الوكالة الأوروبية للسلامة البحرية
183	.....	أولا: نشأة الوكالة
183	.....	ثانيا: مهام الوكالة
184	.....	الفرع4: المخطط الاستعجالي للتصدي للتلوث البحري
185	.....	أولا: التعريف بالمخطط
185	.....	ثانيا: سياق المخطط الاستعجالي
186	.....	ثالثا: أهداف المخطط الاستعجالي
187	.....	الفرع5: مشروع سيفماد للنقل البحري
187	.....	أولا: تاريخ المشروع
187	.....	ثانيا: تنفيذ المشروع
188	.....	الفرع6: منتدى حراس السواحل
188	.....	أولا: إنشاء المنتدى
189	.....	ثانيا: أهداف المنتدى

189	.....	ثالثا: مجالات وتوصيات المنتدى
191	.....	الفرع7: مبادرة الاقتصاد الأزرق
193	.....	أولا: دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الاستراتيجية الأمنية
197	.....	ثانيا: محاور استراتيجية الاقتصاد الأزرق في الجزائر
200	.....	المطلب الثاني: المبادرات الثنائية
200	.....	الفرع1: الاتفاق الجزائري الايطالي
200	.....	أولا: مخطط تنسيق عمليات البحث والإنقاذ
201	.....	ثانيا: أهداف الاتفاق
201	.....	ثالثا: الاجراءات المتخذة للدخول إلى منطقة البحث والانتقاد للمتعاقد الآخر
201	.....	الفرع2: الاتفاق الجزائري الاسباني
203	.....	الفصل الخامس: الاستراتيجية البحرية الجزائرية في المتوسط
204	.....	المبحث الأول: الممارسات الإستراتيجية للأمن والسلامة البحريين
204	.....	المطلب الأول: تطور الإطار المؤسسي للأمن والسلامة البحريين
205	.....	الفرع1: عمل الدولة في البحر
206	.....	أولا: نظام تعدد المتدخلين
206	.....	I/- هياكل نظام تعدد المتدخلين
209	.....	II/- تقييم نظام تعدد المتدخلين
210	.....	ثانيا: نظام أحادية المتدخلين
210	.....	I/- إنشاء المصلحة الوطنية لحرس السواحل
212	.....	II/- مميزات هذا التنظيم
214	.....	الفرع2: صلاحيات وتنظيم الجهاز المكلف بالأمن والسلامة البحريين
214	.....	أولا: صلاحيات المصلحة الوطنية لحرس السواحل
214	.....	I/- صلاحيات المحافظة على الأمن البحري
218	.....	II/- صلاحيات المحافظة على السلامة البحرية
219	.....	ثانيا: تنظيم المصلحة الوطنية لحرس السواحل
220	.....	I/- على المستوى المركزي
221	.....	II/- على المستوى الجهوي
221	.....	III/- على المستوى المحلي
222	.....	المطلب الثاني: الرؤيا الجزائرية للأمن والسلامة البحريين

222	الفرع 1: التدخل وفق الإطار القانوني للأمن والسلامة البحريين
223	أولاً: على المستوى الوطني
223	-/I مجابهة تهديدات الأمن البحري
229	-/II مجابهة تهديدات السلامة البحرية
231	ثانياً: على المستوى الدولي
231	-/I التعاون مع الدول
235	-/II التعاون مع المنظمات الدولية
237	الفرع 2: معوقات الاستراتيجية المتبعة للأمن والسلامة البحريين
237	أولاً: فيما يخص الأمن البحري
240	ثانياً: فيما يخص السلامة البحرية
240	المبحث الثاني: التصور المستقبلي للإستراتيجية البحرية الجزائرية
242	المطلب الأول: إعادة بناء الاستراتيجية للأمن والسلامة البحريين
242	الفرع 1: تحديد الأولويات في بناء الاستراتيجية الوطنية
243	أولاً: السياق الوطني للإستراتيجية البحرية
244	-/I تفعيل عمل المجلس الأعلى للبحر
244	-/II توحيد الإطار الوطني للأمن والسلامة البحريين
245	ثانياً: السياق الدولي للإستراتيجية البحرية
245	-/I التهديدات الشاملة
246	-/II جغرافيا المخاطر والتهديدات البحرية
247	الفرع 2: أثر القوة البحرية في الاستراتيجية البحرية
247	أولاً: إعادة التأكيد على إطار عمل الدولة في البحر
247	-/I فرض حدود مساحاتنا البحرية
249	-/II مراقبة مناطقنا البحرية
251	ثانياً: حماية مواطنينا وسفننا
253	المطلب الثاني: العمل الدبلوماسي للإستراتيجية البحرية
253	الفرع 1: التأثير في المحيط الإقليمي والدولي
254	أولاً: الدفاع عن المصالح الاقتصادية
256	ثانياً: التأكيد على حقوقنا في مياها
257	الفرع 2: المساهمة في احترام حقوق وواجبات الدول في البحار

258 أولاً: تشجيع المجال البحري الدولي الدائم

259 ثانياً: الاستعداد للمستقبل

260

الخاتمة:

قائمة المراجع:

الملاحق:

الفهرس: