

الأمن البحري: الإطار النظري والقانوني

أسراء سعدي محمد

الاستاذ الدكتور: احمد علي محمد

جامعة الانبار كلية القانون والعلوم السياسية قسم العلوم السياسية

israasaadi2019@gmail.com

dr.ahmedpolitics@uoanbar.edu.iq

إن مفهوم الأمن البحري معقد بسبب التأثيرات السياسية والأيدولوجية، حيث يعتبر ضروريًا للملاحة البحرية والازدهار، وجهدًا للحفاظ على الاستقرار الدولي وأمن المحيطات. غالبًا ما تكون المفاهيم ذات الصلة غامضة، وتقتصر إلى التوضيح بشأن القضايا المحتملة والتدابير اللازمة لضمان الأمن البحري. يشمل الأمن البحري الجهود الحكومية والمنظمات المتخصصة للتصدي للتهديدات والأنشطة غير القانونية في المجالات البحرية، والتي تُعرف بأنها حماية المناطق البحرية من التهديدات المتمدة والإجراءات غير القانونية ويتميز الأمن البحري عن السلامة البحرية، حيث يتناول الأمن التهديدات البشرية والإرهاب البحري، بينما تتعلق السلامة بالمخاطر البيئية والظروف الطبيعية. يتطلب تحقيق الأمن البحري ضمان الاستقرار الوطني والأمن العالمي، بما في ذلك الحفاظ على المناطق البحرية والبيئات البحرية. ويعتبر الأمن البيئي هدفًا أساسيًا، حيث تتضمن الاتفاقيات الدولية التي تهدف إلى تنظيم الأنشطة البحرية، وحماية البيئة البحرية، ومكافحة الجريمة البحرية. يتطلب الأمن البحري تعاونًا دوليًا متنوعًا في مجالات مثل التعاون القضائي، وتسليم المجرمين، وتبادل الأدلة، والحفاظ على البيئة البحرية، وتنظيم الحدود البحرية، وتعزيز القوات البحرية، وتنظيم النقل البحري. ويعزز هذا التعاون الأمن البحري، ويساهم في التنمية الاقتصادية، ويحافظ على البيئة، ويضمن انسيابية الحركة البحرية والتجارة البحرية.

Abstract:

The concept of maritime security is complex due to political and ideological influences, as it is considered essential for seafaring and prosperity, and an effort to maintain international stability and oceanic security. The related concepts are often ambiguous, lacking clarification regarding potential issues and necessary measures to ensure maritime security. Maritime security encompasses governmental efforts and specialized organizations to address threats and unlawful activities in maritime domains, defined as the protection of maritime areas from intentional threats and unlawful actions. Maritime security is distinguished from maritime safety, with security addressing human threats and maritime terrorism, while safety concerns environmental risks and natural conditions. Achieving maritime security involves ensuring national stability and global security, including the preservation of maritime areas and marine environments. Environmental security is a primary goal, involving international agreements aimed at regulating maritime activities, protecting marine environments, and combating maritime crime. Maritime security requires diverse international cooperation in areas such as judicial collaboration, extradition of criminals, evidence exchange, maritime environmental preservation, maritime border regulation, naval force enhancement, and maritime transportation organization. This cooperation enhances maritime security, contributes to economic development, preserves the environment, and ensures the smooth flow of maritime traffic and maritime trade.

الأمن البحري: الإطار النظري والقانوني

تغطي المياه أكثر من نصف الكرة الأرضية، كما أن جل التجارة العالمية يتم نقلها عبر المياه وكذلك موارد الطاقة الاحفورية، لذا تُعد حماية الطرق البحرية مسألة حيوية، حظيت بأهتمام كبير من المختصين الذين افردوا لها جهودهم البحثية كما حظي الموضوع بأهتمام القانون الدولي والمنظمات الدولية منذ وقت مبكر وهما جانبان يشكلان الاطار النظري للأمن البحري.

أشكالية البحث:

يُعد الأمن البحري احد اهم النقاط والحساسة التي باتت محور الدول والمنظمات الدولية، إذ ان وجود تهديدات في البحار أدى بالتالي الى سعي الدول والمنظمات الدولية العمل على ضمان وأمن البحار، ولذلك لأعتبرها الطريق المهم لأمدادات الموارد الاقتصادية لدول العالم أجمع، إذ تعد الممرات المائية شريان طرق الإمدادات، وخصوصا أمن أمدادات الطاقة،وعليه، فإن هذا الأمر يقودنا الى تساؤل رئيس مفاده: ما هو الأمن البحري من ناحية الأطار النظري والقانوني؟، ومن هذا السؤال المركزي تنفرع مجموعة من الأسئلة لعل أهمها:

١- ما هو مفهوم الأمن البحري؟

٢- ما هي أهم الجهات القانونية التي ركزت على ضمان الأمن البحري؟

٣- ما هي أهم الادوات القانونية التي تعمل على ضمان الأمن البحري؟

فرضية البحث:

تتعلق الدراسة من فرضية أساسية وهي: الأطار النظري والقانوني للأمن البحري من أهم المحاور التي يسعى المجتمع الدولي الى تحديدها من أجل ضمان استقرار امن الطاقة والاقتصاد العالمي.

أهداف البحث: تهدف الدراسة الى بيان مفهوم الأمن البحري كمفهوم جديد، وكذلك أهم الأطار القانونية التي تسعى الى ضمان أمن البحار.

منهجية البحث: استندت الدراسة في التحقق من صحة فرضيتها إلى المنهج التحليلي لتفسير البيانات وتحليل متغيرات الظاهرة موضوع

الدراسة، وكذلك المنهج القانوني من خلال بيان أهم الأطار القانونية التي تبين موضوع الدراسة

هيكلية البحث:

تتقسم الدراسة على مطلبين، فضلاً عن المقدمة والخاتمة يتناول المطلب الاول الأطار النظر للأمن البحري، أما المطلب الثاني فيتناول الأطار القانوني للأرهاب البحري.

الملخص:

يُعد مفهوم الأمن البحري بسبب التأثيرات السياسية والايديولوجية، حيث يعتبر ضرورة للبحار والازدهار وجهداً للحفاظ على استقرار النظام الدولي والبحار، إذ أن المفاهيم المتعلقة به غامضة بدون توضيح للقضايا المحتملة والإجراءات الضرورية لضمان الأمن البحري، ويشمل الأمن البحري الجهود الحكومية والهيئات المختصة لمواجهة التهديدات والأعمال غير القانونية في المجال البحري ويُعرف بحماية المجال البحري من التهديدات والأعمال غير القانونية المتعمدة إذ يتميز بين الأمن البحري والسلامة البحرية، حيث يرتبط الأمن بالتهديدات الإنسانية والإرهاب البحري، بينما تتعلق السلامة بالمخاطر البيئية والظروف الطبيعية، ويشمل الأمن البحري تحقيق الاستقرار الوطني والأمن العالمي، إن ضمان الأمن البحري يشمل حفظ المساحات البحرية والبيئة البحرية، ويعتبر الأمن البيئي هدفاً رئيسياً، إذ يتضمن ذلك اتفاقيات دولية تهدف إلى تنظيم النشاطات البحرية وحماية البيئة البحرية ومكافحة الجريمة البحرية ويتطلب الأمن البحري تعاوناً دولياً متعدد الأشكال في مجالات مثل التعاون القضائي وتسليم المجرمين وتبادل الأدلة وحفظ البيئة البحرية وتنظيم الحدود البحرية وتعزيز القوات البحرية وتنظيم النقل البحري. هذا التعاون يعزز الأمن البحري ويسهم في التنمية الاقتصادية والحفاظ على البيئة وضمان سلامة الحركة البحرية والتجارة البحرية.

المطلب الأول: الإطار النظري للأمن البحري

إن مفهوم الأمن البحري متنوع ومعقد بسبب التأثيرات السياسية والايديولوجية. وقد يُعسر الأمن البحري على أنه حاجة ضرورية لمستقبل البحار والازدهار. ويمكن تصويده أيضاً على أنه الجهد للحفاظ على استقرار النظام الدولي والبحار^(١). وتبقى المفاهيم المتعلقة بهذه المسألة غامضة، دون توضيح للقضايا المحتملة للحفاظ عليها والإجراءات الواجب اتخاذها لضمان أمن البحار. ومن هذا المنطلق يتم تقديم تصور للأمن البحري، على أنه تلك الإجراءات التي تُنفذها الجهات الحكومية والهيئات المختصة لمواجهة التهديدات والمخاطر غير القانونية في مجال البحار، وذلك بهدف تحقيق الأمن والاستقرار في هذا النطاق^(٢) كما يعرف (الأمن البحري) بأنه: "مزيج من الإجراءات الوقائية والاستجابة لحماية المجال البحري من التهديدات والأعمال غير القانونية المتعمدة"^(٣) ويعرف أيضاً "بأنه الأمن من الإرهاب والقرصنة والتهديدات المماثلة، وكذلك المنع الفعال لجميع الأنشطة غير المشروعة في البحر مثل تلويث البيئة البحرية، والاستغلال غير المشروع للموارد البحرية؛ والهجرة غير الشرعية؛ وتهريب المخدرات والأشخاص، والأسلحة والأشياء الأخرى التي يمكن استخدامها في أنشطة إرهابية"^(٤) وعادة ما يستخدم الأكاديميون مفهوماً شاملاً للأمن البحري يشمل مجموعة واسعة من الأمور، مثل الأنظمة القانونية ومكافحة التهديدات البحرية والحفاظ على البيئة، بالإضافة إلى القضايا الاجتماعية والاقتصادية. وهذا المفهوم يمتد ليشمل مجالات متعددة، ويُعزز فهمنا للتحديات التي تواجه المجتمع، ويعكس التنوع الكبير للقضايا التي يهتم الأكاديميون بدراساتها وتحليلها^(٥). ومن هذا المنطلق يُعرف الأمن البحري على أنه "مزيج من التدابير الوقائية والاستجابة العملية لحماية المجال البحري من التهديدات والأعمال غير المشروعة المتعمدة"^(٦) ويحظى مفهوم (الأمن البحري) بأهمية كبيرة وتعقيد في الواقع، إذ تتضمن أبعاده جهوداً متعددة فضلاً عن كيانات دولية عامة وخاصة، وتهدف تلك الجهود إلى الحفاظ على حرية الملاحة البحرية وضمان الأمن في البحار. إذ يتعين أن يكون هناك تعريف واضح للأمن البحري على الصعيد النظري، ولكن عند التطبيق العملي، يكون هذا التعريف مسؤولية حكومية، إذ إن سلطة اتخاذ القرارات تتوقف على الإختيارات السيادية للدول، وهذا الأمر يؤثر بشكل كبير على التعاون الدولي على الصعيد البحري^(٧)، من جهة أخرى يُميز المختصون بين مفهومي الأمن البحري والسلامة البحرية. إذ يتعلق الأمن البحري بالتهديدات والمخاطر البشرية، بينما ترتبط السلامة البحرية بالمخاطر البيئية والظروف الطبيعية، ويشمل الأمن البحري التهديدات الإنسانية مثل الهجمات والإرهاب البحري، بينما تتضمن السلامة البحرية المخاطر البيئية مثل الظروف الجوية القاسية ومخاطر الملاحة،

ويدار الأمن البحري عادة في السياق الفيدرالي ويُسمح للتعاون مع الشركاء الدوليين عن طريق إتفاقيات تسمح للدول الساحلية والجماعات الدولية بتبادل المساعدة^(٨) إن الحفاظ على استقرار النظام البحري يُعد أمرًا ضروريًا، إذ يجب توجيه الإهتمام إلى المحيطات قاعاً ومياًهاً وجواً. وتقدم دراسة كندية أربعة مبادئ أساسية لاستعمال المحيطات بمثابة مصدر للثروة ونظام دعم الحياة ووسيط للتجارة والاتصالات، وتشدد على ضرورة استخدام المحيطات بطرق مستدامة وآمنة^(٩) وبغية المساهمة في تحديد تعريف قانوني أو متفق عليه دوليًا. قدّم الخبراء عناصر للأمن البحري، منها:^(١٠)

- ١- تحقيق الإستقرار الوطني والأمن العالمي.
- ٢- ضمان السيادة والأمن الإقليمي، والحفاظ على استقلالية الدول.
- ٣- حفظ أمن المسطحات المائية وممرات النقل البحري.
- ٤- ضمان أمن استخدام واستغلال موارد قاع البحر.
- ٥- الحفاظ على بيئة البحر والحياة البحرية.
- ٦- حماية جميع البحارة والصيادين.
- ٧- توفير الحماية الأمنية من الجرائم البحرية. ومن هذا المنظور فإن المجالات الإجرامية الاساسية المهددة للأمن البحري تتركز على:^(١١)
 - ١- الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية، (المادة (١٠٨) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)
 - ٢- إنتشار الأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية، (المادة (٢٣) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار)
 - ٣- الأعمال الإرهابية و أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن، (المواد (١٠٠، ١٠١، ١٠٢، ١٠٣، ١٠٤، ١٠٦، ١٠٧) من الإتفاقية)

وبين (Chris Rahman) خمسة جوانب رئيسة للأمن البحري، إذ ركّز على الجوانب العلمية، ويتمثل تفكيره في تفاعل وتداخل هذه الجوانب لتشكيل نظرة متعددة لمشكلة إدارة البحار وضمان الأمن فيها. فتعتمد استراتيجيات الدول عادة على جمع أكثر من واحدة من هذه الجوانب، والتي تتضمن^(١٢):

 ١. أمن البحر نفسه: يتضمن هذا الجانب حفظ وتأمين المساحات البحرية من التهديدات والمخاطر المحتملة، وإن البيئة البحرية ينبغي أن تكون هدفاً لسياسة أمنية بحرية من أجل تأمين البيئة البحرية الحية وغير الحية وتحقيق البيئة الصحية للمحيطات ولنوعية الحياة على الأرض وتأثيرها في المناخ العالمي^(١٣) فلحفظ المحيطات والبحار وضمان أمنها، وضعت اتفاقيات دولية خاصة. كإتفاقية (لندن ١٩٧٢م) وبروتوكولها لسنة ١٩٩٦م الذي يهدف لمنع التلوث البحري الناجم عن اغراق النفايات، وتتص هذه الإتفاقيات على منع استخدام المحيطات كمكب للنفايات، ونظراً لزيادة نسبة النفايات مقارنة بالملوثات البحرية والتي وصلت إلى (١٠٪) وتهدف هذه الإتفاقيات إلى تنظيم تلوث البحار والمحيطات، وذلك عن طريق توضيح الإجراءات اللازمة لإدارة النفايات بشكل مناسب، وهو مبدأ تؤكد (إتفاقية لندن وبروتوكولها)^(١٤). وتم توقيع إتفاقية دولية أخرى لمنع تلوث البيئة البحرية من قبل السفن في عام 1973م، وتم تعديلها في عام 1978م، وتُعد هذه الإتفاقية من أهم الإتفاقيات الدولية وتتعامل مع قضية منع التلوث الناتج عن السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية، وتتضمن الإتفاقية توجيهات ولوائح تهدف إلى تقليل ومنع التلوث البيئي الناتج عن السفن، سواء كان ذلك عن طريق تسرب النفط والمواد السائلة الضارة بكميات كبيرة، أو عن طريق التخلص غير الملائم للقمامة في البحار^(١٥).
 ٢. إدارة المحيطات: يتعلق هذا الجانب بضمان إدارة فعالة للبيئة البحرية والموارد الطبيعية المتجددة وغير المتجددة، إذ تمتلك الإتفاقيات الدولية قواعد وتنظيمات تدير استخدام المحيطات، إذ تنشئ وتنفذ سياسات وممارسات تحكم استخدام المحيط وأصحاب المصلحة، وتقود الأمم المتحدة جهوداً دولية تهدف إلى تنظيم إدارة المحيطات والبحار بطريقة تعاونية وسلمية، عن طريق إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، وتُركز هذه الإتفاقيات أيضاً على الحفاظ على نظافة البحار والمحيطات من التلوث^(١٦) ومن الإتفاقيات الأخرى التي تهدف إلى الحفاظ على أمن وسلامة المحيطات هي^(١٧):
 - أ- إتفاقية منع تلوث البحار بالنفط لعام ١٩٥٤م، وهي إتفاقية دولية تهدف إلى منع تلوث البحار بالنفط وتوجيه الدول لاتخاذ إجراءات للحفاظ على نظافة البيئة البحرية.
 - ب- إتفاقية منع التلوث الناجم عن السفن (١٩٧٣م) مع تعديلاتها بوساطة بروتوكول (١٩٧٨م)، وتهدف إلى التحكم في التلوث البيئي الناجم عن نشاط السفن والحفاظ على نظافة المحيطات. وتشمل أيضاً اتفاقيات دولية لتطوير الإطار القانوني للمحيطات والبحار، مثل إتفاقية الأمم

المتحدة لعام ١٩٩٠م بشأن الأرصدة السمكية المتداخلة لضمان الاستدامة في استغلال موارد الأسماك عالمياً^(١٨) إن تعزيز حماية الحدود البحرية وتأكيد سيادة الدول وحقوقها في المساحات البحرية هو جانب أساس في الإتفاقيات الدولية، إذ يتعلق بتحديد الحدود والمناطق الاقتصادية الخاصة والمياه الإقليمية، مما يسهم في تنظيم الأنشطة البحرية والحفاظة على الأمن والأستدامة في البيئة البحرية وتتطلب فعالية إدارة المحيطات تعاوناً إقليمياً ودولياً، وذلك عن طريق التعاون بين الدول الساحلية في مناطقها البحرية، وذلك وفقاً لاختصاصاتها المحددة في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢^(١٩) وتهدف هذه الإدارة إلى مكافحة التهريب والاتجار بالمخدرات والمواد الطبية غير المشروعة، بالإضافة إلى مراقبة الهجرة غير الشرعية التي تؤثر في الأمن البحري، ولذلك يتم استغلال السفن واليخوت في عمليات تهريب الممنوعات والأسلحة، كما يشكل التسلل غير الشرعي والهجرة غير الشرعية تهديداً للأمن البحري، إذ يتعرض المهاجرون لمخاطر الغرق والأمن بينما يحاولون الوصول إلى البلدان الأخرى، وفي بعض الحالات، يمكن للمهاجرين إن يتحولوا إلى عناصر إجرامية أو قراصنة يمارسون أعمال السلب والخطف، وقد يتم تجنيدهم من قبل جماعات إجرامية لتنفيذ أعمال تهديدية تؤثر في الأمن البحري.

٣. حماية الحدود البحرية: يتضمن تأمين الحدود البحرية ومنع تهريب البضائع والتجارة غير الشرعية.

٤. الأنشطة العسكرية في البحر: ويشمل تطوير القوات البحرية والاستراتيجيات العسكرية للتعامل مع تهديدات أمنية بحرية، وقد ركز التفسير التقليدي لأمن البحار على النشاط العسكري في البحر والعمليات المتعلقة بالتجارب النووية في المياه^(٢٠). ففي قراره رقم (١٨٧٦) لعام (٢٠٠٩م)، أكد مجلس الأمن على إن إنتشار الأسلحة النووية والكيميائية والبيولوجية، ووسائل نقلها، يشكل تهديداً للأمن الدولي، مما يستدعي اتخاذ إجراءات لمنع نقل هذه الأسلحة عبر البحار، وطلب المجلس من جميع الدول تفتيش السفن في المياه الدولية إذا كانت هناك معلومات تشير إلى وجود شحنات محظورة تحملها تلك السفن، سواء كانت تلك الشحنات قيد التوريد أو البيع أو النقل أو التصدير^(٢١).

٥. التنظيم الأمني لنقل البحار: وهذا الجانب يركز على ضمان سلامة حركة الملاحة والتجارة البحرية عبر تبادل المعلومات والتعاون الدولي، وتقوم الجهات المعنية من الدول بتنظيم الملاحة والنقل البحري، بما يتوافق مع القوانين البحرية، وتفعيل إجراءات السلامة وحماية البيئة البحرية من التلوث، وتصدر شهادات التسجيل والتراخيص البحرية، وتقوم بالتحقيق في حوادث البحر وتنبيه السفن، وتعمل كوسيط بين سلطات الدولة والمنظمة البحرية الدولية، وتطبق وزارة النقل والاتصالات المتطلبات الأمنية والدولية على السفن والموانئ وتمنح شهادات الأمتثال الأمني بعد فحوص ميدانية^(٢٢) ويرتكز هذا التفكير المبني على تلك الجوانب الخمسة لتحقيق التوازن بين الأبعاد المتعددة للأمن البحري عن طريق النهج العلمي والاستراتيجي للتعامل مع التحديات البحرية.

المطلب الثاني: الإطار القانوني للأمن البحري

إن الإطار القانوني للأمن البحري يُشكّل هيكلاً متعدد الأبعاد، إذ يضم اتفاقيات ومعاهدات دولية تهدف إلى تنظيم النشاطات البحرية وضمان سلامة البحار والمحيطات. هذه الإتفاقيات توجه دور الدول وتحدّد التزاماتها في تعزيز الأمن البحري والتعاون لمواجهة التهديدات، وقد تنوعت بين حرية الملاحة وحماية البيئة البحرية ومكافحة القرصنة والجريمة البحرية، وتجسد هذه التشكيلة المعقدة وضرورة التنسيق لتحقيق الأهداف المشتركة، ومن هذه الإتفاقيات هي:

- ١- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م: في ١٦ نوفمبر ١٩٩٤، دخلت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيز التنفيذ لتنظيم استخدام مياه البحار عالمياً، مع التركيز على البيئة والموارد، وتدرس قضايا السيادة البحرية، واستغلال المناطق البحرية، وحقوق الملاحة. وقد إنضمت ما يقارب من (١٦٦) إليها حتى يناير ٢٠١٤^(٢٣).
- ٢- إتفاقية ماربول (MARPOL): وأسست إتفاقية (MARPOL) البيئية بهدف منع تلوث السفن وجمعت بين الإتفاقية الأصلية وبروتوكول ١٩٧٨م. لتنظم العمل البحري مع (SOLAS و STCW)^(*) كإتفاقيات رئيسة، والميثاق المشترك لهذه الإتفاقيات تم تنفيذه في ١٩٨٣م^(٢٤).
- ٣- إتفاقية جنيف للعبور الآمن والترانزيت عبر البحار الدولية (GMT) عام ١٩٤٩م تهدف إتفاقية جنيف للعبور الآمن والترانزيت عبر البحار الدولية إلى تعزيز حرية الملاحة والعبور الآمن للسفن عبر المحيطات والبحار الدولية، وتُعد هذه الإتفاقية جزءاً من التشريع الدولي الذي ينظم النشاطات البحرية ويسهم في تجنب الحوادث والتصادمات بين السفن في المناطق المفتوحة^(٢٥).
- ٤- إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (Convention SUA) وهي إتفاقية دولية لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة اقترحتها النمسا ومصر وإيطاليا، وقد اعتمدت في عام ١٩٨٨م وحدثت في عام ٢٠٠٥م لتشمل جرائم أوسع

نطاقاً مع تعزيز عنصر المساءلة. وهدفها حماية سلامة الملاحة والبشر والممتلكات، وتتطلب التعاون بين الدول لمحاسبة المتورطين وتنفيذ العقوبات^(٢٦).

٥- إتفاقية مكافحة الإجرام البحري (Crimes Convention): عقدت إتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية في نوفمبر عام ٢٠٠٠م ودخلت حيز العمل في سبتمبر عام ٢٠٠٣م. وهدفها تعزيز التعاون الدولي لمواجهة الجريمة المنظمة عن طريق ثلاثة بروتوكولات: منع الاتجار بالأشخاص، وتهريب المهاجرين، ومكافحة تصنيع وتجارة الأسلحة النارية غير المشروعة، وتعكس هذه الإتفاقية اعتراف الدول بأهمية التعاون الدولي في مواجهة التحديات الأمنية العابرة للحدود^(٢٧).

٦- إتفاقية اليونيدروا (UNIDROIT): نشرت مبادئ إتفاقية (اليونيدروا) في عام ١٩٩٤م، وآخر تعديل في عام ٢٠٢١م، وتركز الإتفاقية على توحيد القوانين الخاصة بين الدول في مجالات مثل العقود والتجارة الدولية، والتي تعطي الأسس التجارية لقانون البحار، أي تكمل إتفاقية إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، المعتمدة في عام ١٩٨٢، التي تحدد حقوق وواجبات الدول في المياه البحرية^(٢٨). وهناك إتفاقيات أخرى متعددة تعتمدها الدول في العمل على الحفاظ على الأمن البحري، كإتفاقية (إتفاقية لندن لعام 1972م)، إتفاقية الحد من إستعمال مواد السموم القاتلة والمؤذية (LC)، (إتفاقية برشلونة لعام ١٩٧٦م) وإتفاقية (إتفاقية حظر إستعمال وتكديس وإنتاج ونقل الألغام المضادة للأفراد وتدمير تلك الألغام لعام ١٩٩٧م)، وهناك إتفاقيات أخرى ولكن هذه الإتفاقيات والمعاهدات هي التي أرست الأساس القانوني للأمن البحري ويتجلى دور الإطار القانوني المتمثل في الإتفاقيات والمعاهدات الدولية ذات الصلة بالأمن البحري كوسيلة رئيسة لضمان الاستقرار والتعاون في المياه البحرية. هذا الإطار يساعد في تحديد حقوق وواجبات الدول، وتنظيم النشاطات البحرية، ومواجهة التحديات مثل التلوث والقرصنة، ويسهم هذا التعاون الدولي في خلق بيئة آمنة ومستدامة للملاحة واستغلال الموارد البحرية، وبالتالي يسهم في تعزيز التنمية والإزدهار على الصعيدين الإقليمي والعالمي إن الأمن البحري بوجود هذه المساحة الواسعة من المياه على الكرة الأرضية لا يمكن تحقيقه الا عن طريق تضافر جهود القوى الدولية والإقليمية في النقاط التي تحتاج إلى ضمان سلامتها وأمنها، ومن ثمّ يمكن أن يأخذ التعاون الدولي أشكالاً متعددة وهي:

- ١- التعاون القضائي تتم المعاقبة على الجرائم العابرة للحدود عبر التعاون بين الدول، إذ يمكن لدولة ن تطلب من دولة أخرى تسليم أو محاكمة متهم موجود في أقاليمها، وتقوم الدولة المطلوب منها بتسليم كل المستندات والأدلة اللازمة للقضية، وإذا وافقت على ذلك، تتولى الدولة المطالبة بالتحقيق والمحاكمة بموجب قوانينها، وتتوقف الدولة الطالبة عن ملاحقة المتهم، وتتم محاكمته في دولة المحاكمة، ويُعد حكمها نافذاً^(٢٩).
- ٢- تسليم المجرمين تُنفَّذ عمليات تسليم المجرمين بين الدول وفقاً للإتفاقيات الدولية، مع مراعاة الجوانب القانونية وشروط محددة، وتشمل الشروط احترام الوضع القانوني للدولة المسلمة وإعفاء الجرائم ذات الطابع السياسي أو العسكري، وتمنع بعض الدول تسليم رعاياها، ويُعتبر العفو الشامل أو إنتهاء الدعوى عوامل لعدم التسليم، وتعمل جهات دولية مثل الأنتربول وتحالفات إقليمية على تسهيل هذه العمليات^(٣٠).
- ٣- تبادل الأدلة تُلزم الدول الأعضاء في الإتفاقية بتقديم المساعدة في جمع وتبادل الأدلة والآثار المتعلقة بالجرائم الإرهابية التي تحدث على أراضيها ضد دول أعضاء أخرى، وتتيح الإتفاقية للدول المتضررة إمكانية طلب المساعدة في التحقيق وتقديم النتائج للدول ذات الصلة، مع التأكيد على ضرورة التعاون في جمع وتوثيق الأدلة القانونية^(٣١) وتعاني معظم التشريعات الداخلية لمكافحة القرصنة البحرية من نقائص، وهناك أربع دول فقط في الإتحاد الأوروبي (ألمانيا، هولندا، السويد، فنلندا) تسمح قوانينها بملاحقة واعتقال ومحاكمة القرصنة بغض النظر عن جنسيتهم أو جنسية الضحايا أو جنسية السفن المستهدفة، في حين تتجنب معظم الدول التدخل القضائي إلا في حالة تورط مواطنيها أو هجوم القرصنة على مصالح مواطنيها^(٣٢). كما إن المادة (١٠١) من إتفاقية قانون البحار تشترط إن القرصنة تحدث في المياه البحرية العالية أو خارج سلطة الدولة. لكن هذا لا يتناسب مع الواقع العلمي، إذ يجب الاعتراف بالقرصنة بغض النظر عن الموقع، فالمادة لا تعكس تلك الأعمال كقرصنة بحرية في القانون الدولي، بل تصنفها كسطو مسلح، وهذا يعيق مكافحتها في المناطق التي تواجه فيها الدول صعوبة في فرض السيطرة أو تطبيق القانون بسبب ضعف السلطات أو غيابها^(٣٣) وتهدف القرصنة في بعض الاحيان إلى تحقيق أهداف سياسية بالإضافة إلى المكاسب الشخصية، وتعزز التعديلات الدولية جهود مكافحة هذا التهديد الأمني، وقد تم اعتماد مدونة سلوك لقمع القرصنة في مناطق غرب المحيط الهندي وخليج عدن بعد اجتماع دولي في عام ٢٠٠٩م^(٣٤). ويتم تحقيق الأمن البحري عن طريق دمج أنشطة الأمن البحري العامة والخاصة على نطاق عالمي في جهد شامل يعمل على مواجهة جميع التهديدات البحرية وتجاوز الضوابط المعتادة، ويعتمد على مراحل أمنية لمنع الفشل ويتطلب تعاوناً دولياً وتبادل معلومات استخباراتية شاملة لحماية المجال البحري وتأمينه وقد بذلت بعض الدول

جهوداً كبيرة للحفاظ على الأمن البحري، وذلك عن طريق تأسيس منظمات وجهات دولية وإقليمية مختلفة لمكافحة التهديدات البحرية، وتوسيع هذه الجهود إلى تعزيز التعاون وتبادل المعلومات لمنع القرصنة والاعتداءات المسلحة على السفن وضمان سلامة حركة الملاحة البحرية، ومن أهم هذه الجهات والمنظمات هي:

- ١- **المنظمة البحرية الدولية (I.M.O)** تتعامل المنظمة البحرية الدولية مع تهديدات الأمن البحري عن طريق مقاربتين: الأولى عبر وضع لوائح وتوجيهات ملائمة عبر لجنة السلامة البحرية ولجنة التيسير، والثانية عبر تعزيز القدرات البحرية، كما إن الصندوق الاستئماني الدولي للأمن البحري، الذي يتبع المنظمة البحرية الدولية، يدعم مشاريع عالمية وإقليمية ووطنية بتمويل من متبرعين متعددين، تهدف إلى تعزيز قدرة الدول على التصدي للتهديدات الأمنية. هذا بالمقابل لدعم الصناديق الاستثنائية المحددة للعمل في منطقة خليج غينيا وغرب المحيط الهندي^(٣٥).
- ٢- **المكتب البحري الدولي (IMB):** مكرساً الجهود لمنع الاحتيال التجاري والبحري والنقل والاحتيال التجاري وسوء التصرف، ويُعد (IMB) نقطة محورية للتجارة الدولية وصناعة الشحن وتلك المرتبطة بتسهيل حركة البضائع، ويدير (IMB) أيضاً (IMB-PRC)^(٣٦)، وهو مكرس لقمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن^(٣٦).
- ٣- **إتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن في آسيا (RECAAP):** هي أول إتفاقية إقليمية بين الحكومات لتعزيز التعاون ضد القرصنة والسطو المسلح في آسيا، وتأسست رسمياً في نوفمبر عام ٢٠٠٤^(٣٧).
- ٤- **القوات البحرية المشتركة (CMF) - فرقة العمل المشتركة ١٥١ (CTF 151)** بناءً على قرارات المجلس الأمن التابع للأمم المتحدة، وبالتعاون مع دول الساحل، تهدف مهمة الفرقة المشتركة (١٥١) إلى ردع وتعطيل وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في المحيطات، وتعمل هذه الفرقة على التعاون مع الشركاء الإقليميين والعالميين لتعزيز القدرات ذات الصلة، بهدف حماية التجارة البحرية العالمية وضمان حرية الملاحة^(٣٨).
- ٥- **الأنتربول:** هنالك أقسام متعددة أو فرق لهذا الجهاز أحدها هو فريق الأنتربول المعني بالقرصنة البحرية إذ يعمل مع الشرطة والجيش والقطاع الخاص في البلدان الأعضاء والمنظمات الدولية والإقليمية الأخرى مثل الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والاتحاد الأوروبي لتحسين جمع الأدلة وتسهيل تبادل البيانات وبناء القدرات الإقليمية^(٣٩).
- ٦- **مجلس تعاون دول الخليج العربي:** قامت الدول العربية بتوقيع إتفاقية أمنية عام ٢٠١٢م لتعزيز الأمن البحري عن طريق وضع آليات لمراقبة الحدود البحرية، وتكثيف دوريات الرصد والمراقبة، والتعاون في مجال مكافحة الجريمة البحرية. وعن طريق هذه الجهود، تسعى دول المجلس إلى تعزيز الاستقرار والأمن في المياه الإقليمية والمحيطات، مما يعزز من فرص التنمية والازدهار^(٤٠). إن الإطار القانوني عن طريق الإتفاقيات الدولية يعزز الأمن البحري بتنظيم الأنشطة البحرية وحماية البيئة، مما يساهم في تعزيز التعاون الدولي وتحقيق استقرار المياه البحرية وتنمية القطاع البحري وتُظهر الرؤية الجديدة للأمن البحري أهمية التركيز على الجوانب العلمية والتعاون الدولي، ويتطلب الأمر تبني نهج متكامل يشمل الحفاظ على البيئة ومكافحة التلوث، بجانب توجيه الجهود نحو التصدي للتهديدات المختلفة، مثل القرصنة والهجرة غير الشرعية والإرهاب، ويعكس الإطار القانوني، عن طريق الإتفاقيات الدولية، التزام العالم بالتعاون لتحقيق الأمن البحري والحفاظ على سلامة الملاحة والبيئة البحرية، وهذا الأمر يتطلب تكثيف الجهود وتبني استراتيجيات تحد من التحديات وتعزز من الاستقرار والاستدامة، في المياه الدولية الإقليمية.

الاستنتاجات:

١. يُظهر مفهوم الأمن البحري التعقيد الكبير فيما يتعلق بالتأثيرات السياسية والايديولوجية التي تؤثر على فهمه وتطبيقه. يجب مراعاة هذه التأثيرات عند تحليل قضايا الأمن البحري.
٢. يُظهر مفهوم الأمن البحري أن البحار تعد حيزاً ضرورياً للنمو والازدهار الاقتصادي، مما يجعل الحفاظ على أمنها أمراً حاسماً للاقتصادات الوطنية والعالمية.
٣. تمييز مهم يجب أخذه في الاعتبار هو الفارق بين الأمن البحري والسلامة البحرية، حيث يرتبط الأمن بالتهديدات الإنسانية والإرهاب البحري، بينما تركز السلامة على المخاطر البيئية والظروف الطبيعية.
٤. يبين مفهوم الأمن البحري أهمية التعاون الدولي والاتفاقيات الدولية في تحقيق الأمان البحري، حيث تلعب هذه الاتفاقيات دوراً أساسياً في تنظيم النشاطات البحرية وضمان سلامة البحار والمحيطات.

١. يجب على الحكومات والمؤسسات المعنية بالأمن البحري العمل على زيادة التوعية بمفهوم الأمن البحري وأهميته للمجتمعات المحلية والدولية. يمكن تحقيق ذلك من خلال إطلاق حملات توعية وبرامج تعليمية تستهدف الجمهور والشباب لفهم القضايا المتعلقة بالأمن البحري والسلامة البحرية.
 ٢. يجب على الدول العمل معاً على تعزيز التعاون الدولي في مجال الأمن البحري من خلال التوقيع على وتنفيذ الاتفاقيات الدولية المتعلقة بهذا المجال. ينبغي أيضاً تعزيز التعاون الإقليمي لمواجهة التهديدات المشتركة في مناطق معينة.
 ٣. يمكن تحسين الأمن البحري من خلال دعم البحث والتطوير في مجال تكنولوجيا الأمان البحري وتطوير أساليب جديدة لمكافحة التهديدات البحرية. يجب تعزيز التمويل الحكومي والقطاعي للأبحاث البحرية والابتكارات التكنولوجية ذات الصلة.
 ٤. يجب على الحكومات والهيئات البيئية العمل على تشجيع الممارسات المستدامة في البيئة البحرية وتنفيذ التشريعات والسياسات التي تقلل من التلوث البحري وتحافظ على التنوع البيئي البحري
- هوامش البحث

Christopher Rahman, " Concept of Maritime Security: A strategic Perspective on Alternative Vision (١)
for Good Order and Security at Sea with Policy Implication for Newzealand, Research Online Journal
Center for Strategic Studies, Victoria University, Newzealand, 2009,p29.

Marek.Grzybowski,.Ryszard.K.Miler,.Msa.The.Aspect.of.European.Maritime.Security, (٢)
the.Romania.economic.journal,.2007,p117,.available.at: <http://www.rejournal.eu>, Date of visit:
2022/10/3

Suk Kyoong Kim, Global Maritime Safety & Security Issues and East Asia, Brill Nijhoff, June (٣)
2019, p.4.

J.Urbanski and others, The present and the expected changes in Maritime Safety, Security (٤)
and defense functions, international Journal on Marine Navigation and sea Transportation, 2009, PP.17.
Maritime Security: Belgium's interests and options, Crap & Egmont, October 2016, P4

Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele, Maritime Security Perspectives for a (٦)
Comprehensive Approach, The Institute for Strategic, Political, Security and Economic Consultancy,
No.222, April 2013, P.6.

Ibid, p2

Ibid, (٨)
pp.20-21

Ed Tummers, "The Future Maritime Security Environment," Maritime Affairs, Summer 1999, p. 13.(٩)

Lutz Feldt, Dr. Peter Roell, Ralph D. Thiele, Op.cit, p2 (١٠)

(١١) للتفصيل ينظر: إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، متاح على الرابط: <https://www.un.org> ، تاريخ الزيارة: ٨/١١/٢٠٢٢

Chris Rahman, Concepts of Maritime Security A strategic perspective on alternative visions for (١٢)
good order and security at sea, with policy implications for New Zealand, Centre for Strategic Studies:
New Zealand, No7/9, Victoria University of Wellington, 2009, P.30

Christopher Rahman, Op. Cit, P31. (١٣)

(١٤) للتفصيل ينظر: تقرير الأمين العام للأمم المتحدة حول المحيطات وقانون البحار، في وثيقة الأمم المتحدة المرقمة: (A/64/66)، نوفمبر ٢٠٠٩، ص ٩٥.

(١٥) المنظمة البحرية الدولية، الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن ١٩٧٣، متاح على الرابط:

<http://www.imo.org/About/ConMARPOL%29.aspx>، تاريخ الزيارة: ١٠/١١/٢٠٢٢

Christopher Rahman, Op. Cit, P31. (١٦)

(١٧) الأمم المتحدة، الإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالنفط لعام ١٩٥٤، متاح على الرابط: <http://www.un.org>، تاريخ الزيارة: ١٠/١١/٢٠٢٢.

(١٨) الأمم المتحدة، إتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ بشأن الأرصد السمكية المتداخلة المناطق والأرصد السمكية الكثيرة الارتجال، متاح على الرابط: <https://www.un.org/ar/ga/52/res/res52028.htm>، تاريخ الزيارة: ١١/١١/٢٠٢٢.

(١٩) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المؤتمر الثالث لقانون البحار ١٩٨٢، ص ٤٥، متاح على الرابط: <https://almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=991&language=ar>، تاريخ الزيارة: ١١/١١/٢٠٢٢.

(٢٠) صالح علي اسماعيل، مدى فاعلية الآليات الدولية لمكافحة الإرهاب، دراسات علوم الشريعة والقانون، المجلد ٤٥، العدد ٤، ٢٠١٨، ص ١٤٢.

(٢١) للتفصيل ينظر: وثيقة الامم المتحدة (S/RES/1874)، ٢٠٠٩، متاح على الرابط: <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/368/47/PDF/N0936847.pdf?OpenElement>، تاريخ الزيارة: ١١/١١/٢٠٢٢.

(٢٢) مركز الأمن البحري، النقل والاتصالات، سلطنة عمان، متاح على الرابط: <https://members.mod.gov.om>، تاريخ الزيارة: ١٢/١١/٢٠٢٢.

(٢٣) المحكمة الدائمة للتحكيم، معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار، متاح على الرابط: <https://pca-cpa.org/ar/services/arbitration-services/unclos/>، تاريخ الزيارة: ٩/٨/٢٠٢٣.

(٢٤) (SOLAS و STCW) إتفاقية (Solas) (إتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار) تأسست عام ١٩٧٤م، مكوّنة من (١٤) فصلاً يهتم بحماية الأرواح وتدابير السلامة في جميع أنواع السفن، أما (STCW) (إتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال النوبة) تأسست عام ١٩٨٧م، متكوّنة من (٨) فصول تهتم بالبحارة من جهة وأصحاب ومشغلي السفن من جهة ثانية، والأطراف المتداخلة محاولين تطويعها لتخدم كلا الطرفين، إن هاتين الإتفاقيتين مع إتفاقية (Marpol) نقلت قطاع العمل البحري إلى مستوى آخر بتعميق مستوى العمل الدولي، ومن ثمّ أُعتبرت الأساس التي أُشتقت منها الإتفاقيات البحرية الأخرى. للتفصيل ينظر: محمد داور، الإتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للملاحين (STCW) العمود الثالث في نظم العمل البحري، الدومان البحر بالعربية، آيار ٢٠١٤، متاح على الرابط: <https://www.aldouman.com/articles>، تاريخ الزيارة: ٩/٨/٢٠٢٣.

(٢٤) أوس محمد، الإتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) الحارس الأمين للبيئة البحرية، نيسان ٢٠١٦، متاح على الرابط: <https://aldouman.com/articles>، تاريخ الزيارة: ١٠/٨/٢٠٢٣.

(٢٥) United Nations, Convention on the High Seas 1958, United Nations, Treaty Series, vol. 450, 1962, pp.1-82

(٢٦) International Maritime organization, Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, Protocol for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, London, 2019, Available at:

<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>, date of visit: 2023/8/9.

UN General Assembly, United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols Thereto, article 28, Sep 2003, Available at: <https://www.unodc.org/unodc/en/organized-crime/intro/UNTOC.html>, Date of visit: 2023/8/9. (٢٧)

(٢٨) المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص، يونيدروا، ١٩٩٣، روما، متاح على الرابط:

<https://www.unidroit.org/arabic/presentation/statute-arabic.pdf>، تاريخ الزيارة: 2023/8/9.

(٢٩) عمر طيباوي، رابحي لخضر، علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب، مجلة الحقوق والحريات، المجلد ١٠، العدد ١، الجزائر، ٢٠٢٢، ص ٤٤٩ - ٤٥٠.

(٣٠) بلقاسم بريشي، التعاون الدولي في مجال تسليم المجرمين: دراسة تحليلية على ضوء الإتفاقيات الدولية، مجلة المستقبل للدراسات القانونية والسياسية، مجلد ٤، عدد ١، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة الأغواط، الجزائر، ٢٠٢٠، ص ٩٨-١٠٤.

(٣١) عمر طيباوي، رابحي لخضر، المصدر السابق، ص ٤٥١.

(٣٢) بوقجوة فؤاد، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، الجزائر، ٢٠١٣، ص ١٠٤.

(٣٣) إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المصدر السابق.

(٣٤) عيسات راضية، القرصنة البحرية وإنعكاساتها على الأمن البحري، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ٢٠١٧، ص ١١٠.

International.Maritime.Organization, .Maritime.security, .Available.at: www.imo.org, Date of visit, (٣٥)

2023/8/8.

(٣٦) (IMB-PRC) وهو مركز تابع للمكتب الدولي البحري تأسس عام ١٩٩٢م، والذي يهتم بأستقبال البلاغات المتعلقة بأي حوادث قرصنة أو سطو مسلح أو حوادث مسافرين خلسة، للتفصيل ينظر: ICC commercial crime services, IMB Piracy Reporting Centre, Available at: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>, date of visit: 2023/8/10.

(٣٦) نويس نبيل، دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية، مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد ٤، معهد الحقوق والعلوم الاقتصادية، المركز الجامعي بريك، الجزائر، ٢٠١٨، ص ٣٧.

(٣٧) المصدر نفسه، ص ٣٨.

Combined Maritime force, Maritime security, Available at: <https://combinedmaritimeforces.com/>, Date of Visit: 2023/8/9 (٣٨)

Interpol, Maritime crime, Available at: <https://www.interpol.int/ar/4/17>, Date of visit, 2023/8/10. (٣٩)

(٤٠) نعيمة أحمد أوامود، الأمن البحري المشترك عن طريق مجلس التعاون لدول الخليج العربي، مجلة كلية الشريعة والقانون، مجلد ٣٦، العدد ١، كلية الشريعة والقانون، جامعة الجوف، جدة، مارس ٢٠٢١، ص ٢٢٥-٢٢٦.