تقرير المستقبل

FUTURE REPORT

ملحق يصدر مع دورية "اتجاهات الأحداث"

Maritime Security

كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري؟

تصوران متباينان: أمن أعالي البحار بين المدرستين الواقعية والليبرالية

جوانب جدلية: القضايا غير المحسومة في "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"

تحديات صاعدة: التهديدات البحرية التقليدية وغير التقليدية لأمن الدول

تكلفة مرتفعة: التداعيات الاقتصادية لاستهداف الملاحة البحرية

تدابير جماعية: الخبرات الإقليمية والدولية لتأمين السفن التجارية

قيد التشكل: جهود التحالف الدولي لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز

تحرير:
حسام إبراهيم

إعداد:
شادي عبدالوهاب منصور وعلي صلاح

"ملحق دوري يصدر مع "اتجاهات الأحداث"، يهتم برصد وتحليل الاتجاهات الاستراتيجية التي تتشكل على ساحة الشرق الأوسط، أو التطورات الدولية المؤثرة على المنطقة على المدى القصير، والتي يمكن أن تساهم في تقدير تحولات المستقبل"

تقرير **المستقبل** ملحق يصدر مع دورية

اتجاهات الأحداث
TRENDING EVENTS

عن "اتجاهات الأحداث"

دورية أكاديمية فصلية، تصدر عن مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، تهتم بتحليل اتجاهات المستقبل، بما يتضمنه من تيارات وتطورات متعددة الأبعاد، وذات تأثيرات استراتيجية، على المدى القصير، مع التركيز على "الأفكار غير التقليدية" و"الظواهر قيد التشكل"، في مجالات اهتمام برامج المركز، وهي: التحولات السياسية، والاتجاهات الأمنية، والتوجهات الاقتصادية، والتطورات التكنولوجية، والتفاعلات المجتمعية. وقد صدر العدد الأول من الدورية في أغسطس 2014.

وكلاء التوزيع:

الإمارات: شركة أبوظبي للتوزيع، هاتف: 800 2220
عُمان: مؤسسة العطاء للتوزيع، هاتف: 0096824491399
البحرين: مجموعة الهلال - الهلال للخدمات المباشرة والتوزيع، هاتف: 0097317290000
الكويت: شركة مجموعة النظائر الاعلامية، هاتف: 0096524746500
لبنان: مؤسسة نعنوع الصحفية، هاتف: 009611666668
الأردن: وكالة التوزيع الأردنية، هاتف: 009625358855
مصر: مؤسسة الأهرام، هاتف: 0020227704213
تونس: الشركة التونسية للصحافة، هاتف: 0021671322499
المغرب: شركة سوشبريس، هاتف: 00212522589931
السودان: دار الريان للثقافة والنشر والتوزيع، هاتف: 00249120719238

للاتصال والمعلومات:

البرج الدولي، شارع الكرامة، منطقة مركز المعارض، الطابق (24)
ص.ب 111414 أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة
هاتف: 24444513-971+، **فاكس:** 24444732-971+
العلاقات العامة: 999 657 502 971+
Email: info@futureuae.com
www.futureuae.com

*الآراء الواردة في الإصدار تعبر عن كُتابها، ولا تعبر بالضرورة عن "اتجاهات الأحداث" أو آراء مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة.

*حقوق النشر محفوظة ولا يجوز الاقتباس من مواد الإصدار من دون الإشارة إلى المصدر، كما لا يجوز إعادة نشر المقالات دون اتفاق مسبق مع المركز.

المدير الأكاديمي:
د. محمد عبدالسلام

نائبا المدير:
أ. إبراهيم غالي
أ. حسام إبراهيم

رئيس التحرير التنفيذي:
د. شادي عبدالوهاب

نائب رئيس التحرير:
أحمد عتمان

هيئة التحرير:
علي صلاح
أحمد عاطف
إيهاب خليفة
هالة الحفناوي
مصطفى ربيع
إبراهيم الغيطاني
بسمة الإتربي
يارا منصور
منى مصطفى
عبداللطيف حجازي

الإخراج الفني:
عبدالله خميس

العلاقات العامة:
رحاب مكرم
info@futureuae.com

Maritime Security

كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري؟

تشهد العديد من أقاليم العالم تصاعداً في التهديدات الموجهة للأمن البحري، والتي تتنوع ما بين محاولات الدول الكبرى لفرض سيطرتها على مناطق واسعة من البحار، وتقييد حرية الملاحة بها، على غرار المحاولات الصينية لفرض هيمنتها على بحر الصين الجنوبي والشرقي، بالإضافة إلى التهديدات النابعة من بعض الدول الإقليمية، لتهديد الممرات الملاحية الحيوية، سواء بشكل مباشر من خلال عمليات تخريبية، تنفي مسؤوليتها عنها، أو من خلال الوكلاء المسلحين التابعين لها، على غرار تورط الحرس الثوري الإيراني في الإخلال بالأمن البحري في مضيق هرمز، وفقاً للاتهامات الأمريكية، أو إيعاز إيران لوكلائها المسلحين في اليمن، ممثلين في الحوثيين، لتهديد الملاحة في مضيق باب المندب.

ويضاف إلى التهديدات سابقة الذكر، التهديدات النابعة من الفواعل المسلحة من دون الدول، إذ تعمد الجماعات الإرهابية إلى توظيف البحار لشن هجمات إرهابية، ضد أهداف برية، أو بحرية على حد سواء، فضلاً عن نشاط جماعات الجريمة المنظمة في القيام بالعديد من الأنشطة غير المشروعة، التي تقوض أمن الدول، مثل تجارة المخدرات، والقرصنة، والصيد غير المشروع. وأخيراً، فإن التغيرات المناخية، وذوبان الجليد في القطب الشمالي يهدد بغرق سواحل بعض الدول، بل وإمكانية اختفاء بعض الجزر.

ويهدف هذا الملحق إلى إلقاء الضوء على أبرز التهديدات التي تواجه الأمن البحري للدول، وذلك من خلال الإشارة إلى مفهوم الأمن البحري، وتطوره، بالإضافة إلى بيان أبرز القواعد القانونية الدولية المنظمة للبحار وأعالي المحيطات، ممثلاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، بالإضافة إلى رصد أبرز تهديدات الأمن البحري، والتكلفة الاقتصادية لهذه التهديدات، وأخيراً، ستتم الإشارة إلى أبرز الجهود الدولية لمكافحة هذه التهديدات، وكذلك الجهود الأمريكية لتأمين الملاحة في منطقة الخليج العربي، عقب سلسلة من العمليات التخريبية، التي اتهمت إيران بتنفيذها، خلال شهري مايو ويونيو 2019.

أولاً: تصوران متباينان.. أمن أعالي البحار بين المدرستين الواقعية والليبرالية

يعد الأمن البحري أحد المفاهيم الحديثة نسبياً في حقل الدراسات الأمنية الدولية، وتمت الإشارة إليه لأول مرة في التسعينيات من القرن العشرين، غير أنه بدأ الاهتمام بالمفهوم من جديد، وذلك ارتباطاً بتصاعد المخاوف من الإرهاب البحري منذ عام 2000، بالإضافة إلى تزايد التهديدات الأمنية المرتبطة بالقرصنة قرب السواحل الصومالية بدءاً من منتصف العقد الأول من القرن الواحد والعشرين، فضلاً عن تنامي مخاوف الجرائم البحرية، مثل الاتجار بالبشر، وبروز الاهتمام بالاقتصاد الأزرق، وما يرتبط بذلك من قضايا مثل حماية البيئة البحرية وإدارة الموارد الطبيعية[1].

ووفقاً للمدرسة الواقعية، فإن البحر هو ساحة للتنافس بين القوى الدولية، أو الإقليمية، ولذلك ركزت الدراسات المتعلقة بالأمن البحري، في إطار هذه المدرسة، على قضايا، مثل صعود الصين كقوة بحرية، والاتجاه الآسيوي للولايات المتحدة، بالإضافة إلى اتجاه القوى الصاعدة إلى الاستثمار في قدراتها البحرية، والتنافس على الموارد في القطب الشمالي. وبالتالي فإن تركيز المدرسة الواقعية كان من "أعلى إلى أسفل"، أي دراسة تأثير العوامل الهيكلية، أو بصورة أكثر دقة تأثير هيكل النظام الدولي على الاستقرار في أعالي البحار، وفي هذا الإطار، يتم تناول قضايا، مثل تحولات القوى العظمى، واختلاف مدركات التهديد بين الدول المختلفة، وتحديث الأساطيل البحرية، والتغير في القدرات البحرية، وكيفية إنفاذ القانون في أعالي البحار. وتجاهلت المدرسة الواقعية المؤثرات من "أسفل إلى أعلى" (Bottom-up)، أي تأثير المهددات البحرية على الاستقرار في أعالي البحار، وأنماط التعاون والتنافس التي تحدث للرد على هذه التهديدات[2].

وفي المقابل، فإن المدرسة الليبرالية، ركزت على دراسة مختلف النظم والقواعد الدولية الحاكمة للأنشطة في البحار،

وكانت تعتبر أن البيئة البحرية، تخضع لنوع من التنظيم القانوني، الذي يحدد حقوق وواجبات كل طرف، ولذلك ركزت على دعم كتابات المتخصصين في القانون الدولي البحري. وفي هذا الإطار، ترى المدرسة الليبرالية أن القانون الدولي قد تطور من مجموعة من القواعد التي تهدف إلى منع الحروب البحرية إلى إطار جديد يركز على تعزيز وتيسير التعاون الأمني البحري بين الدول من خلال دفعهم إلى تحقيق أهداف مشتركة في أعالي البحار[3].

ويجب الأخذ في الاعتبار وجود اختلاف جوهري بين طبيعة اليابسة والبحار، ففي حين أن الأراضي كافة حول العالم تخضع لسيطرة دولة من الدول، فإن أعالي البحار لا تخضع لسلطة أي دولة، ولذلك نصت اتفاقية الأمم لقانون البحار لعام 1982، على ضرورة تعاون كل الدول في وقف أي انتهاكات تقع في أعالي البحار، ومن ذلك نص المادة (100) من الاتفاقية، والتي نصت صراحة على "تعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة"[4].

وعلى الرغم من صعوبة وضع تعريف للأمن البحري، فإن هناك مجموعة من المبادئ العامة التي تتفق عليها جميع الدول عند الحديث عن الأمن البحري، وهي: الحفاظ على حرية الملاحة في أعالي البحار، وتأمين وحماية التجارة الدولية البحرية، بالإضافة إلى ضمان الحوكمة الجيدة لأعالي البحار. ولذا يمكن النظر إلى هذا المفهوم باعتباره مزيجاً من التدابير الوقائية والإجراءات التي يتم اتخاذها لحماية المجال البحري من التهديدات والإجراءات غير القانونية المتعمدة.

وتتنوع التعريفات المقدمة لتعريف الأمن البحري، تبعاً للجهة، التي تضع المفهوم والسياق الذي تعمل فيه، فعلى سبيل المثال، فإن البحرية الأمريكية تعرف "عمليات الأمن البحري" على أنها تلك العمليات التي تتضمن حرية الملاحة، وتدفق التجارة وحماية موارد المحيطات، وكذلك تأمين المجال البحري من تهديدات الدولة القومية والإرهاب وتهريب المخدرات، وغيرها من أشكال الجريمة العابرة للحدود الوطنية، والقرصنة وتدمير البيئة والهجرة غير القانونية عبر البحار. أما بالنسبة للشركات العاملة في صناعة النقل البحري، فإن الأمن البحري يركز بشكل خاص على ضمان الوصول الآمن للبضائع إلى وجهتها من دون التعرض لنشاط إجرامي[5].

وهناك تعريفات أخرى تركز على الأبعاد الاقتصادية للأمن البحري، وذلك نظراً للارتباط القوي بين مفهوم الأمن البحري من ناحية، والأوضاع الاقتصادية للدول من ناحية أخرى. ويعتبر تعريف الأدميرال إيرنست ريوتا، الذي شغل منصب رئيس مكتب التاريخ البحري، التابع لمكتب رئيس العمليات البحرية الأمريكية، خلال الفترة من عام 1956 وحتى عام 1970، هو من أهم تعريفات الأمن البحري، وهو يرى أن هذا المفهوم "يمكن أن يعد بالمعنى العسكري التقليدي حماية للوطن واقتصاد الأمة من الهجمات العسكرية البحرية التقليدية".

ويمكن توسيع هذا التعريف ليشمل "الحماية من أي قوى معادية في البحر، سواء كانت قوى عسكرية أو قراصنة أو جماعات إرهابية". كما يشمل الأمن البحري "سلامة الحياة والممتلكات في البحر، سواء كان التهديد من صنع الطبيعة أو الإنسان". ويمكن أيضاً النظر إليه من منظور تطبيق القانون، فتهريب المخدرات والاتجار بالبشر عبر البحر هو تهديد لأمن الدول. كما يجوز القول إن الأمن البحري هو "تعبير عن حماية البيئة البحرية الطبيعية". وأخيراً يعرّف الأمن البحري على نطاق واسع في سياق الأمن القومي، ليشمل "حماية المصالح البحرية كافة للدولة"[6].

ويلاحظ أن اتفاقية الأمم المتحدة للبحار لم تقدم تعريفاً واضحاً للمقصود بالأمن البحري، بل كانت هناك إشارات محدودة لمفهوم الأمن، كما يتضح في حديثها على سبيل التحديد على حق المرور البريء، وإيرادها عدداً من الأمثلة على السلوك الذي يمثل إخلالاً لهذا المبدأ، وذلك بما يضمن النظام والأمن في الدولة الساحلية[7].

ووفقاً للاتفاقية، فإن تهديدات أمن الدولة في بحرها الإقليمي، يشمل عدداً من الأعمال أبرزها الأنشطة العسكرية لدولة معادية، مثل القيام بأية مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع، أو أي عمل يهدف إلى جمع المعلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها، وكذلك القيام بإطلاق أية طائرة أو إنزالها أو تحميلها، كما يشمل كذلك أنشطة صيد السمك أو أنشطة البحث أو المسح.

وأقر الأمين العام للأمم المتحدة بأنه لا يوجد تعريف متفق عليه للأمن البحري، وبدلاً من ذلك حدد الأنشطة التي يُنظر إليها عموماً على أنها تمثل تهديداً للأمن البحري، ففي تقريره لعام 2008 حول المحيطات وقانون البحار، حدد الأمين العام سبعة تهديدات للأمن البحري، تتمثل في التالي:

- القرصنة والسطو المسلح على السفن، التي تهدد بشكل خاص أمن الملاحة والتجارة.
- الأعمال الإرهابية التي تنطوي على تهديد النقل البحري والمنشآت البحرية.
- الاتجار غير المشروع بالأسلحة وأسلحة الدمار الشامل.
- الاتجار غير المشروع في المخدرات، خاصة أن حوالي 70% من إجمالي كمية المخدرات تتم مصادرتها أثناء أو بعد نقلها عن طريق البحر.
- الهجرة غير الشرعية عن طريق البحر والاتجار في البشر.
- الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم،

خاصة أنه يمثل تهديداً للأمن الغذائي.

• الضرر المتعمد بالبيئة البحرية، خاصة التلوث[8].

ويلاحظ أن التهديدات السابقة أغفلت التهديدات النابعة من الدول، خاصة محاولات بعض الدول فرض سيطرتها على أجزاء من أعالي البحار، أو الاستيلاء على الثورات والموارد الواقعة في المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الأخرى، كما في المحاولات الصينية الرامية للسيطرة على موارد بحر الصين الجنوبي والشرقي.

ثانياً: جوانب جدلية.. القضايا غير المحسومة في "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"

استغرقت صياغة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حوالي 14 عاماً، وتم وضع الاتفاقية في عام 1973 ووقع عليها في عام 1982، ودخلت حيز النفاذ في 1994، وتعد الاتفاقية بمنزلة "دستور للمحيطات"، وتوفر الأساس القانوني الدولي لحماية واستخدام الموارد الحية وغير الحية في المحيطات.

وبموجب هذه الاتفاقية، تمتد المياه الإقليمية إلى 12 ميلاً من الحد البري للدولة، وتحسب المسافة من آخر نقطة من اليابسة تنحسر عنها المياه، وتمارس الدولة سيادة كاملة على هذه المياه باعتبارها جزءاً لا يتجزأ من إقليمها، وتلتزم الدولة فقط باحترام حق المرور البريء للسفن، بما في ذلك السفن العسكرية، بما لم يكن مخالفاً لقوانينها أو ضاراً بمصالحها.

والمقصود بالمرور البريء هو الملاحة خلال البحر الإقليمي لغرض اجتياز هذا البحر من دون دخول المياه الداخلية، أو التوقف في مرسى، أو في مرفق مينائي يقع في المياه الداخلية، أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها والتوقف في أحد هذه المراسي أو المرافق المينائية أو مغادرتها، ويجب أن يكون المرور متواصلاً وسريعاً، ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو، ولكن بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة الاعتيادية أو تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو قد يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات في حالة خطر أو شدة.

ويلاحظ أن الفقرة الأولى من المادة 19 من اتفاقية 1982، أكدت أنه "يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية، أو بحسن نظامها، أو بأمنها، ويتم هذا المرور، طبقاً لهذه الاتفاقية ولقواعد القانون الدولي". ويلاحظ أن الاتفاقية أوردت في الفقرة الثانية من المادة نفسها جملة من الأفعال، التي تندرج في المرور غير البريء، كما أنها نصت في نهاية المادة على عبارة "أو أية صورة أخرى تمثل انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي ممثلة في ميثاق الأمم المتحدة"، وهو ما يعطي الدولة الساحلية سلطة تقديرية واسعة في تفسير ما يمثل انتهاكاً للمرور البريء[9].

ويلاحظ أن ولاية الدولة الجنائية تمتد إلى الجرائم المرتكبة في البحر الإقليمي، كما أن هذه الإجراءات المتخذة من قبل الدولة الساحلية لا تقبل الاستثناء بالنسبة للسفن الحربية الأجنبية، أو غيرها من السفن الحكومية المستعملة لأغراض غير تجارية، حيث لا تتمتع هذه السفن بالحصانة، وفقاً لنص المادة 32 من اتفاقية 1982[10].

وبعد هذه المياه الإقليمية، يبدأ ما يعرف بالمياه المتاخمة وتمتد لمسافة 12 ميلاً، وتمارس فيها الدول قدراً أقل من السيادة، وتطبق عليها قوانينها فيما يتعلق بالجمارك والضرائب والهجرة ومكافحة التلوث. وفي المرحلة الثالثة، تأتي المياه الاقتصادية الخالصة، وهي مساحة أخرى لا تمارس عليها الدول سيادة كاملة، لكن يحق لها استغلال ثرواتها ومواردها الاقتصادية، وتمتد إلى مائتي ميل كحد أقصى من خط الأساس. ويحق للدول استغلال الثروات البحرية والصيد والتنقيب واستخراج النفط والمعادن.

ويلاحظ أن الاتفاقية أجازت في بعض الحالات أن تمتد المنطقة الاقتصادية إلى حوالي 350 ميلاً بحرياً كحد أقصى، وذلك في حالة امتداد الجرف القاري للدولة إلى هذه المسافة[11]. وفي هذه الحالة، تقوم الدولة بتقديم معلومات بهذا الخصوص إلى لجنة حدود الجرف القاري، وذلك لإثبات حقها في الانتفاع بثروات هذه المنطقة.

ويلاحظ أنه في المنطقة الاقتصادية الخالصة يتم التمييز بين الثروات الكامنة فيها من ناحية، والاتصالات من ناحية أخرى، إذ يُعترف فيها بالمصالح الاقتصادية للدول الساحلية، مع المحافظة على مبدأ حرية الملاحة، والتحليق، ووضع الأسلاك والأنابيب بالنسبة للدول الأخرى.

ويمكن تقسيم المنطقة الاقتصادية الخالصة بين الدول المتشاطئة بناء على خط المنتصف، إذا كانت المسافة بينهما لا تكفي لكي تحصل كلا الدولتين على مائتي ميل بحري. وما يقع خارج هذه المياه، يعد مياهاً دولية[12].

ويلاحظ أنه بموجب القانون الدولي للبحار، يحق للسفن الحربية التابعة لدولة ما أن تطارد سفن الصيد التابعة لدولة أخرى، نتيجة مخالفة هذه الأخيرة قوانين الدولة الساحلية، بحيث تستمر المطاردة حتى أعالي البحار من أجل إيقافها ومحاكمتها[13].

وفيما يتعلق بأعالي البحار، فقد أشارت إليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 باسم "المنطقة"، والتي تعرّف بأنها قاع البحر، وباطن أرضه خارج حدود الولاية الوطنية، وموارده هي تراث مشترك للبشرية. وتعرف الاتفاقية الموارد على أنها جميع الموارد المعدنية الصلبة، أو السائلة، أو الغازية الموجودة في المنطقة، أو تحت قاع البحر.

وتنص الاتفاقية على أنه لا يمكن لأي دولة المطالبة، أو ممارسة السيادة، أو الحقوق السيادية على أي جزء من المنطقة

أو مواردها، حيث يجب تنفيذ الأنشطة في المنطقة لصالح البشرية ككل، بغض النظر عن الموقع الجغرافي للدول مع مراعاة مصالح واحتياجات الدول النامية بشكل خاص، كما أن المنطقة ومواردها مفتوحة للاستخدام الحصري للأغراض السلمية من قبل جميع الدول، سواء كانت ساحلية، أو غير ساحلية من دون تمييز، وذلك وفقاً لنص الفقرة الأولى من المادة 87 من اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982. ويجب، وفقاً للاتفاقية، تقاسم المنافع الاقتصادية والمزايا الاقتصادية الأخرى المستمدة من الأنشطة في المنطقة بصورة عادلة على أساس غير تمييزي[14].

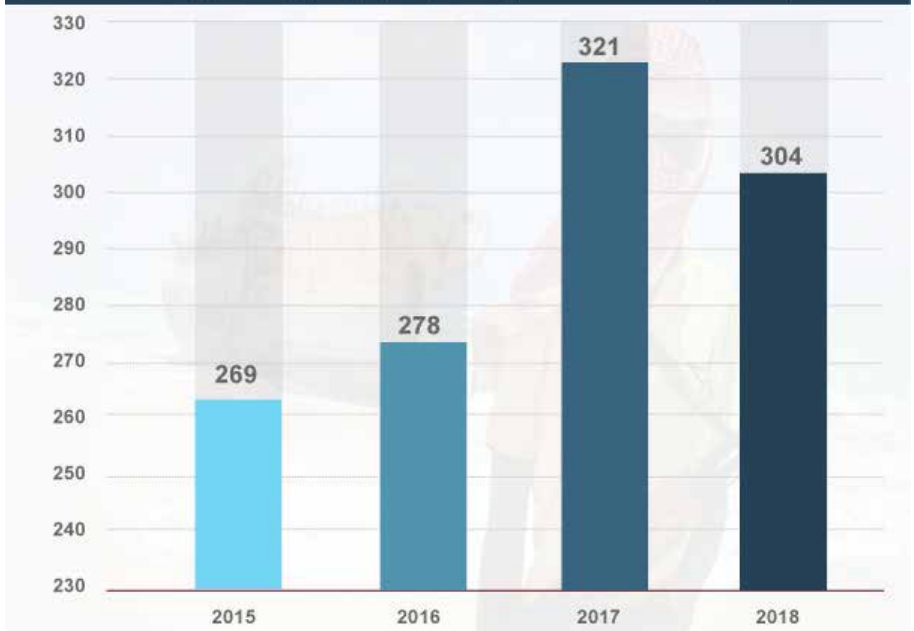
وتضمنت الاتفاقية عدة واجبات تترتب على الدول من أجل تحقيق مبدأ حرية أعالي البحار، ولعل من أهم تلك الواجبات هو واجب التعاون في قمع القرصنة. فقد نصت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 100 على ضرورة تعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن، في قمع القرصنة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة[15].

وعلى الرغم مما سبق، فإن الاتفاقية لم تقم بتنظيم الجوانب المتعلقة بالأمن البحري كافة، وتتمثل أهمها في النقطتين التاليتين:

1- جمع المعلومات الاستخباراتية في المنطقة الاقتصادية الخالصة: يتمثل أحد أكثر الأسئلة إثارة للجدل، والتي لم يتم تنظيمها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ما إذا كانت الدولة الساحلية يمكنها منع جمع المعلومات الاستخبارية من قبل دول أخرى داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة، أم لا.

وعلى الرغم من وجود العديد من الآراء القانونية المتعارضة، فإن الرأي الغالب يتمثل في أن "أنشطة جمع المعلومات الاستخبارية التي تقوم بها دول أجنبية في المنطقة الاقتصادية الخالصة في الدولة الساحلية هي جزء من حرية الملاحة ولا تخضع للولاية القضائية للدولة الساحلية، غير أنه ليس هناك حكم قاطع في هذه القضية من قبل أي محكمة تحكيم دولية"[16]، الأمر الذي يجعل بعض الدول، مثل الصين، ترفض قيام واشنطن، على سبيل المثال، بجمع معلومات استخباراتية في منطقتها الاقتصادية، على الرغم من قيام الصين نفسها بذلك في المنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لأستراليا في عام 2017[17].

شكل (1)
عدد عمليات القرصنة ضد الناقلات والسفن التجارية حول العالم (2015 - 2018)



Source: Lydelle Joubert (et al.), The State of Piracy 2018: Assessing The Human Cost, One Earth Future, (pp. 3 - 22), accessible at: https://bit.ly/2JLInID

2- شرعية الشركات الأمنية والعسكرية الخاصة: يلاحظ أن أحد التطورات الرئيسية في الأمن البحري هو ظهور الشركات البحرية الأمنية الخاصة كفاعل رئيسي في الأمن البحري، ويلاحظ أنه، حتى الآن، لم يتم تنظيم إطار عملها، كما أن اتفاقية 1982، لم تعن بوضع ضوابط قانونية لتحديد كيفية عملها. غير أنه من الملاحظ أن "المنظمة البحرية الدولية"، وهي إحدى وكالات الأمم المتحدة المتخصصة المسؤولة عن سلامة وأمن الشحن ومنع التلوث البحري بواسطة السفن، قد تبنت موقفاً محايداً تجاهها، فقد ظلت تصر على أنها لا تدعم ولا تدين قيام مالكي السفن بالتعامل مع شركات أمنية خاصة.

كما أنه في أحد التوجيهات التي أصدرتها المنظمة لأصحاب السفن بشأن التعرض لهجمات القرصنة، أشارت بوضوح إلى أن "قرار أصحاب السفن التجارية بتوظيف الشركات الأمنية الخاصة، أو عدم توظيفها، هو أمر يعود إلى مشغلي السفن وحدهم، وذلك بعد تقييمهم لمخاطر الرحلة، وكذلك مدى موافقة دولة العلم، التي تتبعها السفينة على هذا الأمر، كما أكدت أن هذه النصيحة، لا تمثل توصية، أو دعماً لاستخدام الشركات البحرية العسكرية الخاصة"[18].

ثالثاً: تحديات صاعدة.. التهديدات البحرية التقليدية وغير التقليدية لأمن الدول

بمراجعة الأدب النظري عن الأمن البحري والخبرة التاريخية السابقة، تتمثل أبرز هذه المهددات في العوامل التالية:

1- الصراعات بين القوى الكبرى والإقليمية: شهدت العلاقات الدولية تصاعداً واضحاً لمحاولة بعض الدول تعزيز سيطرتها على مناطق متنازع عليها في أعالي البحار. وجاءت أغلب هذه المحاولات عبر توظيف تكتيكات "المناطق الرمادية"، وليس من خلال الاحتلال العسكري المباشر.

وكانت تكتيكات المناطق الرمادية تستخدم في البداية لتشير إلى "الأنشطة ذات الطابع الإكراهي والعدواني، والتي تتبناها الدولة بصورة متعمدة، لكي تكون أقل من مستوى الصراع العسكري التقليدي، وكذلك الصراعات المفتوحة بين الدول"[19]. وعرّف فرانك هوفمان النزاعات في المنطقة الرمادية بأنها "الأنشطة متعددة الأبعاد، التي تقوم بها دولة بصورة متعمدة، والتي تكون أقل بقليل من عتبة الاستخدام الإكراهي للقوة العسكرية"، بينما عرّفها مايكل مزار على أنها "قيام دولة بتطبيق مجموعة من الأدوات المدنية والعسكرية ضد دولة أخرى، والتي لا ترقى إلى مستوى العمليات القتالية، وذلك لتحقيق أهداف الدولة الأولى السياسية بصورة متدرجة"[20].

وكان المفهوم في البداية يستخدم للإشارة إلى عمليات مثل التدخل في الانتخابات، والإكراه الاقتصادي، وتوظيف الفواعل المسلحة من دون الدول، أي أن هذا المفهوم يشير بصورة أساسية إلى الأفعال العدائية في مناطق الصراعات البرية، غير أنه سرعان ما أصبح المفهوم أحد الجوانب الأساسية في مهددات الأمن البحري.

وتعد صراعات المناطق الرمادية من أصعب التهديدات التي يمكن أن تواجهها الدول، نظراً لأنها تقع في مساحة وسط بين السلام البارد، والمواجهات العسكرية، وبالتالي فإنه من الصعب تبرير توظيف العمليات العسكرية في مواجهتها، وذلك على الرغم من أن الدول التي تتبنى هذه التكتيكات تسعى تدريجياً لتغيير الأمر الواقع، وفرضه على الدول المناوئة لها[21].

ويلاحظ أن الدول، التي تتبع هذه التكتيكات تعمل على الاستفادة من عاملي الغموض، وكذلك صعوبة "إسناد" الأفعال العدائية المرتكبة للدولة المتورطة فيها، وذلك لتحقيق أهدافها الاستراتيجية مثل التوسع والسيطرة على مزيد من المناطق، بينما تحد من الخيارات المتاحة أمام الدول المناوئة لها للتحرك ضدها[22].

وعادة ما يتم توظيف تكتيكات المناطق الرمادية في الحالات التي تسعى فيها دولة لادعاء سيادتها على مناطق متنازع عليها، سواء في البر أو البحر. ويلاحظ أن هذه التكتيكات يتم توظيفها، ليس فقط من قبل طرف ضعيف في مواجهة طرف قوي، ولكن كذلك من قبل دولة قوية في مواجهة دولة ضعيفة، إذ عادة ما تلجأ الدول القوية إلى هذا الأسلوب من أجل استفزاز الدولة الضعيفة، ودفعها لاتخاذ إجراء عسكري، ومن ثم جر الأولى للثانية لمواجهة عسكرية ستخسرها حتماً، وحينئذ، سوف تتجنب الدولة القوية أي لوم على أفعالها على أساس أن الدولة الصغيرة هي التي بادرت بالعدوان[23].

وهناك عدة أنماط لتكتيكات المناطق الرمادية في أعالي البحار، والتي يمكن توضيحها على النحو التالي:

أ- تأسيس الميليشيات البحرية: تُتهم الصين بتشغيل ميليشيا بحرية، تعرف باسم "الرجال الزرق الصغار" (Little Blue Men)، والتي تضمّ مئات من سفن الصيد، لتنفيذ عمليات استطلاعية واستخباراتية، ومهمات أخرى في المناطق المتنازع عليها في بحري الصين الجنوبي والشرقي[24]، بالإضافة إلى تأكيد سيادة بكين على المناطق المتنازعة فيهما في مواجهة دول الجوار[25]. كما تقوم بكين بتسليح السفن التابعة لقوات حرس الحدود البحرية الصينية بأسلحة ثقيلة لهذا الغرض. وتتمركز أغلب هذه السفن المدنية في جزيرة هاينان الصينية.

وتسعى بكين لإحكام سيطرتها على الفضاء البحري من خلال هذه الميليشيات التي تستخدم سفناً مدنية، وأفراداً لا ينتسبون إلى القوات العسكرية، وذلك لتجنب الدخول في مواجهة عسكرية مفتوحة، فضلاً عن تجنب توجيه أي اتهام مباشر للقوات البحرية الصينية بالتورط في أي أعمال عدائية. ويلاحظ أن السبب الرئيسي في نجاح الصين في تطبيق هذا التكتيك هو الردع الناتج عن القوة العسكرية الصينية، إذ تخشى الدول في بحر الصين الجنوبي من الدخول في مواجهة مع هذه الميليشيات خوفاً من تدخل القوات العسكرية الصينية ضدها[26].

ويلاحظ أن بكين تسعى لإدامة سيطرتها على البحرين الجنوبي والشرقي، على الرغم من إقرار محكمة التحكيم الدائمة في لاهاي، في يوليو 2016 حكماً أكدت فيه "عدم وجود أساس قانوني لمطالبة الصين بحقوق تاريخية على الموارد في المناطق البحرية داخل خط القطاعات التسعة"، في إشارة إلى خط تم تحديده على خريطة للبحر في عام 1947، والذي يغطي معظم أجزاء بحر الصين الجنوبي، والذي تطالب به بكين[27].

وأشارت وزارة الدفاع الأمريكية إلى الميليشيات شبه العسكرية البحرية التابعة للصين في تقريرها السنوي عن القوة العسكرية الصينية الصادر في عام 2017، حيث أوضح التقرير أن هذه الميليشيات يتم توظيفها من أجل تأكيد سيادة الصين على بحري الصين الجنوبي والشرقي، وذلك من خلال عمليات عدائية استفزازية لا تصل إلى مستوى الصراع العسكري التقليدي، فهي تهدف إلى فرض سيطرة الصين على البحرين من دون قتال[28].

وتقوم سفن الصين بشكل متعمد بالاصطدام بسفن الصيد التابعة للدول الأخرى في بحر الصين الجنوبي، وإغراقها.

المناطق المتنازع عليها في بحر الصين الجنوبي

المصدر: أنتوني دويتشه وبن بلانتشارد، محكمة: الصين ليس لها حق تاريخي في بحر الصين الجنوبي، رويترز، 12 يوليو 2016، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2xHLS5l

ففي يونيو 2019، قامت سفينة صيد صينية بإغراق سفينة صيد فيتنامية تدعى "جيمفر 1" في منطقة "ريكتو بانك"، وهي منطقة متنازع عليها بين الصين والفلبين، وذلك على الرغم من إصدار محكمة تحكيم دولية في لاهاي حكماً في يوليو 2016 يؤكد تبعيتها للمنطقة الاقتصادية الخالصة للفلبين[29].

كما استخدمت الصين خفر السواحل والميليشيات البحرية لتغيير وضع السيطرة الإدارية اليابانية على جزر سينكاكو، والواقعة في جنوب غرب اليابان. فمنذ عام 2012، قامت الصين بعمليات توغل شبه ثابتة في بحر سينكاكو لاختبار إرادة طوكيو وقياس عزمها على الرد على الاستفزازات الصينية، وذلك بتوظيف خفر السواحل الصينيين المسلحين، والميليشيات البحرية المتخفية في هيئة سفن صيد، كما تجهز بكين هذه السفن بقدرات جمع المعلومات الاستخباراتية، ويخضع أفرادها لقيادة ومراقبة القوات البحرية الصينية[30].

وبدءاً من أغسطس 2016، زادت بكين من عملياتها العدائية ضد اليابان، إذ إنها قامت بإرسال أكثر من 200 سفينة صيد صينية إلى بحر سينكاكو، ورافقتها حوالي 28 سفينة تابعة لخفر السواحل الصينية، والتي انتهكت البحر الإقليمي لليابان[31].

ويلاحظ أنه إذا سعت الدول المشاطئة للصين في البحرين الجنوبي والشرقي إلى تجاهل أفعال بكين العدائية، فإنها تلجأ إلى زيادة وتيرة أفعالها الاستفزازية، ومن ذلك القيام بتعطيل معدات الملاحة البحرية للدول المناوئة باستخدام الليزر، بالإضافة إلى تنظيم مناورات عسكرية واسعة النطاق، والتي تعزل أجزاء من الأراضي المتنازع عليها في بحر الصين الجنوبي لفترة قصيرة من الزمن[32].

وتنبع أهمية بحر الصين الجنوبي في كونه ممراً تجارياً مهماً، إذ تمر به تجارة قيمتها نحو خمسة تريليونات دولار سنوياً، كما يُعتقد انه يحتوي على احتياطات هائلة من النفط والغاز الطبيعي تحت رمال قاعه. وتشير تقديرات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية إلى أن بحر الصين الجنوبي يحتوي على حوالي 11 مليار برميل من النفط، و190 تريليون قدم مكعبة من الغاز الطبيعي، وتعكس هذه الأرقام الاحتياطيات القائمة فعلياً والمحتملة.

وعلى الرغم من أن معظم هذه الاحتياطات تقع بالقرب من سواحل الدول في المناطق غير المتنازع عليها، فإن المشكلة الأساسية، تتمثل في أن "وكالة المسح الجيولوجي الأمريكي" (The U.S. Geological Survey) قامت بتحليل إمكانية وجود حقول نفط وغاز غير مكتشفة في العديد من المناطق الجيولوجية بجنوب شرق آسيا في عام 2010، وقدرت أن بحر الصين الجنوبي يحتوي على ما بين 5 و22 مليار برميل من النفط، وما بين 70 و290 تريليون قدم مكعبة من الغاز من الموارد غير المكتشفة. ونظراً لأن المسح الجيولوجي الأمريكي لم يفحص المنطقة بأكملها، فقد تكون الموارد غير المكتشفة أكبر.

وفي المقابل، قدرت الشركة الصينية الوطنية للنفط البحري (CNOOC) في نوفمبر 2012 أن المنطقة تحتوي على حوالي 125 مليار برميل من النفط، و500 تريليون قدم مكعبة من الغاز الطبيعي من الموارد غير المكتشفة. ولا تُعتبر هذه الموارد الإضافية احتياطيات تجارية في الوقت الحاضر، لأنه من الصعب استخراجها، وفقاً للتكنولوجيا القائمة حالياً[33]، غير أنه مع التطور التكنولوجي، فإنها سوف تكون قابلة للاستغلال التجاري. ويكشف ما سبق أن الصراع للهيمنة على بحر الصين الجنوبي هو صراع للسيطرة على مواردها النفطية والغازية المستقبلية، وليست القائمة حالياً.

ب- الاقتراب غير الآمن من السفن في أعالي البحار: تعمد السفن الحربية الصينية إلى الاقتراب من المدمرات الأمريكية في بحر الصين الجنوبي، بل ودفعها أحياناً إلى تغيير مسارها لتفادي الاصطدام بالسفن الصينية، كما تقوم بكين بإجراء آخر، وهو إعلان "منطقة تمييز للدفاع الجوي" فوق المناطق المتنازع عليها، ويقصد بمنطقة التمييز أنها منطقة جوية معينة تطلب فيها الدولة من الطائرات الامتثال لإجراءات خاصة لتحديد الهوية و/أو الإبلاغ، وذلك لضمان حماية أمنها القومي. وتقوم بكين عادة بتبني إجراءات ترهيبية ضد المركبات العسكرية التابعة للدول الأخرى، وذلك لمنعها من القيام بطلعات جوية فوق هذه المناطق.

ففي عام 2013، وجهت سفينة حربية صينية أسلحتها إلى مدمرة يابانية كانت تقوم بدورية روتينية على بعد حوالي 110 – 130 كم شمال جزر سينكاكو اليابانية، كما أنه في عام 2014، اقتربت طائرتان صينيتان من طراز "إس يو – 27" (SU-27) بصورة خطيرة من كل من طائرة الاستطلاع "أو بي – 3 سي" (OP-3C) التابعة للبحرية اليابانية، وكذلك طائرة الاستخبارات الإلكترونية "يو إس – 11 إي بي" (YS-11EB)، وذلك في المنطقة التي تتداخل فيها منطقة التمييز للدفاع الجوي التابعة لكل من اليابان والصين[34].

وبالمثل، يتبع الحرس الثوري الإيراني تكتيكات مماثلة، إذ تعمد القوارب التابعة للحرس الثوري الإيراني إلى الاقتراب لمسافات غير آمنة من البحرية الأمريكية في الخليج العربي، وبالقرب من مضيق هرمز، الأمر الذي دفع الرئيس الأمريكي دونالد ترامب إلى تهديد إيران في عام 2016 بأن قوارب الحرس الثوري سوف يتم تدميرها، إذا ما تحرشت مجدداً بالسفن الحربية الأمريكية[35].

ج- بناء الجزر الصناعية: شرعت الصين، بدءاً من عام 2014، في بناء العديد من الجزر الصناعية، وذلك لفرض سيطرتها على أكثر من ثلاثة آلاف فدان من المناطق المتنازع عليها في سلسلة جزر باراسيل وسبراتلي، وذلك من خلال بناء منشآت مدنية وعسكرية عليها، حيث شيدت مهابط طائرات كبيرة ومرافق رادار وثكنات عسكرية لدعم عمليات الانتشار العسكرية البحرية والجوية[36]، وتهدف بكين من هذه الجزر الصناعية إلى تأكيد هيمنتها على مساحات واسعة من بحر الصين الجنوبي، وردع الدول الأخرى من محاولة استغلال موارده.

د- تهديد الأمن البحري: تلجأ الدول إلى الإخلال بالأمن البحري من أجل انتزاع مكاسب من خصومها. ولعل من الأمثلة في هذا الإطار، تحذير رئيس هيئة الأركان العامة للقوات المسلحة الإيرانية محمد باقري بغلق مضيق هرمز الاستراتيجي، رداً على العقوبات الأمريكية على طهران، والتي هدفت إلى تصفير صادرات النفط الإيراني[37].

وبالمثل، تكررت تهديدات المسؤولين الإيرانيين بغلق المضيق، إذ هدد الرئيس الإيراني حسن روحاني في 2 يوليو 2018 أثناء زيارته إلى سويسراً بـ "إغلاق مضيق هرمز". وتبعت ذلك تهديدات من قبل إسماعيل كوثري، القيادي في "الحرس الثوري"، والذي حذر من قطع طريق الممر المائي على ناقلات النفط، قائلاً "إذا كانوا يريدون وقف صادرات النفط الإيراني، فإننا لن نسمح بمرور أي شحنة نفط في مضيق هرمز"، وهي التهديدات التي كررها

المرشد علي خامنئي في 22 يونيو بنفسه[38]. ويلاحظ أن مضيق هرمز تمر به حوالي 30% من تجارة النفط الدولية المنقولة بحراً، الأمر الذي يجعل التهديد بإغلاقه يهدد أمن الطاقة للدول المستهلكة للنفط والغاز حول العالم.

ومضت طهران في تهديد أمن الملاحة في الخليج العربي عبر أسلوبين رئيسيين، وهما:

- **تهديد الحرس الثوري للملاحة بصورة مباشرة:** اتهمت واشنطن الحرس الثوري الإيراني بالتورط في تخريب أربع سفن شحن تجارية مدنية في 12 مايو 2019 داخل المياه الإقليمية لدولة الإمارات العربية المتحدة[39]. كما قامت زوارق تابعة للحرس الثوري باستهداف ناقلتي نفط "فرونت ألتاير" و"كوكوكا كوريجوس" في خليج عُمان في 13 يونيو 2019، مما ألحق أضراراً كبيرة بالناقلتين، في تصعيد لمستوى التهديد الذي تفرضه طهران على أمن الملاحة في الخليج العربي[40]. ويلاحظ أن طهران نفت بصورة رسمية صلتها بتلك العمليات التخريبية، مؤكدة أنها محاولة من قبل واشنطن لتبرير العدوان ضدها.

- **توظيف الحوثيين في اليمن للإخلال بالأمن البحري:** عملت طهران على دعم وكلائها المسلحين، وتحديداً الحوثيين في اليمن، من أجل الإخلال بأمن الملاحة في مضيق باب المندب، وتتعدد الأمثلة في هذا الإطار، ففي يناير 2017، استخدم المتمردون الحوثيون زورقاً يعمل بالتحكم عن بعد لضرب سفينة سعودية، ما أسفر عن مقتل 2 من البحارة وجرح 3 آخرين.

وفي أبريل 2017، اعترضت القوات السعودية زورقاً آخر يعمل بالتحكم عن بعد، يحمل العديد من المتفجرات، حاول استهداف مستودع نفط ومحطة توزيع في جيزان، بالقرب من الحدود اليمنية. وحسب تقارير إعلامية، جرى إطلاق القارب من جزر مجاورة في الأراضي اليمنية. وعلى نحو مماثل، أحبطت السعودية في يناير 2018 هجوماً على ناقلة نفط تحمل العلم السعودي، استخدمت فيه 3 قوارب انتحارية تعمل بالتحكم عن بعد[41].

وفي 8 يوليو 2019، أعلن المتحدث باسم قوات التحالف العربي في اليمن العقيد تركي المالكي أن القوات البحرية السعودية منعت هجوماً قام به متمردون حوثيون على سفينة تجارية في منطقة جنوبية غير محددة من البحر الأحمر في اليوم نفسه، وذلك ليواصل الحوثيون تأكيدهم التماهي مع الأجندة الإيرانية الرامية إلى تهديد الأمن البحري في المنطقة[42].

2- الإرهاب البحري: يقصد به "توظيف العنف أو التهديد به ضد خدمات النقل والشحن البحري الدولية من قبل فرد أو مجموعة من الأفراد لبثّ الذعر وتخويف المدنيين بهدف تحقيق أهداف سياسية"، وتتمثل أبرز أشكال الإرهاب البحري في الفئات الثلاث التالية:

المناطق المتنازع عليها في بحر الصين الشرقي

Resource: Shelly Zhao, China's Territorial Disputes in the South China Sea and East China Se
China Briefing, May 31, 2011, accessible at: https://bit.ly/2GBRaVc

أ- شنّ هجمات على أهداف برية من البحر: يأتي ضمن الأمثلةِ البارزة على ذلك تفجيرات مومباي التي وقعت في 26 نوفمبر 2008، عندما نزل عشرة إرهابيين بزوارقَ سريعةٍ في ميناء المدينة ونفذوا 12 هجوماً متزامناً.

ب- احتجاز الرهائن: يتمثل أحد تكتيكات الإرهاب البحري المستخدمة على نطاقٍ واسع في احتجاز الرهائن. ولعل المثال الرئيسي في هذا الإطار اختطاف سفينة مملوكة لكينيا عام 2014 من قبل حركة الشباب، الموالية لتنظيم القاعدة في الصومال، واحتجاز 11 بحاراً من جنسياتٍ مختلفة كرهائن[43].

ج- استهداف السفن البحرية: وقع أول هجومين من هذا النوع قبالة السواحل اليمنية في عامي 2000 و2002 على التوالي. فقد نفّذ الهجوم الأول تنظيم القاعدة في جزيرة العرب ضد المدمرة الأمريكية "يو إس إس كول" في 12 أكتوبر 2000، حيث تم استهدافها من قبل انتحاريين تابعين للتنظيم أثناء تزودها بالوقود. أما الهجوم الثاني فقد حدث في 6 أكتوبر 2002، حيث تم استهداف ناقلة النفط الفرنسية "إم / في ليمبورج"، قرب ميناء الشحر في اليمن، مما أسفر عن كارثة بيئية جراء تسرب 100 ألف طن من النفط الخام في خليج عدن.

ويأتي في هذا الإطار كذلك الهجوم الذي شنّه تنظيم القاعدة في شبه القارة الهندية، في 6 سبتمبر 2014، على فرقاطة تابعة للبحرية الباكستانية "بي إن إس ذو الفقار" في قاعدة كراتشي البحرية، حيث كان التنظيم يسعى للسيطرة عليها، واستخدامها في مهاجمة سفن حربية أمريكية ترسو بالجوار، بثمانية صواريخ من طراز "سي – 802" (C-802) المضادة للسفن، واكتشفت إسلام آباد أن المهاجمين كانت لديهم معلومات تفصيلية عن الإجراءات الأمنية المعمول بها في السفينة، وهو ما يرجع إلى قيام عناصر متطرفة من البحرية الباكستانية بمساعدة الإرهابيين. كما حذر تقرير استخباراتي هندي في يوليو 2018 من إمكانية قيام غواصين تابعين لتنظيم "جيش محمد"، الذي تعتبره الهند تنظيماً إرهابياً، بمهاجمة سفن عسكرية هندية[44].

وخلال العام ذاته، شنّت جماعة أنصار بيت المقدس، التي غيّرت ولاءَها من تنظيم القاعدة إلى تنظيم "داعش"، هجوماً بحرياً باستخدام أربعة قوارب صغيرة على بعد 40 كيلومتراً شمال دمياط، في مصر، مما أسفر عن مقتل ثمانية بحارة، ونجحتِ البحريةُ المصرية في اعتقالِ 32 شخصاً على متن هذه القوارب[45].

3- تصاعد جرائم القرصنة في شرق وغرب أفريقيا: تؤثر القرصنة البحرية في العصر الحديث على ثلاث مناطق من العالم بشكل خاص، وهي أفريقيا وجنوب شرق آسيا وأمريكا اللاتينية. وفي حين أن الهجمات على السفن كانت غير شائعة نسبياً في أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي خلال عقد التسعينيات من القرن العشرين، فإن جنوب شرق آسيا قد شهد زيادة واضحة في عدد عمليات القرصنة خلال العقد نفسه.

وعلى الرغم من أن القرصنة والسطو المسلح في جنوب شرق آسيا بلغا ذروتهما في عام 2015 ليصلا إلى حوالي 147 حالة، فإن عمليات القرصنة هناك تراجعت بشكل واضح ارتباطاً بتزايد التعاون الإقليمي بين دول المنطقة.

وفي المقابل، فإن عمليات القرصنة في أفريقيا تزداد مرة أخرى، بعد أن انحسرت. فقد بلغ عدد عمليات القرصنة في عام 2011 حوالي 293 هجوماً، قبل أن ينخفض ليصل إلى 35 هجوماً في عام 2015. وارتبط ذلك بالتدخل العسكري الدولي في المياه الإقليمية الصومالية ضد القراصنة بدءاً من عام 2012، غير أن نشاط القرصنة لم يتم القضاء عليه تماماً. ففي عام 2017، تم الإبلاغ عن 5 حوادث قرصنة في شهر واحد في خليج عدن. ويرجع هذا جزئياً إلى تدني المعايير الأمنية للسفن الصغيرة. ويبقى اضطراب الوضع الأمني في الصومال، وتدهور الأوضاع المعيشية أحد الأسباب وراء استمرار عمليات القرصنة[46].

وفي حين أدت جهود مكافحة القرصنة الدولية في شرق أفريقيا إلى انخفاض نشاط القرصنة منذ عام 2010، فإن عدم الاستقرار السياسي والاقتصادي شجع الجماعات الإجرامية على شن عمليات قرصنة في سواحل غرب أفريقيا[47].

ولا يقتصر خطر القرصنة على شرق أفريقيا، فقد استحوذ خليج غينيا وحده على أكثر من 40% من حوادث القرصنة البحرية في العالم في الربع الأول من عام 2018، مما يؤكد استمرار هذا التهديد على أمن الملاحة البحرية[48].

ويتمركز النشاط الإجرامي في منطقة دلتا النيجر، وتشهد هذه المنطقة ظاهرة "القرصنة النفطية" (Petro-piracy)، حيث يتم الاستيلاء على ناقلات النفط العملاقة، وتكرير نفطها الخام في معامل غير شرعية، وإعادة بيعه. ويعتقد أن هذا النوع من القرصنة يزدهر في نيجيريا، على وجه الخصوص، نتيجة مجموعة من العوامل أبرزها الفساد المستشري هناك، بالإضافة إلى ضعف أجهزة إنفاذ القانون، وغياب الضوابط الرقابية، التي تمنع إعادة بيع النفط المسروق في الأسواق الشرعية[49].

4- الصيد غير المشروع: يمثل الصيد غير المشروع تحدياً خطيراً لتراجع الموارد الطبيعية. وتقدر منظمة الأغذية والزراعة أن أكثر من 58% من الأرصدة السمكية العالمية قد تم استغلالها بالكامل. وإذا ما استنفدت هذه المصايد تماماً، فإن الأمر قد يستغرق عدة عقود لاسترداد مواردها السمكية، كما أن التغير المناخي يؤثر سلباً على مصايد الأسماك، حيث من المتوقع أن تتناقص أعداد وأنواع الأسماك مع زيادة درجة حرارة البحر، أو التلوث، أو غيرها من

المظاهر الجوية المتقلبة[50].

ولا تقتصر عمليات الصيد غير المشروع على السفن غير المرخصة، بل إن السفن التجارية المرخصة تقوم هي الأخرى بالصيد الجائر، وذلك من خلال الصيد بما يتجاوز الكميات المسموح بها، أو صيد الأنواع المهددة من الأسماك بالانقراض. وتلجأ هذه السفن إلى تقديم بيانات مضللة حول حجم كميات السمك التي تقوم بصيدها من أجل تجنب الملاحقة القانونية. ويقدر أن حوالي نصف حجم الأسماك المستهلكة في أوروبا تعود إلى الصيد غير المشروع[51].

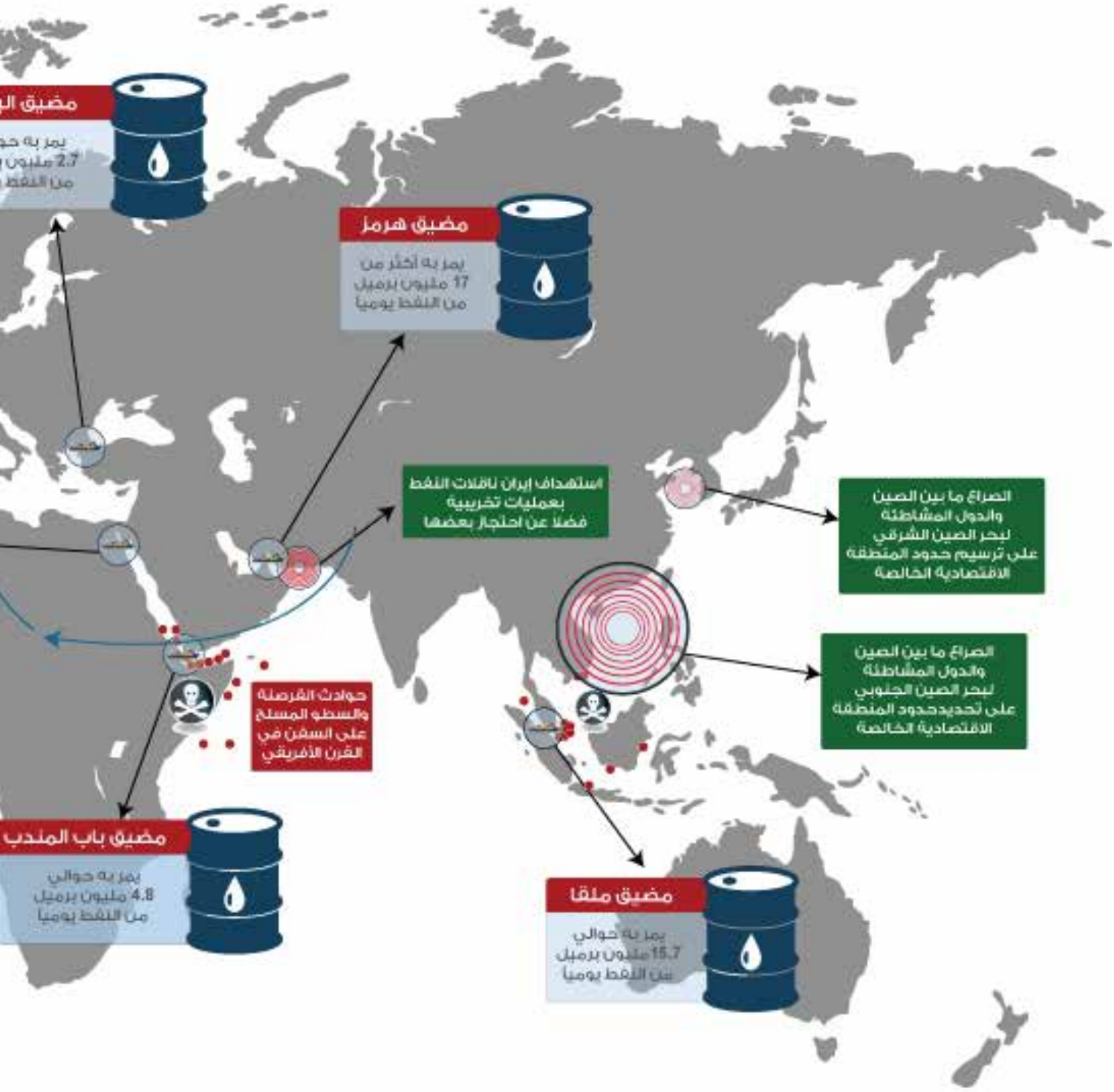
ويلاحظ أن الصيد غير المشروع يترك تداعيات خطيرة على الاقتصادات والأمن الإنساني، إذ إن الدول الساحلية في غرب أفريقيا تخسر ما يصل إلى 1.5 مليار دولار سنوياً نتيجة للصيد غير القانوني، كما أن البنك الدولي يقدر أن 1.6 مليون طن من الأسماك بقيمة 2.5 مليار دولار يتم صيدها بشكل قانوني في سواحل غرب أفريقيا كل عام.

ومن جهة ثانية، يعمل حوالي سبعة ملايين شخص في قطاع الصيد في غرب أفريقيا وحدها، وفقاً لمنظمة التعاون الاقتصادي والتنمية، الأمر الذي يعني أن الصيد غير الشرعي يهدد الموارد السمكية لهذه الدول، بما يتركه ذلك من انعكاسات اقتصادية سلبية، سواء بسبب خسارة الدول العوائد الاقتصادية التي تحصل عليها من تجارة السمك، أو فقدان العاملين في هذا القطاع وظائفهم[52].

ومن جهة ثالثة، فإن العديد من الدول الآسيوية والأفريقية تعتمد على السمك في غذائها، ومن ثم فإن تراجع احتياطات السمك، يؤثر على الأمن الغذائي لقاطني هذه الدول.

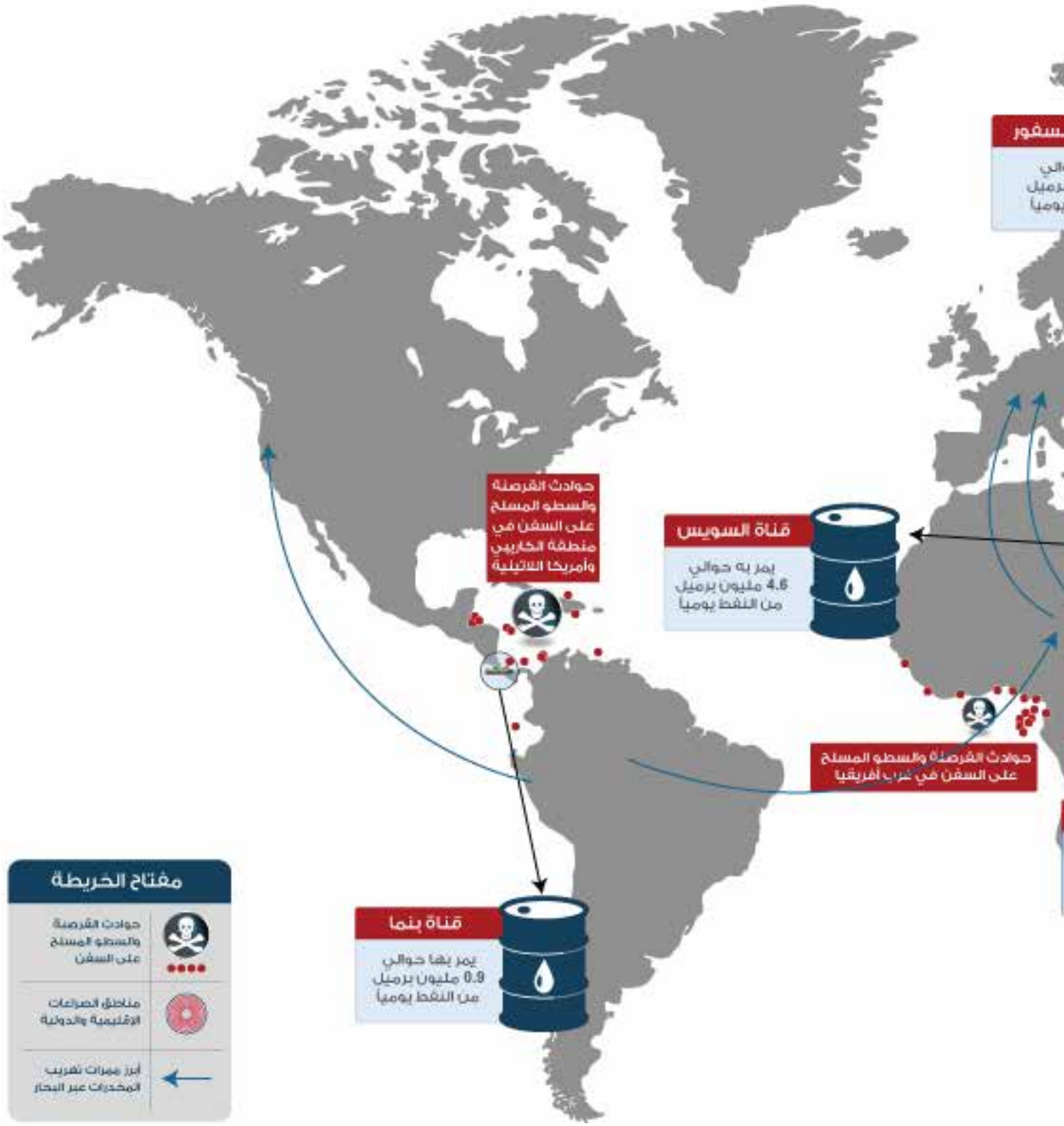
وتترتب على نقص الموارد السمكية انعكاسات سلبية على الأمن الإقليمي، إذ إن تراجع الأسماك في سواحل الدولة، يدفع مراكب الصيد التابعة لها للصيد بالقرب من سواحل الدول المجاورة، بما يرتبه ذلك من تصاعد الصراعات. ففي عام 2017، قامت القوات الكاميرونية بقتل حوالي 97 صياداً نيجيرياً، نظراً لعدم قيامهم بدفع إتاوات لهم[53]، نظير الصيد غير المشروع في المياه الكاميرونية.

أهم المناطق والتهديدات على



المصدر: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة

خريطة الأمن البحري العالمية



ولعل العلاقة بين تراجع الثورات السمكية وتصاعد الاضطرابات الأمنية تأخذ منحى آخر في بعض الدول الآسيوية، إذ إن تراجع الموارد السمكية لكل من ماليزيا وإندونيسيا والفلبين قد اقترن بظاهرة تصاعد أعمال القرصنة، وأنشطة التهريب. وتستخدم قوارب الصيد في التغطية على أنشطة إجرامية أخرى، خاصة نقل المخدرات، بالإضافة إلى تزويد السفن العاملة في أنشطة التهريب بالوقود. وأخيراً، فإن قوارب الصيد غير الشرعي تستخدم في تهريب المهاجرين غير الشرعيين بالنسبة لبعض الدول مثل أستراليا[54].

5- تهريب المخدرات: يلعب ساحل شرق أفريقيا دوراً محورياً في تجارة الهيروين غير المشروعة، إذ يتم شحن الهيروين من أفغانستان عبر شبكة من الطرق البحرية الممتدة إلى شرق وجنوب أفريقيا، ويعرف هذا الطريق باسم "الطريق الجنوبي"، والذي يستخدم بشكل رئيسي من قبل تجار المخدرات كطريق لتهريب المخدرات إلى غرب أوروبا.

ومن الصعوبة رصد ووقف تجارة المخدرات عبر الممرات البحرية المؤدية إلى شرق أفريقيا، كما أن تدفقات المخدرات غير المشروعة عبر هذه الطريق آخذة في الارتفاع، نظراً إلى النمو السريع لإنتاج الأفيون في أفغانستان[55]. ويلاحظ أن ثلثي إنتاج الأفيون يتركز في جنوب وجنوب شرق آسيا، حيث يزرع الأفيون في منطقتين رئيسيتين يشار إليهما باسم "المثلث الذهبي"، الذي يضم تايلاند وميانمار ولاوس؛ ومنطقة "الهلال الذهبي" التي تضم أفغانستان وباكستان وإيران[56].

وتشهد موريتانيا، هي الأخرى، تنامي نشاطات العصابات المتخصصة في تهريب الكوكايين، والتي تقوم بنقله من أمريكا الجنوبية إلى أوروبا عبر الأراضي الموريتانية مستغلة المساحة الشاسعة للأراضي الموريتانية وهشاشة المنظومة الأمنية للبلد، الذي ما يزال معظم ساكنيه يعيشون تحت خط الفقر[57].

وخلال السنوات الخمس الماضية، تضاعف عدد القوارب، التي تنشط في تهريب الكوكايين من أمريكا اللاتينية إلى أستراليا عبر المحيط الهادئ، وذلك مروراً ببعض الجزر مثل فيجي وفانواتو وبابوا نيو غينيا، وتونجا وكاليدونيا الجديدة، والتي تستخدم مياهها وشواطئها كمخازن لتخزين مليارات الدولارات من المخدرات غير المشروعة[58].

ويلاحظ أن تهريب المخدرات قد تطور، فبعد أن كان يتم نقل المخدرات عبر مراكب الصيد، والمراكب السريعة، بدأ تجار المخدرات، خاصة في أمريكا اللاتينية، يعتمدون على وسائل أكثر ابتكاراً، فقد قام مهربو المخدرات في كولومبيا بتصنيع ما يشبه غواصة يدوية الصنع لإخفاء ممنوعاتهم في داخلها، وقد بلغ طولها حوالي 15 متراً، كما أنها تتنقل على عمق صغير تحت سطح الماء، ما يجعل رصدها مهمة صعبة جداً، سواء بالعين المجردة أو حتى بواسطة أجهزة رادار تقليدية.

وتمتلك كارتلات تهريب المخدرات في أمريكا الجنوبية إمكانيات أكثر تقدماً فهي تنتج حالياً أنواعاً شتى من السفن المسيرة عن بعد، والتي يتم توجيهها بالاعتماد على أجهزة عاملة بنظام تحديد المواقع العالمي "جي بي إس"، وهي سفن يمكن أن تبقى تحت الماء طوال مدة الرحلة تقريباً[59].

ومن جهة ثانية، تلعب تجارة المخدرات دوراً محورياً في تمويل التنظيمات الإرهابية وحركات التمرد، مثل حركة طالبان في أفغانستان، أي أن ازدهار هذه التجارة تترتب عليه انعكاسات سلبية على أمن الدول.

6- مخاطر التغير المناخي: يترتب على التغيرات المناخية العديد من الآثار السلبية، إذ إنها تنذر باختفاء سواحل بعض الدول، وبغرق جزر بأكملها، بل ويتوقع أن تعاني كل البلدان الساحلية من مشاكل نتيجة ارتفاع منسوب الماء. فقد شهد العالم في عام 2011 أكثر الظروف المناخية تطرفاً خلال الـ 500 عام الماضية، بل واعتبر عام 2013 من أكثر الأعوام حرارة على الإطلاق.

وترتب على ما سبق، ذوبان القطب الشمالي بمعدل غير مسبوق، بما يرتبه ذلك من ارتفاع كبير في مستويات سطح البحر في جميع أنحاء العالم. فمن المتوقع أن يرتفع مستوى سطح البحر العالمي بمقدار متر واحد بحلول عام 2050، الأمر الذي ستكون له تأثيرات كبيرة، خاصة على الدول البحرية ذات السواحل المنخفضة.

وعلى سبيل المثال، من المتوقع أن تفقد بنغلاديش حوالي 17% من أراضيها بحلول عام 2050، مما سيؤدي إلى تشريد حوالي 18 مليون شخص. كما ستعاني الدول الخمس الأكثر سكاناً في العالم، وجميعهم يتركزون في المحيطين الهندي والهادئ، حيث من المتوقع أن يتضرر حوالي 121 مليون شخص. كما ستتأثر سلباً البنية التحتية على طول سواحل هذه الدول الخمس، مثل الموانئ، مما يتسبب في انعكاسات سلبية على صناعة الشحن، خاصة أن 90% من التجارة الدولية تنقل عن طريق البحر[60].

رابعاً: تكلفة مرتفعة.. التداعيات الاقتصادية لاستهداف الملاحة البحرية

تؤثر التهديدات الموجهة للأمن البحري على اقتصادات الدول بشكل مباشر، بل والاقتصاد العالمي في مجمله، لاسيما أن 90% من التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار. وهناك عوامل عدة تعكس عظم التهديدات الاقتصادية الناتجة عن تهديدات الأمن البحري، ومنها أن السفن التجارية غالباً ما تكون غير مسلحة، ونادراً ما تكون مزودة بدروع تحميها، كما أن طواقمها غير مدربين سوى على تكتيكات الحماية الشخصية.

وفي المقابل، فإن التهديدات الأمنية للملاحة البحرية تعد أمراً معقداً وواسعاً، لاسيما أن المجال البحري كبير للغاية ومن الصعب السيطرة عليه أو ضبطه، كما أن الجماعات الإرهابية والجماعات القائمة على أنشطة القرصنة والهجمات البحرية أصبحت لديها أسلحة أكثر تطوراً من السابق، فبمقدورها الآن حيازة أسلحة كانت في السابق متوافرة فقط للقوات المسلحة الوطنية للدول[61].

ولذلك تقول مؤسسة راند البحثية إن الأمن البحري الفعال يتطلب فهماً وقدرات وتنسيقاً في مجالات غاية في التنوع بدءاً من الأمن البحري ذاته، مروراً بمكافحة القرصنة، ومكافحة الإرهاب، والجريمة العابرة للحدود، وأمن المرافئ، وصولاً إلى إدارة الموارد الطبيعية[62]. وتتمثل التكلفة الاقتصادية لمهددات الأمن البحري في التالي:

1- الهجمات على ناقلات النفط والغاز: تشكل ناقلات النفط هدفاً مغرياً للهجمات الإرهابية، ولعمليات القرصنة، وغيرها من عمليات الاستهداف. ويعود ذلك لعدة أسباب، فهي ناقلات كبيرة وبطيئة الحركة، ومن الصعب أن تقوم بالمناورة، كما يمثل النفط رمزاً يعتمد عليه العالم الصناعي، ويعتبر أحد أهم السلع الحيوية بالنسبة للاقتصاد العالمي. ومن السهل أن يؤدي أي هجوم خطير على ناقلات النفط إلى طفرة فورية في أسعار النفط الخام[63].

وتعد الهجمات التي استهدفت ناقلات النفط في مياه خليج عُمان في شهري مايو ويونيو 2019، والتي اتُهِمَت إيران بالوقوف خلفها، من الأمثلة الصارخة في هذا الإطار. ففي شهر مايو تعرضت 4 ناقلات نفط، من بينها ناقلتان سعوديتان وناقلة تحمل علم النرويج وأخرى تحمل علم الإمارات، لأعمال تخريبية في المياه الاقتصادية الإماراتية قبالة ميناء الفجيرة، في مياه خليج عُمان. وفي يونيو وقع حادث طال ناقلتين كانت إحداهما ترفع علم جزر مارشال، واسمها "فرونت ألتير". فيما كانت الناقلة الثانية ترفع علم بنما، واسمها "كوكوكا كاريدجس"[64].

وبشكل عام، فإن هناك تاريخ طويل لتعرض الناقلات النفطية لعمليات استهداف عسكرية، ومنها ما يسمى بـ"حرب الناقلات"، التي كانت جزءاً من الحرب العراقية – الإيرانية (1980 – 1988). ففي عام 1981 قامت العراق باستهداف ناقلات النفط الإيرانية، رداً على قيام إيران بتدمير مينائها النفطي في وقت سابق من الحرب. وشهد عام 1984 تصعيداً كبيراً في استهداف الطرفين للناقلات والسفن التجارية في مياه الخليج. فقد قامت الطائرات العراقية بضرب 7 ناقلات نفطية بالقرب من جزيرة خرج الإيرانية. فيما قامت إيران بأول هجوم على الناقلات المحملة بالنفط العراقي، واستهدفت كذلك السفن التجارية المملوكة للسعودية والكويت، والسفن التي يشتبه في انتمائها لأي دولة أخرى داعمة للعراق[65].

ووصل عدد الناقلات والسفن التجارية التي تعرضت لهجمات عسكرية من جانب الطرفين إلى 71 ناقلة في عام 1984. ووصل هذا العدد إلى ذروته عام 1987، ببلوغه 179 ناقلة وسفينة. وشكلت ناقلات النفط ما يزيد على 70% من الناقلات والسفن التي تم استهدافها بواسطة الطرفين طوال تلك الحرب (انظر الجدول رقم 1).

ولا تتوقف هذه التهديدات على الناقلات والسفن التجارية، بل تعتبر ناقلات الغاز الطبيعي المسال بدورها هدفاً مغرياً للقائمين على الهجمات والاعتداءات المهددة للأمن البحري، سواءً كانوا دولاً أو جماعات إرهابية أو قراصنة، كما أن تعرض إحدى هذه الناقلات لأي هجوم من هذا النوع، يعتبر من الحوادث ذات الأبعاد المأساوية، لاسيما أن منطقة الخطر على الأرواح البشرية الناتجة عن ذلك قد تمتد إلى ثلاثة أميال مربعة. ولا يتعلق الأمر فقط بالمخاطر الناتجة عن احتراق المخزون، بل إن هناك آثاراً جانبية خطيرة لتسرب الغاز أيضاً. وقد شهدت مقاطعة كليفلاند في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1944 أسوأ كارثة ناتجة عن تسرب الغاز الطبيعي المسال، حيث تعطل خزان معدني، ووجد الغاز طريقه إلى أنابيب تصريف المياه تحت الأرض، واشتعلت فيه النيران، وتسبب الانفجار الناتج عن ذلك في أضرار على نطاق واسع للأبنية في المنطقة المحيطة، وتسبب في مقتل 128 شخصاً[66].

2- الآثار الاقتصادية للقرصنة البحرية: تعتبر القرصنة من أكثر التهديدات التي تعانيها أنشطة الملاحة البحرية ذات الأغراض التجارية حول العالم. وقد عرفت منظمة الملاحة الدولية القرصنة البحرية على أنها "هجوم مسلح يقع على طول السواحل، وتنفذه قوارب يقودها مجرمون ولصوص

جدول (1)

الهجمات المنفذة ضد الناقلات والسفن التجارية أثناء الحرب العراقية - الإيرانية

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
العراق	5	22	16	53	33	66	88
إيران	0	0	0	18	14	45	91
الإجمالي	5	22	16	71	47	111	179

Source: Ronald O'Rourke, The Tanker War, **U.S. Navy Institute**, May 1988, accessible at: https://bit.ly/32Ru8G

مسلحون، وهدفهم عموماً هو السيولة النقدية، والأغراض غالية الثمن". كما تعرف القرصنة البحرية بأنها "كل عمل يقوم به فرد أو جماعة بقصد منفعة عامة أو خاصة على سواحل أو مياه دولة أو البحر العالي، ويكون باستعمال الإكراه أو القوة على سفينة أو مركب أو أي نوع من أنواع النقل البحري، صغيراً أو كبيراً، وذلك بغرض الاستغلال أو الاستيلاء أو الابتزاز والإكراه على سلب المال أو الأصول، أو المطالبة بمثل ذلك"[67].

وتتعدد المخاطر الناجمة عن أعمال القرصنة على أنشطة الملاحة البحرية، ومن هذه المخاطر ما يصيب ناقلات النفط والغاز الطبيعي، ومنها ما يطال سفن الحاويات، ومنها ما يستهدف المال أو البشر. كما أن هناك أضراراً جانبية لهذه الأعمال، عادة ما تتسبب في زيادة تكلفة أنشطة النقل البحري، وكذلك تعيق انتظام حركة التجارة الدولية. ويوضح الشكل رقم (2) هذه الأضرار بالتفصيل، وهو يعتمد على دراسة أجرتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية على الآثار الاقتصادية للمخاطر الأمنية التي تتعرض إليها أنشطة النقل البحري.

شكل (2)

مخاطر القرصنة على الملاحة البحرية

Source: OECD, Security in Maritime Transport: Risk Factors and Economic Impact, **Maritime Transport Committee**, July 2003, p. 17.

ولقد اشتهرت بعض المناطق الجغرافية بأعمال القرصنة البحرية خلال السنوات الماضية، وكانت على رأسها المنطقة المواجهة للسواحل الصومالية في المحيط الهندي، وكذلك السواحل المواجهة لمنطقة غرب أفريقيا، بالقرب من كوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية، وبعض السواحل الآسيوية بالقرب من إندونيسيا والفلبين وماليزيا، وكذلك سواحل منطقة الكاريبي وأمريكا اللاتينية[68].

وخلال عام 2017 تعرضت 321 سفينة وناقلة تجارية لأعمال قرصنة بحرية حول العالم، كانت محملة، إما بنفط أو غاز أو سلع تجارية أخرى، ونتج عن ذلك ضحايا بشرية بعدد 833 شخصاً، سواءً تعرضوا للقتل أو أصيبوا خلال عملية السطو والهجوم المسلح على السفن. وبلغت التكلفة الإجمالية لأعمال القرصنة تلك ما يقدر بنحو 3.2 مليار دولار، كما هو مبين في الجدول رقم (2)، وذلك وفق تقديرات "برنامج مستقبل عالم واحد، المحيطات في ظل القرصنة"، الذي نفذه المكتب الدولي للملاحة البحرية، بالتعاون مع مؤسسة "أوشن أس لايف"، ومؤسسة "بيمكو".

جدول (2)

التكلفة الاقتصادية والبشرية لأعمال القرصنة البحرية عالمياً في عام 2017

	عدد السفن (سفينة)	الخسائر البشرية (شخص)	التكلفة الاقتصادية (مليون دولار)
سواحل شرق أفريقيا	54	79	1,400
سواحل الكاريبي وأمريكا اللاتينية	71	22	948.7
سواحل غرب أفريقيا	97	509	818.1
سواحل شرق آسيا	99	223	31.9
الإجمالي	321	833	3,198.7

Source: The State of Piracy 2017: Assessing the Economic and Human Cost, **One Earth Future**, 2018, accessible at: https://bit.ly/2qWzZDH

3- الآثار الاقتصادية للمخاطر الأمنية بالموانئ:

تعتبر الموانئ البحرية من أهم النقاط والبؤر الجغرافية ذات الأهمية الكبرى بالنسبة للاقتصاد العالمي، لما لها من دور حيوي في تنظيم حركة الملاحة البحرية لمختلف الأغراض، وعلى وجه الخصوص الأغراض التجارية. وهناك مخاطر

عديدة تحيط بالموانئ البحرية، منها ما يرتبط بمراحل إنشاء الموانئ، خصوصاً عيوب التصميم والتخطيط والتنفيذ، والعيوب والمخاطر المرتبطة بإدارة الموانئ وتشغيلها، وكذلك العيوب والمخاطر الخارجية، أي التي تطال قطاع الموانئ ولكنها من خارجه، كالكوارث الطبيعية والمخاطر الأمنية والإرهابية والاقتصادية. ويتناول الشكل رقم (3) هذه المخاطر بالتفصيل.

وتعد المخاطر الأمنية من أهم المخاطر التي من شأنها أن تؤثر على انتظام حركة التجارة والنقل عبر الموانئ البحرية، وبالتالي فإنها تعتبر من أهم العوامل المؤثرة في أداء الأنشطة الاقتصادية ذات العلاقة بهذه التجارة، سواءً كانت تعتمد عليها كمصدر لمدخلات الإنتاج، أو كوسيلة لنقل منتجاتها إلى الأسواق العالمية، ناهيك عما يلحق بالاقتصاد من آثار جانبية، ناتجة في الأساس عن تعرض الموانئ لهجمات إرهابية أو عمليات عسكرية، أو حتى تهديدات أمنية ناتجة عن الهجمات السيبرانية واختراق أنظمة التشغيل وغيرها.

وبلغ حجم التجارة السلعية المشحونة بحراً حول العالم نحو 10.7 مليار طن متري في عام 2017، وهو أعلى مستوى له على الإطلاق. وهو يمثل نحو ضعف مستوى حجم التجارة السلعية البحرية في عام 1999. ويمثل النفط الخام نحو 18% من هذه التجارة في مجملها[69]. وبشكل عام، تمثل التجارة السلعية البحرية ما يناهز 90% من إجمالي التجارة العالمية بشكل عام، أي ما تتجاوز قيمته 17.5 تريليون دولار[70]. ويوضح ذلك حجم الأضرار الاقتصادية التي يمكن أن يتعرض إليها العالم في حال تضرر حركة التجارة العالمية، بسبب أي أضرار أو مخاطر تلحق بالموانئ، سواءً كان ذلك لأسباب أمنية أو اقتصادية أو تشغيلية أو غيرها.

خامساً: تدابير جماعية.. الخبرات الإقليمية والدولية لتأمين السفن التجارية

فرضت تهديدات الأمن البحري على دول العالم اتخاذ تدابير معينة لمواجهتها، سواء عبر أطر للتعاون الجماعي، أو التحرك بشكل منفرد. وتكشف الخبرة العملية عن تشابه الإجراءات التي تتخذها الدول لحماية حرية الملاحة البحرية في الأقاليم البحرية والمضايق الاستراتيجية، كما يتضح من مراجعة الإجراءات التي اتخذتها الدول لضمان حرية الملاحة في ساحل الصومال، وخليج غينيا، ومضيق هرمز، ومضيق ملقا، وبحر الصين الجنوبي والشرقي.

وتتضمن التدابير التي تتخذها الدول في مواجهة تهديدات الأمن البحري في المهام العسكرية المشتركة، واتفاقيات التعاون الجماعي، بالإضافة إلى عمليات ضمان حرية الملاحة، وتبني الدول لاستراتيجيات وطنية لمواجهة تهديدات الأمن البحري، وأخيراً الإجراءات العسكرية التي تتخذها الدول فرادي لحماية أمنها القومي من التهديدات النابعة من البحار، وهو ما يمكن تفصيله على النحو التالي:

1- العمليات أو المهام العسكرية المشتركة: تتمثل أبرز الجهود الجماعية في التالي:

أ- القوات البحرية المشتركة (Combined Maritime Forces): تم إنشاء القوات البحرية المشتركة في عام 2001، حيث تضم قوات بحرية متعددة الجنسيات من 33 دولة، أبرزها الولايات المتحدة، والمملكة المتحدة، وأستراليا، وبلجيكا، وفرنسا، وألمانيا، والسعودية، والإمارات، والبحرين، والأردن.

وتم تشكيل هذه القوات بهدف تعزيز الأمن والاستقرار

شكل (3)

طبيعة المخاطر الأمنية والتشغيلية التي تتعرض إليها الموانئ

Source: Ports and Terminals Risk Challenges and Solutions, **Marsh McLennan Companies**, 2014, accessible at: https://owy.mn/2LBzlo7

في مساحة تمتد من القرن الأفريقي وجنوب البحر الأحمر، وحتى الخليج العربي، لتغطي بذلك مساحة تبلغ حوالي 3.2 مليون مربع من المياه الدولية، والتي يمر بها أكثر خطوط الملاحة البحرية أهمية في العالم. وتشكلت هذه القوات بهدف مواجهة تهديدات الأمن البحري، خاصة الإرهاب، والقرصنة، والعمل على حماية البيئة البحرية، وعمليات التهريب غير المشروع في المياه الدولية.

وتقوم هذه القوات بعمليات بحرية مشتركة، وتتم إدارة عمليات القوات البحرية المشتركة من مقر الأسطول الخامس الأمريكي في البحرين، ويقع تحت مظلة القوات البحرية المشتركة ثلاث مجموعات من القوات المشتركة[71]، تشمل:

- **القوة المشتركة 150 (Combined Task Force 150):** أنشئت في عام 2002 بهدف مواجهة أنشطة المنظمات الإرهابية غير القانونية في البحار، وتشارك في هذه القوة في عمليات الاستخبارات البحرية في المياه الدولية للشرق الأوسط وشمال المحيط الهندي، وذلك باستخدام سفن وطائرات من الدول الأعضاء في القوات البحرية المشتركة، وتضمن هذه العمليات حرية الملاحة لسفن النقل التجاري، والحد من قدرة التنظيمات الإرهابية على استخدام البيئة البحرية كمكان لنقل الأفراد والأسلحة والمخدرات بطريقة غير مشروعة.

- **القوة المشتركة 151 (Combined Task Force 151):** أنشئت في عام 2009، وتركز على تحجيم القرصنة والسطو المسلح في أعالي البحار، وضمان حرية الملاحة وحماية التجارة البحرية الدولية. وتعمل بالتعاون مع القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي، وقوات دول أخرى تنشر سفنها في المنطقة مثل الصين والهند. وتركز هذه القوة جهودها على مراقبة الملاحة في خليج عدن، والساحل الصومالي، وجنوب البحر الأحمر.

- **القوة المشتركة 152 (Combined Task Force 152):** أنشئت في عام 2004، ويتركز نطاق عملها على منطقة الخليج العربي، التي تعتبر أكثر المناطق البحرية أهمية من الناحية الاستراتيجية. وتتكون هذه القوة من القوات البحرية لدول مجلس التعاون الخليجي مدعومة بقوات من القوات البحرية المشتركة، وتنسق هذه القوة جهود عمليات الأمن البحري في منطقة الخليج، بالإضافة إلى حماية البنية التحتية البحرية في المنطقة من التهديدات الإرهابية، بما في ذلك منشآت النفط.

ب- عملية أتلانتا (Operation Atalanta): يطلق عليها كذلك "عملية القوات البحرية للاتحاد الأوروبي في الصومال" European Union Naval Force (EU) Somalia (NAVFOR)، وتركز على مكافحة القرصنة في عرض البحر قبالة منطقة القرن الأفريقي وفي غرب المحيط الهادي، وتغطي مساحة بحرية تصل إلى 1.5 ضعف مساحة قارة أوروبا، وبدأت مهامها في ديسمبر عام 2008، بهدف التركيز على حماية السفن المتجهة إلى الصومال وشحنات برنامج الأغذية العالمي وأية شحنات أخرى معرضة للتهديدات.

وفي عام 2012 تم توسيع نطاق مهامها ليشمل مواجهة أنشطة الصيد غير المشروع في منطقة الساحل الصومالي، والعمل على دعم بعثات الاتحاد الأوروبي والمنظمات الدولية التي تعمل على تعزيز الأمن البحري في المنطقة. وفي 30 يوليو 2018، أصدر مجلس الاتحاد الأوروبي قراراً بتمديد مهام عملية أتلانتا حتى ديسمبر 2020[72].

وتتم بعض العمليات في إطار عملية أتلانتا لمكافحة القرصنة في المحيط الهندي بالتنسيق والتعاون مع القوة المشتركة (Combined Task Force 151) التابعة للقوات البحرية المشتركة، كما تعاونت مع عملية "درع المحيط" (Operation Ocean Shield)، التي أطلقها حلف الناتو لمكافحة القرصنة في المحيط الهندي، والتي استمرت في الفترة من أغسطس عام 2009 إلى نوفمبر عام 2016[73].

2- اتفاقيات التعاون الجماعي: تمثل اتفاقيات التعاون الجماعي بين الدول إحدى الآليات في مواجهة تهديدات الأمن البحري، ويمكن الإشارة إلى أبرزها على النحو التالي:

أ- اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا: تتمثل أهم الاتفاقات والأطر التعاونية في هذا الإطار "اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة، والسطو المسلح ضد السفن في آسيا" (Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia)، المعروفة اختصاراً بـ (RECAAP)، وهي اتفاقية تعاون حكومي متعدد الأطراف بين عدة دول آسيوية تم التوصل إليها في نوفمبر عام 2004، ودخلت حيز التنفيذ في سبتمبر عام 2006، ويبلغ عدد الدول الأعضاء المشاركة في الاتفاقية حالياً حوالي 20 دولة، بينها 14 دولة آسيوية: أبرزها الصين، واليابان، وسنغافورة، وتايلاند، والفلبين، وكوريا الجنوبية، و4 دول أوروبية تشمل بريطانيا والنرويج ونيوزيلاندا والدنمارك، هذا بالإضافة إلى أستراليا، والولايات المتحدة الأمريكية.

وأفضت الاتفاقية إلى تأسيس مركز لتبادل المعلومات الخاص بالقرصنة، ويقدم المركز على مدار الساعة معلومات عن حوادث القرصنة والاعتداء المسلح في المياه الدولية، ويتم تبادل المعلومات من خلال شبكة للربط بين الدول الأعضاء، كما يتم في إطار الاتفاقية العمل على دعم قدرات الدول في مواجهة تهديدات الأمن البحري[74].

ب- اتفاقية جيبوتي لمدونة السلوك: تمثل اتفاقية جيبوتي لمدونة السلوك (The Djibouti Code of Conduct)،

التي وقع عليها عدد من الدول في عام 2009، آلية تعاون جماعي لمواجهة القرصنة والسطو المسلح على السفن في منطقة غرب المحيط الهندي وخليج عدن، وتضم الاتفاقية في عضويتها 20 دولة، أبرزها مصر وإريتريا وسلطنة عمان وإثيوبيا وكينيا والصومال والإمارات[75].

ووفقاً للاتفاقية تلتزم الدول الموقعة بعدد من الإجراءات الخاصة بمواجهة القرصنة والسطو المسلح، منها تسيير عمليات مشتركة، سواء بين الدول الموقعة، أو مع قوات بحرية من بلدان أخرى لمراقبة الأوضاع في المنطقة، بالإضافة إلى التواصل والتنسيق والتعاون بين الدول في الجوانب ذات الصلة بالأمن البحري، خاصة التدريب المشترك وبناء القدرات، وتبادل المعلومات. وقد أقر اجتماع جدة في عام 2017 للدول الموقعة على الاتفاقية بعض التعديلات حيث تمت إضافة بنود أخرى غير القرصنة تشمل العمل على مواجهة الاتجار بالبشر والصيد غير المشروع[76].

3- عمليات ضمان حرية الملاحة: تتمثل "عمليات حرية الملاحة" (Freedom of Navigation Operations) في أنشطة تقوم بها البحرية والقوات الجوية الأمريكية لتأكيد حرية الملاحة في أعالي البحار، خاصة في مواجهة الجهود التي تبذلها بعض الدول لتقييد حرية الملاحة في مناطق معينة من أعالي البحار، تحت ادعاء خضوعها للسيادة الوطنية، بموجب حقوق تاريخية سابقة[77].

وتعتبر منطقة بحر الصيني الجنوبي من أهم المناطق البحرية التي تقوم فيها الولايات المتحدة بعمليات حرية الملاحة، فهذه المنطقة تعتبر منطقة نزاعات بحرية بين عدة دول، وهي بروناي والصين وإندونيسيا وماليزيا والفلبين وتايوان وفيتنام، والتي تتنازع فيما بينها حول حقوق السيادة في بعض المناطق البحرية ومناطق المياه في منطقة بحر الصين الجنوبي.

وتقوم بكين بتبني سياسات تهدف إلى تعزيز سيطرتها على المناطق المتنازع عليها، وفرض أمر واقع على الدول المناوئة لها، وذلك من خلال زيادة أنشطتها العسكرية في المنطقة وبناء الجزر الصناعية، الأمر الذي دفع الولايات المتحدة إلى القيام بالعديد من العمليات المتعلقة بضمان حرية الملاحة وذلك لمواجهة الادعاءات غير القانونية المرتبطة بالحدود البحرية ومناطق السيطرة والسيادة في هذه المنطقة.

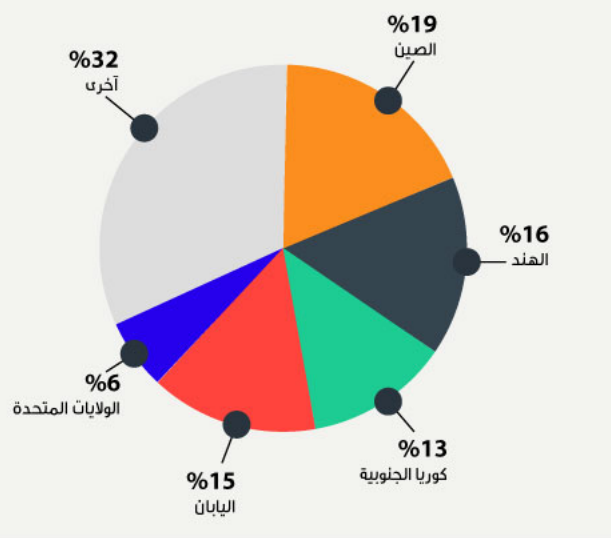
وأجرت الولايات المتحدة، على مدار العامين الماضيين، عدة عمليات بحرية في منطقة بحر الصين الجنوبي، فخلال الفترة من أكتوبر 2015 وحتى مايو 2017 قامت واشنطن بخمس عمليات بحرية لحرية الملاحة، والتي حرصت خلالها على تجاهل الحصول على إذن بالمرور من بكين، نظراً لأن هذه المناطق تعد جزءاً من أعالي البحار، وليس جزءاً من البحر الإقليمي لبكين[78].

4- تبني استراتيجيات لمواجهة تهديدات الأمن البحري: تتبني بعض الدول استراتيجيات للأمن البحري، على غرار استراتيجيات الأمن القومي، وتمثل استراتيجيتا الأمن البحري الأمريكية والبريطانية نموذجين بارزين في هذا الإطار، فكل منهما تحددان رؤية الدولة الاستراتيجية تجاه الأمن البحري، وكذلك الأهداف والتحديات وآليات العمل للتعامل مع هذه التهديدات، وهو ما يمكن تفصيله على النحو التالي:

أ- استراتيجية الأمن البحري الأمريكي: تم وضع خطة الأمن البحري الأمريكي في عام 2005، بعد توجيه رئاسي لوزارتي الدفاع والأمن الداخلي بضرورة تطوير استراتيجية وطنية شاملة للأمن البحري تعمل على دمج وتحسين الاستراتيجيات السابقة، فضلاً عن التأكد من تنفيذها بشكل فعّال، وضرورة أن تضمن الاستراتيجية تحقيق الأمن البحري على أفضل وجه.

وتضمنت الاستراتيجية ثلاثة محاور، يتضمن المحور الأول منها تحديد تهديدات الأمن البحري، والتي تشمل التهديدات النابعة من الدول، والتهديدات الإرهابية، والتهديدات المرتبطة بالجريمة العابرة والقرصنة، والتهديدات البيئية، والتهديدات المرتبطة بالهجرة غير الشرعية، بينما تضمن المحور الثاني الأهداف الاستراتيجية، والتي تركز على منع تلك التهديدات، ويتضمن المحور الثالث الجوانب الإجرائية، أو خطط تطبيق الاستراتيجية، والتي يأتي من ضمنها تعزيز التعاون الدولي، وضمان استمرارية أمن أنظمة المواصلات البحرية[79].

شكل (4):
الدول الرئيسية المستوردة للنفط من منطقة الخليج العربي



المصدر: وكالة بلومبيرج

ومن جهة أخرى، تضمنت الاستراتيجية الوطنية لقطاع النقل، التي أعدتها وزارة الأمن الداخلي، لعام 2018 خطة محددة وتفصيلية بشأن الأمن البحري لعام 2018، شملت وضع تقييم لتهديدات الأمن البحري، وآليات لمواجهة هذه التهديدات[80].

ب- استراتيجية الأمن البحري البريطانية: صدرت استراتيجية الأمن البحري البريطاني في عام 2014، وأكدت لندن خلالها أن الأمن البحري يعد مسألة حيوية للدفاع عن المصالح البريطانية في الداخل والخارج، فقد أشارت إلى أن اقتصادات صناعة الأمن البحري تساهم بأكثر من 13.8 مليار جنية استرليني للاقتصاد الوطني، وبأكثر من 17.9 مليار جنية استرليني مساهمة غير مباشرة، وأن قطاع الأمن البحري يشكل 2% من الاقتصاد الوطني.

وتضمنت الاستراتيجية ثلاثة محاور رئيسية الأول يتناول مفهوم الأمن البحري من منظور لندن، ويحدد أهداف بريطانيا في التعامل مع الأمن البحري والمخاطر التي تواجهها، بينما يتناول المحور الثاني الاستراتيجية البريطانية في التعامل مع الأمن البحري، ويختص المحور الثالث بوضع إطار تفصيلي لتحقيق الأهداف الاستراتيجية سابقة الذكر[81].

ووفقاً لبعض التحليلات، فإن استراتيجية الأمن البحري البريطانية جاءت لتؤكد أهمية الأمن البحري لبريطانيا، والتي لا تشمل فقط حماية المصايد في المياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخاصة لبريطانيا، بل تمتد إلى أعالي البحار، والتي تشمل منطقة القطب الشمالي، وبحري الصين الجنوبي والشرقي، بالإضافة إلى منطقة القرن الأفريقي، وخليج غينيا، ومنطقة الكاريبي[82].

وتم تطوير استراتيجية الأمن الوطني البريطانية لاحقاً بشكل يتلاءم مع التطورات والتغييرات ذات الصلة بالأمن البحري، وهو ما وضح في النسخ المعدلة الصادرة في عامي 2017 و2018[83]، وكذلك استراتيجية مستقبلية للأمن البحري البريطاني حتى عام 2050[84].

5- الإجراءات العسكرية الفردية: تقوم الدول بإجراءات عسكرية منفردة لحماية حرية الملاحة أو مصالحها التجارية في منطقة بحرية معينة، ومن ذلك عمليات حرية الملاحة التي تقوم بها الولايات المتحدة الأمريكية، أو قيام الصين ببناء قاعدة عسكرية في جيبوتي، والتي تتمثل أحد أهدافها الاستراتيجية في مكافحة القرصنة قرب الساحل الصومالي وفي خليج عدن، بالإضافة إلى مرافقة وتأمين سفن الشحن الصينية التي تمر عبر مضيق باب المندب وخليج عدن.

سادساً: قيد التشكل.. اجهود التحالف الدولي لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز

دفعت التهديدات الأمنية لحرية الملاحة في مضيق هرمز، خاصة الحوادث الأخيرة التي وقعت خلال الفترة الممتدة من مايو وحتى يوليو 2019، إلى تحرك واشنطن سريعاً لبناء تحالف دولي لحماية حرية الملاحة في المضيق، وتمثلت تلك الحوادث في الاعتداءات التخريبية على ناقلات النفط أمام سواحل الفجيرة في 12 مايو، ثم تعرض ناقلتي نفط لأعمال تخريبية يوم 13 يونيو جنوب مضيق هرمز، ثم إسقاط إيران طائرة استطلاع أمريكية مسيّرة (درونز) في 20 يونيو، ثم أخيراً، محاولة اختطاف زوارق تابعة للحرس الثوري الإيراني ناقلة نفط بريطانية في 10 يوليو في المدخل الشمالي للمضيق.

وبدأت الولايات المتحدة في التفكير جدياً في بناء التحالف الدولي لحماية الملاحة في مضيق هرمز في 24 يونيو 2019، وبدأ الجنرال فرانك ماكينزي قائد القيادة المركزية الأمريكية، يوم 16 يوليو 2019 جولة إلى منطقة الشرق الأوسط ترتبط بجهود لبناء هذا التحالف.

ويمكن إرجاع أسباب التحرك الأمريكي إلى الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز، حيث يعد أحد أهم الممرات البحرية في العالم، فقد قدرت وزارة الطاقة الأمريكية أن 18.5 مليون برميل من النفط تم شحنها عبر المضيق في عام 2016، بما يقدر بإجمالي 30% من إنتاج النفط الخام العالمي في عام 2016، وأشارت تقارير إلى 17.2 مليون برميل تم شحنها عبر المضيق في عام 2017، و 17.4 مليون برميل في النصف الأول من عام 2018. وتشير التقديرات بشكل عام إلى أن خُمس الاستهلاك العالمي من النفط يتم شحنه عبر المضيق، فضلاً عن جزء كبير من الغاز المسال[85].

ويلاحظ أن التحالف الأمريكي المقترح لن يكون الأول من نوعه، فخلال الحرب العراقية – الإيرانية (1980 – 1988)، استهدفت إيران ناقلات النفط في منطقة الخليج، رداً على استهداف العراق ناقلاتها من النفط، وهو ما عرف حينها بحرب الناقلات، وترتب على ما سبق تعطيل شحن البترول عبر المضيق، وهو ما دفع الولايات المتحدة للتدخل لحمايتها. ويتولى الأسطول الخامس الأمريكي حالياً، ومقره البحرين، حماية حرية الملاحة التجارية في المنطقة[86].

وأطلقت الولايات المتحدة على الخطة الأمريكية الحالية "برنامج الحارس" (The Sentinel program)، وتأتي هذه الجهود في إطار إجراءات الردع الاستباقي لحماية الملاحة في المضيق، حيث سيتم تزويد السفن التي ستمر في مضيق هرمز بكاميرات وأجهزة مراقبة، وستقوم سفن عسكرية أمريكية بمرافقتها لتأمينها، وتسعى واشنطن لحشد جهود الدول الحليفة للمشاركة في الخطة. وتم وضع هذا البرنامج بالتنسيق بين وزارتي الخارجية، والدفاع الأمريكية، حيث تضطلع الخارجية بالمسائل ذات الجوانب الدبلوماسية المتعلقة بالتنسيق مع الدول التي ستشارك في البرنامج، فيما يدير البنتاجون الأمور العسكرية[87].

وسيتمثل دور الجيش الأمريكي في الإمداد بطائرات وسفن عسكرية، وتنسيق الاتصالات بين القوات المشاركة في التأمين لربطها ببعضها البعض، غير أن واشنطن أحجمت عن المشاركة في التكلفة المالية للبرنامج[88]، وتسعى الولايات المتحدة إلى تشجيع عدة دول على المشاركة في التحالف، والمساهمة في تمويله، وتخصيص سفن للمشاركة في مراقبة الأمن في مضيق هرمز.

كما تسعى واشنطن بشكل خاص لضمان مشاركة الدول الآسيوية الرئيسية التي تستورد كميات كبيرة من النفط من المنطقة مثل اليابان وسنغافورة وكوريا الجنوبية، وأيضاً مشاركة دول الخليج باعتبارها الطرف الرئيسي المعني بالأمن في المضيق. لكن وفقاً للتقارير الصحفية المختلفة فإن الصين لن تكون طرفاً في التحالف الدولي لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز الذي ستشكله الولايات المتحدة[89]، وهو ما يرتبط بالتنافس الاستراتيجي بين واشنطن وبكين على النفوذ، وخشية واشنطن من تمدد بكين في هذه المنطقة الاستراتيجية.

وعلى الرغم من أهمية الخطة الأمريكية لضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز، وما تضمنته بشأن تشارك أعباء الدفاع عن حرية الملاحة، فإن هناك عدة انتقادات موجهة للخطة، كما تثار شكوك حول احتمالات نجاحها[90]. ففي البداية، لايزال التفاوض حول هذا التحالف في مراحله الأولى، وليس من المعروف كيف سيتم توزيع الأعباء على الدول المشاركة في التحالف من الدول الأوروبية، أو الآسيوية، على سبيل المثال من الذي سيكون مسؤولاً عن توفير الكاميرات التي سيتم تزويد السفن بها، ومن سيقوم بتوفير السفن التي ستقوم بحماية حرية الملاحة في المضيق.

وفي هذا الإطار، يلاحظ أن هناك مشكلات قد تواجه التحالف، مثل غياب التماثل في القدرات الفنية والتكنولوجية بين الدول التي تسعى الولايات المتحدة لتشكيل التحالف منها، فقدرات القوات البحرية لبعض الدول الآسيوية لم تتطور بالقدر الكافي، كما أن هذه الدول تركز على التهديدات التي تواجهها في مجالها البحري من الصين، وقد لا يريدون تحريك قواتهم خارج الباسفيك الى الشرق الأوسط.

كما لا توجد ضمانات أيضاً حول إمكانية مشاركة الدول الأوروبية في تحالف جماعي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية لتأمين الملاحة، خاصة في ظل التوترات بين إدارة ترامب وعواصم أوروبية، فضلاً عن التوتر الأوروبي – الإيراني بسبب تقدير طهران بأن بروكسل لم تبذل ما يكفي من الجهود لتعزيز التبادل التجاري بين الجانبين في مواجهة العقوبات الأمريكية.

ومن جهة أخرى، فإن الخطة تسعى لمنع إيران من مواصلة عملياتها العدائية في الخليج، وذلك في الوقت الذي تشتد فيه وطأة العقوبات الاقتصادية الأمريكية على إيران على نحو يدفعها في النهاية إلى الجلوس للتفاوض. وتعد هذه الخطة خياراً أفضل لتأمين السفن، مع تجنب التصعيد بين إيران والولايات المتحدة. ولا يجب إغفال أن هناك قضايا فنية لم تتم مناقشتها بعد مثل قواعد الاشتباك، في حالة تعرضت السفن التجارية لأي اعتداء من جانب الحرس الثوري الإيراني، عند مرورها في مضيق هرمز.

ويرى البعض أن الخطة تعد تكراراً لجهود قائمة فعلاً لتأمين الأمن البحري في المضيق، سواء عمل "مجموعة القوات المشتركة 150"، التي تعمل على تأمين الممرات المائية من البحر الأحمر إلى خليج عمان، بما في ذلك النقاط الرئيسية الثلاثة في مضيق هرمز، وباب المندب، وقناة السويس، أو "مجموعة القوات المشتركة 152" المكونة من أمريكا ودول الخليج والتي تراقب أمن الملاحة في الخليج.

وفي ضوء ما سبق، يمكن القول إن المحاولات الأمريكية لتأسيس التحالف الدولي لحماية حرية الملاحة في مضيق هرمز مازالت في مرحلة مبكرة، وعلى الرغم من الانتقادات الموجهة إليه، فإنه قد يمثل إعادة إنتاج للعمليات المشتركة التي تشترك فيها قوات بحرية وسفن من عدة دول، مع تزويدها بمهام مختلفة.

وفي الختام، يمكن القول إنه يتوقع أن تتزايد التهديدات النابعة من أعالي البحار، خاصة مع تصاعد توظيف القوى الإقليمية والدولية لتكتيكات المناطق الرمادية لتحقيق أهداف سياسية، أو تعزيز سيطرتها على مناطق بحرية، بالإضافة إلى استفادة الفواعل المسلحة، من تنظيمات إرهابية، أو جماعات الجريمة المنظمة، من التطورات التكنولوجية، خاصة المراكب المسيّرة في تهديد أمن الملاحة، الأمر الذي يستلزم تنسيق الدول لجهودها، من أجل مواجهة هذه التحديات والرد عليها.

1- Christian Bueger and Timothy Edmunds, Beyond seablindness: a new agenda for maritime security studies, **International Affairs**, Vol. 93, no. 6, 2017, p. 1293.

2- **Ibid.**, pp. 1295 – 1296.

3- **Ibid.**, p. 1296.

4- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، **موقع الأمم المتحدة**، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2G8nQpj

5- Natalie Klein, **Maritime Security and the Law of the Sea**, (Oxford: Oxford University Press, 1st edition: 2011), p. 8.

6- بول بيرك، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، **سلسلة محاضرات الإمارات (مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية)**، العدد 141، يونيو 2010، ص 6.

7- Natalie Klein, **op.cit.**, p. 9.

8- **Ibid.**, p. 10.

9- بوزيدي خالد، النظام القانوني لسيادة الدولة على إقليمها البحري، **رسالة ماجستير**، جامعة أبي بكر بلقايد، 2014، ص 27.

10- **المرجع السابق**، ص ص 28 – 29.

11- حسني موسى محمد رضوان، **القانون الدولي للبحار: دراسة تحليلية لأهم الاتجاهات الفقهية وأحكام التحكيم والقضاء الدوليين والممارسة الدولية**، (المنصورة، دار الفكر والقانون، 2018)، ص 113.

12- د. محمد شوقي عبد العال، اتفاق مسبق: ترسيم حدود المنطقة الاقتصادية الخالصة بين مصر وقبرص، **المركز العربي للبحوث والدراسات**، 29 أكتوبر 2014، موجود على الرابط التالي: http://www.acrseg.org/14341

13- عامر غسان سليمان فاخوري، حق المطاردة الحثيثة في البحر: وضوح في القانون الدولي، وصعوبات في التطبيق، **مجلة الشريعة والقانون**، العدد 49، يناير 2012، ص 290.

14- تشاناكيابوري ديبلوماتيك انكليف، قانون البحار، **المنظمة الاستشارية القانونية الآسيوية – الأفريقية**، (ص 9)، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/32ksqu8

15- جمال سلامة، الأبعاد الدولية لمشكلة القرصنة، وتأثيرها على أمن البحر الأحمر، **مجلة دراسات شرق أوسطية**، العدد 48، صيف 2009، ص ص 29 – 30.

16- Efthymios Papastavridis, Intelligence Gathering in the Exclusive Economic Zone, **International Law Studies**, Vol. 93, no. 446, 2017, p. 447.

17- James Goldrick, **op.cit.**

18- Ian M. Ralby, What Went Wrong When Regulating Private Maritime Security Companies, in: Jörg Schildknecht (et al.) (eds.), **Operational Law in International Straits and Current Maritime Security Challenges**, (US: Springer, 2018), p. 168.

19- Mark B. August, The Red Zone: Russian Conflict Management in The Gray Zone, **Master Thesis**, San Diego State University, Summer 2016, p. 8.

20- Alessio Patalano, When strategy is 'hybrid' and not 'grey': reviewing Chinese military and constabulary coercion at sea, **The Pacific Review**, Volume 31, Issue 6, 2018, pp. 814 – 815.

21- James Holmes and Toshi Yoshihara, Five Shades of Chinese Gray-Zone Strategy, **The National Interest**, May 2, 2017, accessible at: https://bit.ly/2XTVclW

22- Abhijit Singh, **op.cit.**, p. 2.

23- James Goldrick, Grey Zone Operations and the maritime domain, **Australian Strategic Policy Institute**, October 2018, accessible at: https://bit.ly/2XKnz1w

24- Laura Zhou, US shift on South China Sea 'grey zone' aggression signals stronger response ahead, **South China Morning Post,** February 8, 2019, accessible at: https://bit.ly/2SJGNWY

25- طيارون أستراليون أصيبوا بالليزر فوق بحر الصين الجنوبي، **الحياة**، 29 مايو 2019، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2xHO25A

26- Abhijit Singh, **op.cit.**, pp. 2 – 3.

27- أنتوني دويتشه وبن بلانتشارد، محكمة: الصين ليس لها حق تاريخي في بحر الصين الجنوبي، **رويترز**، 12 يوليو 2016، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2xHLS5I

28- Ryan Pickrell, China's South China Sea strategy takes a hit as the US Navy threatens to get tough on Beijing's sea forces, **Business Insider**, April 29, 2019, accessible at: https://bit.ly/2NJxNQc

29- Steven Stashwick, Chinese Vessel Rams, Sinks Philippine Fishing Boat in Reed Bank, **The Diplomat**, June 14, 2019, accessible at: https://bit.ly/2LQxaBC

30- Lyle J. Morris, Gray Zone Challenges in the East and South China Sea, **Maritime Issues**, January 7, 2019, accessible at: https://bit.ly/2LRsyLJ

31- Abhijit Singh, **op.cit.**, p. 3.

32- Jonathan Frances, China's grey zones in the East and South China Seas, **Foreign Brief,** July 12, 2019, accessible at: https://bit.ly/2xNr7FM

33- South China Sea, **EIA**, February 2013, accessible at: https://bit.ly/2NsKbPx

34- Alessio Patalano, **op.cit.**, p. 820.

35- Strait of Hormuz, **International Crisis Group**, June 28, 2019, accessible at: https://bit.ly/2WJ8BIU

36- Lyle J. Morris, **op.cit.**

37- إيران تهدد بإغلاق مضيق هرمز في حال تصاعد التوتر، **فرانس 24**، 28 أبريل 2019، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2XUQJPZ

38- تاريخ من التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز، **الشرق الأوسط**، 1 مايو 2019، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2YZWWYd

39- بولتون: إيران استهدفت بألغام بحرية ناقلات نفط قبالة الإمارات، **بوابة العين**، 29 مايو 2019، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2I3rp0b

40- خليج عمان: إيران ترفض الاتهام الأمريكي والبنتاغون ينشر فيديو لإزالة الحرس الثوري للغم من إحدى الناقلتين، **بي بي سي**، 14 يونيو 2019، موجود على الرابط التالي: https://bbc.in/31wrH8r

41- ماركو أوليمبيو، القوارب الحوثية الانتحارية: إرهاب التحكم عن بعد، **عين أوروبية على التطرف**، 27 سبتمبر 2018، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2Saya50

42- Saudi-led coalition says it foiled Houthi attack on ship in Red Sea, **Reuters**, July 8, 2019, accessible at: https://reut.rs/2LT7zIf

43- الإرهاب البحري: تهديدٌ متنامٍ من تنظيم القاعدة والوكلاء الإيرانيين، **عين أوروبية على التطرف**، 14 مايو 2019، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2XD3OOx

44- Abhijit Singh, Deciphering Grey-Zone Operations in Maritime-Asia, **Observer Research Foundation Special Report**, no. 71, August 2018, p. 6.

45- الإرهاب البحري: تهديدٌ متنامٍ من تنظيم القاعدة والوكلاء الإيرانيين، **المرجع السابق.**

46- Eric Pichon with Marian Pietsch, Piracy and armed robbery off the coast of Africa, **European Parliamentary Research Service**, March 2019, accessible at: https://bit.ly/2xKVA7k

47- Eric Pichon with Marian Pietsch, **op.cit.**

48- Matthew Staff, Getting to the root of maritime piracy, **Raconteur**, October 17, 2018, accessible at: https://bit.ly/2YPS1su

49- Eric Pichon with Marian Pietsch, **op.cit.**

50- Jade Lindley, Sarah Percy and Erika Techera, Illegal Fishing and Australian Security, **Australian institute of International Affairs**, February 27, 2019, accessible at: https://bit.ly/2NPw8si

51- Don Liddick and Penn State-Fayette, Illegal Fishing and Organized Crime: A Threat to Maritime Security?, **Piracy Studies**, December 9,

2014, accessible at: https://bit.ly/32pT4Sb

52- Catharina Lewerenz and Judith Vorrath, Illegal Fishing and Maritime Security, **SWP Comments**, no. 2, January 2015, accessible at: https://bit.ly/2LQhxtZ

53- Nigeria's depleting fish stocks may pose a threat to regional security, **The Conversation**, December 7, 2018, accessible at: https://bit.ly/2XNxXFK

54- Jade Lindley, Sarah Percy and Erika Techera, **op.cit.**

55- David Rider, Sea-based drug smuggling, **Maritime Security Review**, July 3, 2018, accessible at: https://bit.ly/30AJV7t

56- Aditi Chatterjee, Non-traditional Maritime Security Threats in the Indian Ocean Region, **Maritime Affairs**, Vol. 10, no. 2, Winter 2014, p. 86.

57- محمد محمود أبو المعالي، تهريب المخدرات: موريتانيا نقطة عبور إلى أوروبا، **ديوتش فيله**، 22 فبراير 2010، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/30xXwg6

58- The new drug highway: Pacific islands at centre of cocaine trafficking boom, **The Guardian**, June 23, 2019, accessible at: https://bit.ly/2RsTJNN

59- عندما يستعين تجار المخدرات بالغواصات، **مونت كارلو الدولية**، 13 مارس 2016، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2Jx6yUJ

60- Diana Edwards, A View from the West: Two Emerging Threats to Maritime Security: Climate Change and IUU Fishing, **Canadian Naval Review**, Vol. 13, no. 1, 2017, p. 36.

61- بول بيرك، التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة، **سلسلة محاضرات الإمارات** (مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية)، العدد 141، يونيو 2010، ص ص 3-14.

62- مايكل ج. ماكنزي وآخرون، تحديات متعددة الجوانب وتداعياتها على منطقة الشرق الأوسط، **مؤسسة راند ومنتدى التبصر المتوسطي**، منظور تحليلي: رؤى الخبراء بشأن قضايا السياسات الأنية، ص ص 22-12، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2XCFaxy

63- بول بيرك، **مرجع سابق**، ص 24.

64- النفط يصعد بعد تقرير عن تعرض ناقلة لحادث في خليج عمان قرب إيران، **وكالة رويترز**، 13 يونيو 2019، موجود على الرابط التالي: https://bit.ly/2NJnLyp

65- Ronald O'Rourke, The Tanker War, **U.S. Navy Institute, Proceedings**, Vol.114/5/1023, May 1988, accessible at: https://bit.ly/32ffu8G

66- بول بيرك، مرجع سابق، ص ص 31-29.

67- حسام الدين بوعيسى، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، **رسالة دكتوراه**، كلية الحقوق والعولم السياسية، جامعة الحاج لخضر-باتنة، الجزائر، 2012/2013، ص ص 23-20.

68- The State of Piracy 2017: Executive Summary, **One Earth Future**, accessible at: https://bit.ly/2NKWR9q

69- UNCTADSTAT, **UNCTAD**, accessible at: https://bit.ly/2XIEG3O

70- Statistics On Merchandise Trade, **WTO**, accessible at: https://data.wto.org/

71- لمعرفة المزيد من التفاصيل حول القوات البحرية، تشكيلها، ومهامها، وأبرز العمليات التي قامت بها، يمكن الدخول على الموقع الرسمي لها، والموجود في الرابط التالي: https://bit.ly/2WViC6R

72- لمعرفة مزيد من التفاصيل حول عملية اتلانتا، يمكن الدخول على الموقع الرسمي الخاص بها على صفحة الاتحاد الأوروبي، والموجودة على الرابط التالي: https://eunavfor.eu/

73- Graham Butler & Martin Ratcovich, Operation Sophia in Uncharted Waters: European and International Law Challenges for the EU Naval Mission in the Mediterranean Sea, **Nordic Journal of International Law**, Volume 85, Issue 3, Jul 2016, pp. 169 – 259.

74- لمزيد من المعلومات عن "اتفاقية التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا"، يمكن الدخول على الموقع الرسمي للاتفاقية، على الرابط التالي: http://www.recaap.org/

75- Djibouti Code of Conduct", Maritime Safety Division, Edition 4, **International Maritime Organization**, November 2014 – August 2015, accessible at: https://bit.ly/1MaVs40

76- The Jeddah Amendment to the Djibouti Code of Conduct 2017, **International Maritime Organization**, January 2017, accessible at: https://bit.ly/2YeSpUE

77- Eleanor Freund, Freedom of Navigation in the South China Sea: A Practical Guide, **Belfer Center for Science and International Affairs**, June 2017, accessible at: https://bit.ly/2Shz2oq

78- Zack Cooper and Gregory Poling, America's Freedom of Navigation Operations Are Lost at Sea, **Foreign Policy Magazine**, January 8, 2019, accessible at: https://bit.ly/2Fm7dGP

79- 10 USA Government: the National Strategy for Maritime Security, **Homeland Security Digital Library**, 2005, accessible at: https://bit.ly/2JCBTFL

80- 2018 Biennial National Strategy for Transportation Security Report to Congress, **USA Government Homeland security**, April 4, 2018, accessible at: https://bit.ly/2xSE6pT

81- The national strategy for maritime security, **UK Government**, May 2014, accessible at: https://bit.ly/1mRS3LF

82- Basil Germond, The geopolitical dimension of maritime security, **Marine Policy Magazine**, December 2014, accessible at: https://bit.ly/2XMMTZO

83- Strengthening maritime security: objectives 2017 to 2018, **UK Government**, February 2018, accessible at: https://bit.ly/2JC4uLt

84- Department of Transport, MARITIME 2050, Navigating the Future, **UK Government**, January 2019, accessible at: https://bit.ly/2DIkmcf

85- FACTBOX-Strait of Hormuz: the world's most important oil artery, **Reuters News Agency**, April 23, 2019, accessible at: https://reut.rs/2JRrDIK

86- Caitlin Talmadge, Closing Time: Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, **International Security**, Vol. 33, no. 1, Summer 2008, accessible at: https://bit.ly/2Vht7j4

87- Carol Morello, Pompeo seeks support from allies to monitor Persian Gulf region amid tensions with Iran, **Washington Post**, June 24, 2019, accessible at: https://wapo.st/2LYASt2

88- Michael R. Gordon, U.S. Forming New Persian Gulf Plan, Enlisting Other Countries to Keep Watch, **Wall Street Journal**, June 27, 2019, accessible at: https://on.wsj.com/2JIdPA2

89- **Ibid.**

90- Lara Seligman, Pompeo's Hollow Plan to Beef Up Security in the Gulf, **Foreign Policy Magazine**, June 26, 2019, accessible at: https://bit.ly/31RgPlQ

جميع حقوق النشر محفوظة لمركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة © 2019