

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساته

على تأمين الممرات البحرية

International Maritime Transportation Security Law and its implications securing sea lanes

بن عيسى حياة¹،

benaisalaw@gmail.com، جامعة أبو بكر بلقايد (الجزائر)،¹

تاريخ الإرسال: 2023/03/30 تاريخ القبول: 2024/01/10 تاريخ النشر: 2024/03/28

ملخص:

يهدف هذا البحث لاستعراض أهمية الممرات البحرية في مد جسور التجارة البحرية الخارجية باعتبارها نقاط ربط بين البحار والمحيطات، وبالتالي تسهيل حركة التجارة بين الدول بكل حرية. كما نسعى من خلاله لإبراز ضرورة ضبط أمنها واستقرارها كونها تمثل نقاط ضعف واحتقان بخصائصها الجغرافية ولما يعترضها من تهديداتها، تنعكس سلبا على أمنها واستقرارها. وبالتالي تكون سببا في التأثير على حركة التجارة الخارجية التي في معظمها عبر المضائق والفترات البحرية الدولية وأمن التجارة البحرية الخارجية. الكلمات المفتاحية: الممرات البحرية؛ المضائق؛ القنوات؛ التجارة الخارجية؛ الأمن البحري؛ التهديدات البحرية.

Abstract:

This research aims to review the importance of sea lanes in building bridges for foreign marine trade as connecting point between the seas and oceans, and thus facilitating the free movement of trade between countries. it also seeks to highlight the need to control its security, as it represents weaknesses and congestion with its geographical characteristics and what it faces determining the completion will negatively affect its security and stability. it is a reason to affect the movement of foreign trade ;most of which is not in international seas and periods ,and the security of foreign maritime trade.

Keywords: corresponding sea lanes; foreign trade Channel; maritime security; maritime threats.

المؤلف المرسل: بن عيسى حياة، الإيميل: benaisalaw@gmail.com

رغم التطور التقني و الفني الذي يشهده النقل الجوي و البري إلا أن للنقل البحري مكانة خاصة باعتباره أفضل وسيلة لنقل كميات ضخمة من البضائع و لمسافات طويلة بتكاليف منخفضة دفعت إلى تطوير الشحن البحري خاصة بالنسبة لحجم السفن و استجابة لحاجات الاقتصاد العالمي إذ تمثل التجارة المنقولة بحرا ما يقارب 90 % من التجارة الدولية هذا ما يلزم المهتمين بالشحن البحري بوجوب تطويره و ضمان أمنه و سلامته، و تطبيق كل الإجراءات و التدابير الأمنية التي جاءت بها المنظمة البحرية الدولية و اتفاقية قانون البحار 1982 و غيرها من الاتفاقيات و القوانين الدولية الخاصة بالأمن البحري، كاتفاقية سولاس لحماية الأرواح و الممتلكات في البحر و المدونة الدولية لأمن المنشآت المينائية و السفن و البحر عموما يتكون من عدة محيطات تنقسم بدورها إلى بحار فرعية و التي تتصل ببعضها عن طريق مضائق و قنوات بحرية رئيسية تعرف بالممرات البحرية و تختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي، و تشكل هذه الممرات أبواب الطرق البحرية الضرورية لحركة السفن و التجارة الدولية و قد احتلت هذه الممرات عبر التاريخ مكانة هامة و استراتيجية كونها فتحات للربط بين القارات و تسهيل الملاحة و التجارة بين الدول كما تشكل نقاط ضعف لأن خصائصها الجغرافية تعرضها لمجموعة من التهديدات و التي تنعكس سلبا على مستوى الأمن البحري الدولي ما دفع بالمجتمع الدولي للعمل و الحرص على بذل الجهود لضمان أمنها.

فما هي أهم التهديدات الأمنية التي تواجه الممرات البحرية؟ وما هي الاستراتيجية الأمنية المتبعة

لحمايتها و ضمان أمنها؟

2. الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية وأمنها:

تشكل الممرات البحرية نقاط تحكم في الملاحة البحرية و قد احتلت مكانة هامة في المجال البحري و التجارة الدولية، حيث تعتبر طرق بحرية للربط بين البحار و المحيطات و هذه المكانة جعلتها ميدانا لاهتمامات الدول و قد كان الاهتمام منذ القدم و يعتبر مضيق هرمز مثلا من أبرزها و أقدمها حيث كان له تأثير و أثر كبير منذ العصور القديمة و لا يزال حيث استخدم في الانتقال من الساحل العربي إلى

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

الساحل الإيراني كما استخدم في حركة التجارة بين الحضارات التي قامت في المناطق المحيطة بالخليج العربي و بلاد الرافدين (برع، 2020، صفحة 03)، و خاصة بعد اكتشاف النفط، و بقيت هذه الممرات عبر التاريخ مفتوحة أمام التجارة الدولية و خاصة نقل المواد الطاقوية عبرها و خاضعة للأحكام القانونية الخاصة بها ونظام المرور العابر لجميع السفن مع احترام مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات البحرية. وسنحاول من خلال هذا المبحث الوقوف على أهم تعريفاتها وإبراز أهميتها وأنواعها.

1.2 ماهية الممرات البحرية:

تتمتع السفن و الطائرات البحرية بالمرور في المياه الدولية الخارجية عن الولاية الوطنية للدول الساحلية فللدول جميعا استخدام البحار الخارجية عن السيادة الوطنية بحرية نامت، و هو ما يعرف بالمرور الحر، و لكن لوصول إلى هذه المياه الإقليمية التي تخضع للولاية الوطنية للدول (الفتلاوي، 2009، صفحة 143) عبر الممرات البحرية يتطلب المرور بالمياه، إذ حيث تستعين السفن في حركتها من منطقة لأخرى بهذه الممرات لمساعدتها على الملاحة البحرية و المساهمة بالتالي في دعم حركة التجارة الدولية وسنحاول من خلال هذا المطلب التعرف على الممرات البحرية بتعريفها و ذكر أهميتها في تسهيل الملاحة البحرية.

1.1.2 نشأتها وتعريفها :

1.1.1.2 نشأتها:

استهلت فكرة إنشاء الممرات البحرية في شمال المحيط الأطلسي بعد حادث غرق سفينة في أكتوبر 1954 مما أدى إلى vesta البريد الأمريكية artic حيث اصطدمت مع السفينة البخارية الفرنسية فقدان أكثر من 300 شخص ونشر الملازم إم إف موراي من البحرية الأمريكية بعد الحادث بعام مقالا بعنوان " الممرات البخارية عبر المحيط الأطلسي " في عام 1855 في كتابة اتجاهات الإبحار يقترح فيه الممرات البحرية على طول عرض 42 درجة ، عقدت العديد من المؤتمرات واللجان الدولية 1866 و 1887 و 1889 و 1891 والتي تركت جميعها حق تغير الممرات البحرية لشركات البواخر الرئيسية عبر المحيط الأطلسي وفي 1913 و 1914 أكدت الاتفاقية الدولية لسلامة الحياة في البحر و التي عقدت

بن عيسى حياة

في لندن مرة أخرى أن اختبار الممرات عبر المحيط الأطلسي في كلا الاتجاهين متروك لمسؤولية شركات البواخر.

ووجدت ممرات الشحن البحرية من خلال تحليل الرياح السائدة، حيث سمحت الرياح للسفن بالإبحار نحو الغرب بسرعة وسمحت الرياح الغربية للسفن بالسفر بسرعة إلى الشرق فالرياح كانت هي المعيار لاختيار لموقع الممر البحري للاستفادة الكاملة من هذه الرياح كما يتم اتباع مسارات التيارات أيضا (أمن البحر الأحمر، 2020) ورغم أن معظم السفن لم تعد تستخدم الأشرعة بعد تبديلها بالمحركات انه لا يزال يتتبع اتجاه الرياح الغربية مقيدا جدا.

2.1.1.2. تعريفها:

هي تلك الفتحة التي تصل بين بحرين وتعتبر شريان التجارة البحرية الدولية فهي طريق بحري، وطريق ملاحى وهو مسار تستخدمه السفن SEA LANE وتعرف أيضا بانتظام في المحيطات والبحيرات الكبيرة وهي أيضا تلك الفتحات التي توصل بحرين، وهي إما صناعية وتشمل القنوات وإما طبيعية تتمثل في المضائق.

2.1.2. أنواعها:

إذاً كما أشرنا ومن خلال التعريف على الأخير تبين لنا أن الممرات البحرية تشمل القنوات والمضائق وسنحاول إبرازها من خلال الآتي:

1.2.1.2. القنوات LES CANEAUX:

القنوات البحرية هي تلك الممرات البحرية التي شقت بغرض الربط بين جزئين من أجزاء البحار والأصل تمتع الدولة التي شقت القناة فيها بالسيادة الكاملة عليها. وتعرف أيضا بأنها ممر صناعى يصل بين بحرين بقصد تسهيل الملاحة الدولية وتعد القناة جزءا من إقليم الدولة التي تمر فيها وتخضع لسيادتها. وتؤثر هذه الممرات تأثيراً واضحاً في المواصلات الدولية باعتبارها حلقة وصل رئيسية بين مختلف البحار وتختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي كما سنبين.

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

كما عرفت القناة بأنها ممر حفر تسهيلا للملاحة البحرية والمواصلات الدولية. وللإشارة لم تنظم اتفاقية قانون البحار 1982 النظام القانوني للقنوات الدولية وتركت ذلك لقواعد القانون الدولي ومن الناحية العملية تخضع كل قناة لاتفاقية خاصة بها (الفتلاوي، 2009، صفحة 145)، وأهم القنوات الدولية هي قناة السويس 1859 – 1869 وهي تصل البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط تخضع لاتفاقية القسطنطينية لسنة 1888 وهي تقع بمصر. وقناة بنما تصل بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادي غير إقليم بنما فتحت للملاحة سنة 1914. قناة كيبل تصل بين بحر البلطيق وبحر الشمال تقع في ألمانيا فتحت سنة 1896.

ومن أهم القواعد التي تحكم القنوات الدولية هي:

- تنص في جلها على مبدأ السيادة والحفاظ عليه وحق الدول في العبور عبرها.
 - ممر مائي يوصل بين بحرين ويقصر المسافة للسفن العابرة بين البحار.
 - تقع القناة على اراضي دولة واحدة لها مراحل على بحرين فلا توجد قناة تمر بدول متعددة وتخضع للقانون الدولي العام.
 - غالبا تشهد القنوات نزاعات دولية وحروبا بين الدول لهذا عمل المجتمع الدولي على عقد اتفاقيات دولية لجعل هذه القنوات محايدة، لا يجوز ضربها من قبل الدول المتحاربة.
 - للدول جميعا حق المرور من هذه القنوات وليس لها حقوق أخرى غير المرور فلا يجوز الصيد والبحث العلمي واستخراج المعادن.
 - تستوفي الدول الواقعة بها رسوما على مرور السفن بما لصالح الدول التي تقع عليها القناة.
 - للدول حق المرور السري فيها أي للسفن دون الطائرات ويجب أن يكون مرورها متواصلا بدون توقف.
 - تخضع في تنظيمها القانوني لقواعد القانون الدولي ومن الناحية العملية تخضع كل قناة لاتفاقية خاصة.
- 2.1.2. المضائق البحرية:**

تناولت اتفاقية قانون البحار 1982 في الجزء الثالث منها (المواد 34-45) موضوع المضائق المستخدمة في الملاحة البحرية (خليفة، 2013، صفحة 142).

بن عيسى حياة

يعرف المضيق بأنه ممر بحري طبيعي يصل بين جزئين من البحار او بين بحر ومياه داخلية أو إقليمية وعرف أيضا بأنه ممر مائي يصل بين مسطحين مائيين ويفصل بين جزئين من اليابس أو أكثر عن بعضها ويكون محدود الاتساع لذلك فهو يسمى مضيق لأنه ضيق حيث يصل بين مسطحين مائيين ويفصل بين جزئين من اليابسة (أفكرين، 2015، صفحة 66)، وعرفته محكمة العدل الدولية بأنه ممرين جزئين من الأرض ويصل بين مسطحين من البحار المفتوحة (الإستراتيجية، 2021).

وبالتالي ليطلق على الممر البحري أنه مضيق يجب:

- أن يكون جزءاً من البحر والمحيط.
- أن يكون محدود الاتساع أي ضيق.
- أن يكون طبيعياً باعتباره ممر طبيعي وليس من صنع الإنسان.
- أن يصل بين مسطحين مائيين ويفصل بين جزئين من اليابسة وقد يقل عرضه ليصل إلى بضع مئات من الأمتار مثل المضائق التركية وقد يتسع عرضه ليصل إلى 32 كيلومترا أو أكثر وتساهم المضائق في تقصير المسافات بين الدول وقد كانت معظمها في وقت مراكز إستراتيجية كبيرة لمرور التجارة العالمية ومن أهمها:

- مضيق جبل طارق: يقع بين شبه جزيرة إيبيريا شمالا وشمال إفريقيا جنوبا ويصل بين مياه البحر الأبيض المتوسط شمالا ومياه المحيط الأطلسي ويعتبر من أهم المعابر البحرية في العالم. ويمثل أهمية كبيرة للدول الأوروبية التي لا تملك موانئ على البحر الأبيض المتوسط وذلك يشهد حركة ملاحية كثيفة، إذ تعبره يوميا حوالي 150 سفينة وتمر عبر المضيق 5% من تجارة البترول العالمية وتشكل ناقلات البترول ثلث السفن التي تعبر المضيق في السنة.

كما وصفت اتفاقية قانون البحار مضامين للملاحة يحكمان هذه الأنواع من المضائق، هما نظام المرور العابر و نظام المرور البري الذي لا يجوز وقفه و المرور العابر هو العبور المتواصل السريع أي مرور جميع الطائرات والسفن بكافة أنواعها دون تمييز بين الدول لغرض عبور المضيق فقط و هو حق و ليس رخصة.

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

و قد ألزمت المادة 39 من الاتفاقية جميع السفن و الطائرات أثناء ذلك بالامتناع عن التهديد بالقوة أو استغلالها ضد سيادة الدول المشاطئة أو سلامتها الإقليمية أو استغلالها السياسي.

و أجازت المادة 42 للدول المشاطئة للمضيق أن سن قوانين و أنظمة لضمان سلامة و أمن الملاحة و تنظيم حركة المرور و منع التلوث، أما نظام المرور البري لا يختلفان كثيرا و يقتصر المرور البري على الملاحة البحرية فقط كما أنه لا يجوز للدول المشاطئة وقف أو إعاقة المرور العابر بخلاف المرور البري حيث تستطيع إعاقة أو وقف السفن للضرورة الأمنية متى رأت أنه يمثل خطرا.

- مضيق هرمز: مضيق باب السلام أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن يقع في منطقة الخليج العربي بين مياه الخليج العربي من جهة خليج عمان و بحر العرب و المحيط الهندي من جهة اخرى تطل عليه من الشمال إيران و من الجنوب سلطنة عمان و التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه باعتبار أن ممر السفن يأتي ضمن مياهها الإقليمية.

- مضيق باب المندب: يصل بين البحر الأحمر وخليج عدن و بحر العرب وهو من أهم ممرات النقل و المعابر على الطريق البحرية بين بلدان اورية و البحر الابيض المتوسط. وتصنيف المضائق إلى أصناف:

2.1.2.1 المضايق الواقعة في المياه الداخلية للدولة:

يقصد بها المضائق التي تنحصر بين إقليم الدولة وجزيرة تابعة لها، ويقع هذا المضيق في المياه الداخلية للدولة (الفتلاوي، 2009، صفحة 153) و تعد هذه المضائق داخل حدود الدولة و من حقها أن تمنع اية سفينة من الدخول إليها إلا إذا :

- وجدت اتفاقية بين الدول الساحلية ودولة السفينة تقضي بالسماح لسفنها أو للسفن المتوجهة إليها بالمرور من خلال المضيق.

- إذا كانت السفينة متوجهة إلى موانئ الدولة التي يقع بها المضيق و بالتالي على السفينة أن تحصل على موافقة الميناء على دخولها.

2.1.2.2 المضايق البعيدة على الدول الشاطئية:

بن عيسى حياة

هي المضائق الواقعة خارج المياه الإقليمية للدولة بوصفها مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار مثل مضيق هرمز.

3. 2. 2.1.2. المضائق المتفق عليها بيت الدول الشاطئية:

وهي المضائق التي يتم الاتفاق بموجبها بين الدول المشاطئة على العبور منها ويخضع نظام العبور فيها لاتفاقيات المعقودة بين الدول المشاطئة و الدول التي تقع بها مضائق.

3. 2. 2.1.2. المضائق الوطنية:

وهي المحصورة بين أجزاء من دولة أو عدة دول مع وجود طريق صالح للملاحة يؤدي إلى أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة تعوض عن المضيق.

4. 2. 2.1.2. المضائق التي تربط بين البحار:

وهي التي تربط بين جزء من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر منها مثل مضيق جبل طارق.

2.2. أهمية الممرات البحرية:

تؤثر الممرات البحرية تأثيراً واضحاً في المواصلات الدولية إذ تعتبر حلقة وصل رتيبة بين مختلف البحار و الطرق التجارية و تختلف أهميتها بحسب موقعها الجغرافي و اهمية البحار التي تصل بينها (الفتلاوي، 2009، صفحة 161) و تسيطر الممرات المائية على 61 % من إنتاج العالم من المواد الطاقوية (البترول والسوائل النفطية) 58.9 مليون برميل في اليوم بحسب تقديرات إدارة الطاقة الأمريكية (نيوز، 2021). و تتمثل أهمية الممرات المتواجدة في المنطقة العربية خاصة بأنها توفر الوقت و المال و الجهد لأنها أقصر المسافات التجارية للسفن حيث أن المسافة من بريطانيا إلى الهند مثلا عبر راس الرجاء الصالح كثيرة جدا حيث أن السفينة بحاجة تدور بكافة سواحل إفريقيا بمسافة تصل إلى 30 ألف كلم في حين أن المسافة عبر المضائق تصل نصفها أقل من 15 كلم و التقليل من المخاطر الملاحية و هو ما أدى إلى استخدامها.

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

فمن الواضح أن السفن تمر عبر ممرات بحرية للوصول إلى جهة معينة إما بسبب عدم وجود ممر آخر تعبر منه أو أن الممرات الأخرى غير طالحة للملاحة، حيث تبحث السفن عن الممرات الأقصر مسافة و الأصلح للملاحة و الأقل تكلفة لهذا كان على الدول التي تقع عليها مثل هذه الممرات أن تسمح بمرور السفن عبر مياهها الإقليمية، وقد نظمت اتفاقية قانون البحار 1982 المرور الحر و المرور العابر و المرور البري عبر المضائق و القنوات البحرية للدور الهام والحيوي في تسهيل التجارة الدولية.

1.2.2. الأهمية الاقتصادية:

توفر الممرات البحرية مجموعة من المزايا فمن الناحية الاقتصادية تحدد الطرق البحرية التي تربط بين الموانئ وتدفعات مختلف السلع (بورواوي، 2017، صفحة 70)، فهي تسمح باختصار الوقت وتخفيض التكاليف و تعد الممرات البحرية على اختلافها شرايين حيوية لنقل النفط و البضائع بين قارات العالم المختلفة فهي أهم طرق إمدادات الطاقة عبر العالم و بالتالي لا بد من ضمان الشحن الأمن فهي رغم أهميتها تعترضها العديد من التهديدات ما يوجب على المجتمع الدولي اتخاذ الإجراءات المناسبة لتأمينها.

وما يبرز الأهمية وسعي بعض الدول المشاطئة لهذه الممرات الاستراتيجية الاقتصادية بالحرص على استغلالها و تنميتها حيث تعمل روسيا على إحياء الممر الشرقي للتجارة مستغلة زيادة معدلات دובان الثلوج في القطب الشمالي و هو ما كشف عن اقصر ممر بحري بين الصين و أوروبا، و استثمار الصين في مشروع الحزام والطريق بإحياء مسارات بحرية و برية تربط صناعتها بالتجارة العالمية و تزيد من إمكانية النمو الاقتصادي للصين و هو نفس الاهتمام الذي أبدته مصر من خلال العمل على تطوير محور قناة السويس حيث استثمرت المليارات لتعميق و ازدواج الممر الملاحي.

1.2.2. الأهمية العسكرية:

من الناحية العسكرية فقد تشكل إما عامل قوة أو عامل ضعف إذ تسمح للدول التي تسيطر عليها بمراقبة الطرق البحرية في أوقات السلم والحرب لذا تسعى القوى الكبرى لإقامة قواعد عسكرية تطل عليها مباشرة إذ تشكل الممرات البحرية نقاط اختناق، و غالبا ما تقع هذه النقاط في دائرة التوتر و

بن عيسى حياة

الصراع، لذلك فإن جميع الممرات البحرية محمية بموجب مواد القانون الدولي تبعا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بسبب مرور النفط عبرها إلى الأسواق العالمية.

*ومن اهم التزامات الدول المشاطئة للمضايق ما نصت عليه المادة 41 من اتفاقية قانون البحار:

1- تعيين ممرات بحرية و هي خطوط ملاحية للسفن الداخلية والخارجية و تبين الخطوط الصالحة للملاحة و الخطوط الخطرة المارة عبرها للسفن وتحدد خطوط ملاحية جوية تسمح بعبور الطائرات مثل مضيق هرمز.
2- وضع نظام مرور بموجب تعليمات تصدرها الدول الشاطئية و تحدد المناطق المسموح المرور بها و المناطق التي تمنع المرور بها لأسباب أمنية و لسبب خطورتها على الملاحة.

3- أن تكون الممرات و النظم المرورية مطابقة للأنظمة الدولية المقبولة عموما.

4- عدم إعاقة المرور العابر بالمضيق وفقا لنص المادة 44 من إتفاقية قانون البحار، وتقوم بإشعار السفن عن أي خطر يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه وغيرها ن الالتزامات التي من شأنها ضمان المرور الآمن و كذا ضمان حقوق الدول المشاطئة أو التي يقع بإقليمها المضيق و الحفاظ على سيادتها.

ولعل من أبرز نقاط الاحتناق في هذه الممرات مضيق هرمز و باب المنذب و قناة السويس لمكانتهم الجغرافية باعتبارهم من طرق الإمدادات الطاقوية إذ تتشكل نقاط صراع بين القوى المهيمنة على قمة النظام الدولي ، ما دفع الى استقطاب

و بلورة الحضور العسكري من أجل حماية و ضمان أمن امتدادات الطاقة

حيث أصبح أمن إمدادات الطاقة من أهم محددات السياسة الخارجية و الدفاعية للدول.

هذه الأهمية للممرات البحرية تبين للعالم بأنها فعلا شرابين التجارة الدولية و الإستراتيجية العسكرية و أن الخطوط الجوية و البرية لا تغني العالم عنها باعتبارها الناقل الأكبر للتجارة الدولية و حركة الملاحة البحرية.

3. التدايعيات الأمنية للممرات البحرية وآليات حمايتها:

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

يعد الأمن البحري واحد من أكثر العوامل أهمية في أمن الطاقة في العالم اليوم لاسيما أن أكثر من نصف الإنتاج العالمي للنفط يتم نقله عبر الناقلات والتي تصل إلى المستهلك النهائي عبر ما تسمى بنقاط الاختناق وهي الممرات البحرية والتي يكمن أن تكون عرضة للانقطاع لأسباب عديدة كالقرصنة والتفجيرات الإرهابية وغيرها من الخروقات و هو ما سنبينه من خلال هذا العنوان.

1.3. أمن الطاقات في الممرات البحرية:

شكل الأمن البحري أهمية استراتيجية تنطلق من ارتباطه بأمن الطاقة حيث تعتبر جميع الممرات المائية في الاستراتيجية العسكرية نقاط اختناق و غالبا ما تقع هذه الممرات في دائرة التوتر و الصراع (لذلك فإن جميع الممرات محمية بموجب القانون الدولي) ويهدف الأمن البحري بالدرجة الأولى إلى ضمان وصول البضائع والسفن إلى وجهتها من دون التعرض لنشاط إجرامي و بالتالي حماية المصالح البحرية كافة.

1.3.1. أمن السفن التجارية داخل الممرات البحرية :

باعتبار السفن إحدى أقدم وسائل النقل و المواصلات و أكثرها أهمية إذ تبحر في كل يوم آلاف السفن عبر بحار العالم و محيطها و خلجانها و مضائقها، و قد تضاعفت أعدادها و قدراتها و أشكالها بظهور سفن الشحن العملاقة و ناقلات النفط و المواد الطاقوية بشكل كبيرو سفن الحاويات و زاد الاهتمام بها بكيفية بنائها و تجهيزاتها سواء الفنية أو الأمنية و كما زاد اهتمام المنظمات والدول بضمن سلامتها و أمنها من خلال العديد من الاتفاقيات و القوانين الدولية وعلى رأسها امن المنشآت المينائية و السفن ISPS.

وهو ما يتوجب ضمان حركتها و مرورها بشكل آمن في كل الممرات والمناطق البحرية لضمان أمن وتدفق التجارة الدولية و ازدهار المبادلات التجارية عبر العالم و نقل المواد الطاقوية بشكل يضمن سلامتها و سلامة البيئة البحرية، كما بينت اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الإجراءات المناسبة و الواجبة ضد الأشخاص الذين يرتكبون أفعال غير مشروعة ضد السفن، كأعمال الاستيلاء على السفن بالقوة و أعمال العنف على الأشخاص أو وضع أجهزة متفجرات على متن السفن

بن عيسى حياة

و اعتمدت على تعديلات 2005 أحكام تجريم استخدام السفن لنقل أو تفريغ أسلحة بيولوجية أو كيميائية أو نووية ما من شأنه ضمان حركة السفن و مرورها بالمضايق البحرية و الممرات المائية بشكل يضمن سلامة العبور الآمن .

1.1.3. الوضع الأمني للدول المطلة أو المشاطئة للممرات البحرية:

تأتي الأوضاع الأمنية الهشة للدول الواقعة أو المطلة على هذه الطرق في مقدمة الأسباب التي تزيد في حجم التهديدات البحرية التي تواجه الأمن البحري في المنطقة، كما أن تراجع قدراتها الأمنية لعدم قدرتها و قلة إمكانياتها على وضع تدابير أمنية وقائية و رقابية على كامل سواحلها (كاليمن و الصومال) لما تعانيه جل هذه الدول من عراقيل مادية و كفاءات بشرية لوضع أجهزة رصد و أمن و تدريب و تكوين الأشخاص للوقوف على هذه التدابير و تعزيز إجراءات الأمن على و المضائق و القنوات البحرية جعلها تفقد السيطرة، ما أدى إلى وضع قواعد عسكرية لدول أجنبية حول الممرات البحرية الاستراتيجية و هو نوع من التدخل في الشؤون الداخلية لهذه الدول و لا تخدم مصلحتها و إنما المستفيد هو المتدخل الأجنبي كما وقع في الصومال و غيرها، إذ تقع أغلب الممرات المائية الاستراتيجية في المنطقة العربية و الإسلامية.

2.3. التهديدات الأمنية التي تواجه الممرات البحرية:

يشهد العالم المعاصر تصاعدا في التهديدات الموجهة ضد الأمن البحري، التي تتنوع ما بين محاولات الدول الكبرى لغرض سيطرتها على مناطق واسعة و من البحار و تقييد حرية الملاحة، بالإضافة إلى التهديدات الناجمة عن الدول الإقليمية لتهديد الممرات البحرية الحيوية و بالتالي حركة السفن التجارية أما سبب الأعمال التخريبية التي تتعرض لها أو سبب عمليات عسكرية لوكلائها كتورط إيران و الإخلال بالأمن البحري في مضيق هرمز (صلاح، 2019، صفحة 02)، و ما زاد من الاهتمام بالأمن البحري أيضا هجمات 11 سبتمبر 2001 بالولايات المتحدة الأمريكية و وقوع سلسلة من الهجمات الإرهابية ضد السفن بداية من تفجير المدمرة الأمريكية " يو إس إس كول" في 01 أكتوبر 2000 بميناء عدن و حادثة انفجار ناقلة النفط الفرنسية " ليمبورغ" بميناء عدن كذلك سنة 2000.

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

ما أدى إلى ظهور و تطور مصطلح الإرهاب البحري و تزامن ذلك مع موجة تصاعد في أعمال القرصنة البحرية في مضيق ملفا و القرن الإفريقي (بشير، 2021) ، كما تعددت التهديدات الأمنية غير العسكرية كالجريمة المنظمة و تهريب المخدرات و البشر و الأسلحة، و كما أشرنا فإن الممرات البحرية هي شريان التجارة و الإستراتيجية العسكرية و إن كانت العصابات الإجرامية قد استغلت نقاط الضعف بهذه الممرات حيث أصبحت بؤرا للصراعات و الحروب و التدخلات ما يؤثر سلبا على السفن و سلامة الملاحة البحرية. المارة بها ما ينعكس سلبا على امن وسلامة الملاحة البحرية و التجارة الدولية و أيضا على المصالح الإستراتيجية للدول المطلة عليها و التي تعتمد بشكل رئيسي عليها في تجارتها الدولية خاصة و أن حالات القرصنة و اختطاف السفن في تزايد مستمر (المصري، 2013، صفحة 62) و غيرها من الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

1.2.3 القرصنة البحرية في نقاط الاختناق:

تشكل أعمال القرصنة الموجهة ضد السفن البحرية أو الممارسة بالممرات البحرية حالة من الارتباك و عدم الاستقرار للسفن التجارية و الناقلات المارة عبرها، و سنحاول تعريفها و تبين خطرها ، أماكن تكاثرها و تواجدها من خلال الآتي :

1.1.2.3. تعريف القرصنة البحرية:

لم تستقر التعاريف الفقهية و لا الاتفاقيات الدولية على تعريف واحد للقرصنة البحرية، فتعرف

بأنها

الجرائم و الأعمال العدائية و السلب و العنف و المرتكبات في البحر ضد سفينة ما، و قد تناولت العديد من الاتفاقيات وصف الأعمال التي تعد من أعمال القرصنة، كاتفاقية جنيف 1958 في المادة 15 و اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، و اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 1988 المعدلة 2005 مبرزة أهم الأعمال التي تعد من القرصنة و هي أعمال السلب والعنف و التهريب والسيطرة والاختطاف الموجهة ضد السفن (حياة، 2015، صفحة 62).

بن عيسى حياة

كما عرفها المشرع الجزائري في المادة 519 من القانون البحري (القانون 76-80) و منه يكمن استخلاص الهدف من القرصنة و شكلها و أنواعها، فقد أشارت الاتفاقيات والفقهاء إلى وجوب أن يكون العمل عنيفا و غير مشروع و أن يوجه ضد شخص و أموال، وقد اتسع مفهومها بشمولها الأعمال غير المباشرة و أعمال التحريض، والاشتراك و تسهيل عمليات القرصنة ، كما اتسع نطاقها المكاني وفق ما نصت عليه المادة 4 من اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 2005 حيث أدخلت الأعمال التي تقع في المياه الإقليمية الداخلية للدول ضمن أعمال القرصنة ولا تزال القرصنة البحرية تشكل خطرا على التجارة الدولية والملاحة البحرية ككل حيث تؤثر على الأمن البحري و تدفقات التجارة العالمية و تفرض قيودا على سلامة الملاحة كونها تتعلق بالهجمات على السفن التجارية و ناقلات النفط و الطرق و الممرات الملاحية إذ تنتشط و تنتشر أساسا على الممرات البحرية التي تعبرها يوميا آلاف السفن التجارية و الناقلات باعتبارها مسالك لنقل البضائع و مواد الطاقة عبر العالم، حيث تنتشر شكل كبير في سواحل الصومال و البحر الأحمر و خليج عدن و مضيق ملقا و التي تعتبر من أهم الممرات البحرية و أصبحت من أخطر الممرات المائية في العالم.

2.1.2.3. أثر القرصنة على بعض الممرات المائية:

لا تقتصر تهديدات القرصنة البحرية على طريق الملاحة المارة عبر خليج عدن و قناة السويس، إنما تشمل أيضا الطريق المارة عبر الخليج العربي و رأس الرجاء الصالح الذي لجأت إليه ناقلات النفط إلى الدول الأوروبية و الولايات المتحدة الأمريكية، و إن كان الإبحار في المياه الدولية لإفريقيا قد أصبح محفوفًا بالمخاطر، حيث قام القراصنة باختطاف ناقلة النفط السعودية في المياه الدولية في المحيط الهندي، كما أن 4% من الطلب العالمي على النفط يمر عبر مضيق باب المندب. حيث يستخدم هذا الممر حوالي 21 ألف ناقلة نفط سنويا و إجمالي 10 % من الشحنات البحرية العالمية سنويا. هذا ما يبين خطورة القرصنة في هذه المناطق (أمن البحر الأحمر، 2020)، و الإقليمية للحد من القرصنة و إن كانت الإحصائيات تبين أن هناك بعض التراجع و الانخفاض لحوادث القرصنة إلا أنها لا تزال تطفو على السطح بين الفينة

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

والأخرى ، فتنامي أعمال القرصنة البحرية بالممرات البحرية خلف خسائر كبرى على الأنشطة الاقتصادية البحرية مثل إنتاج النفط ، التأمين ، الشحن و السياحة.

إذ لا تزال حاضرة و بقوة قبالة السواحل الصومالية و القرن الإفريقي باستهداف السفن التجارية بعد تطوير أجهزتهم التي باتت تتمكن من التشويش على أجهزة الملاحة الخاصة بالسفن بالرغم من تطبيقها لإرشادات المنظمة البحرية الدولية بشأن إدارة المخاطر الأمنية (الأعصر، 2021)، وهذا ما جعل بعض شركات الشحن تغير طرق التجارة ما يجعلها تدفع مبالغ أكبر مقابل الوقود و أقساط التأمين.

2.2.3. أثر الإرهاب البحري:

الإرهاب عموما هو بث الرعب و الرهبة باستخدام أساليب إجرامية، والإرهاب البحري و إن لم يكن قديما فإنه ليس بالظاهرة الجديدة فقد عرفته المنظمة البحرية الدولية بأنه السعي للأغراض سياسية بغية التأشير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر عن طريق القيام بمجموعة من الأفعال الآتية:

- احتجاز أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد والقوة.

- تدمير سفينة أو أي منشئة بحرية.

- القيام على علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة كما عرفته العديد من الإتفاقيات كإتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية في المادة 03 مكرر و الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في المواد الاولى والثانية.

ويعتبر الهاجس لكثير من الدول لوجود العديد من الصراعات السياسية و العرقية و الاقتصادية ، و الدينية المنتشرة في المجتمع الدولي خاصة بعد أحداث 11 ديسمبر 2001 بالولايات المتحدة ISPS أجل وضع إجراءات أمنية على السفن و الموانئ وفق قانون لاحتمال التعرض لهجمات إرهابية وتشير دراسة حسب ما جاء في تقرير الإتحاد الدولي لمكافحة الإرهاب و محترفي الأمن أن هناك مؤشرات خطيرة فيما يخص الإرهاب البحري في الشرق الأوسط و هو ما يشكل تهديدا كبيرا للسفن و الناقلات المارة عبر

بن عيسى حياة

القنوت و المضايق بهذه المنطقة و يرجع ذلك لزيادة تصعيد العنف الإسرائيلي و عدم الاستقرار، هذا ما جعل الملاحة في هذه المناطق يشكل أكبر خطر على أمن السفن و النقلات .

و من أكبر الهجمات الإرهابية الهجوم على المدمرة الأمريكية (يو إس إس كول) في ميناء عدن سنة 2000 و تفجير ناقلة النفط الفرنسية ليمبورغ و تفجير الغرطاقة الباكستانية (ب إن إس ذو الفقار) بقاعدة كراتشي البحرية بمهدف مهاجمة سفن أمريكية كانت ترسو بالجوار و غيرها الكثير .

و ما نريد الحديث عنه من خلال هذه الدراسة هو أثر العمليات الإرهابية على المسالك و الطرقات البحرية و من أهمها تهديدات إيران لعمليات الشحن في الخليج العربي و البحر الأحمر. حيث يهدد بعرقلة شحنات النفط الدولية التي تمر عبر مضيق هرمز رداً على العقوبات الأمريكية، إذ يعتبر مضيق هرمز المنفذ البحري الوحيد الذي يفضي إلى الخليج العربي و عن طريقة تصل الدول العربية الخليجية بأعالي البحار وهو مضيق دولي مستخدم للملاحة الدولية و تنطبق عليه أحكام مرور العابر لذا فإن غلقه سيأثر تأثيراً كبيراً على حركة التجارة البحرية ومصالح الدول المطلة عليه و يزيد من التوتر الأمني في المنطقة.

كل هذه الأحداث كما سلطت الأضواء على هشاشة أنظمة أمن النقل البحري الدولي و سهولة النيل منه خاصة السفن العابرة للمضايق و الممرات المائية الخطرة إذ أصبحت أهداف سهلة للعصابات و المنظمات الإجرامية و قد سلطت أحداث 11 سبتمبر 2001 الضوء على المخاوف المتعلقة بسهولة عمل القرصنة والإرهاب البحري المتعلقة بسهولة عملهم و القدرة تعاونهم لشن هجمات على السفن العابرة، و من هذا المنطلق ظهرت الحاجة على ضرورة وضع أسس و متطلبات و معايير دولية لأنظمة السفن و المناطق الحساسة والممرات المائية الاستراتيجية في إطار أمني رقابي متفق عليه دولياً. و تعتبر عملية إغلاق أو إعاقلة السير العادي في الممرات المائية مشكلة استراتيجية ذات أبعاد أمنية معقدة خاصة في مجال الطاقة لما لها من تأثيرات على كل القطاعات الحساسة الأخرى خاصة الاقتصادية ما يسهم في خلق أزمات حادة على الاقتصاد العالمي.

3.2.3. توقف و غلق الممرات البحرية:

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

يعتبر من المخاطر التي تهدد الممرات و التي تؤثر سلبيا على حركة التجارة الدولية و على الأهمية الاقتصادية لها وللدول المشاطئة و الاقتصاد العالمي وتوقف المرور عبرها هو حدث متكرر لأسباب مختلفة يعود بعضها لجنوح السفينة والبعض الآخر لأسباب طبيعية او وبائية فقد تسبب جنوح السفينة إيفرغي في بعدما احتل توزنهما وسط رياح قوية وعاصفة ترابية في قناة السويس حركة المرور سنة 2021 كما كان لوباء كورونا أثر كبير و بالغ في تعطيل ووقف الحركة في هذه الممرات بسبب تعطل العمل حيث نسبت في شهر أكتوبر 2020 مثلا بقناة بنما بتوقف السفن المحملة بالبضائع و الانتظار لعدة أيام للمرور عبر القناة لتفشي فيروس كورونا بين عمال القناة كما قد تتسبب الظواهر الطبيعية في وقف الحركة كما حدث في مضيق البوسفور بتركيا حيث علقت سلطات المرور عبره بسبب الضباب الكثيف و هو المضيق الذي يصل بين الشطر الآسيوي و الأوروبي .

كما قد كون الغلق و تعطيل العمل والعبور لأسباب سياسية و تبدوا المخاطر واضحة بالنظر إلى الخسائر الاقتصادية التي تترتب على غلق الممرات أو وقفها مما يؤثر على سلاسل التوريد العالمية و تأخر تسليم البضائع في وقتها المحدد و ارتفاع أسعار البضائع خاصة الإستراتيجية منها كالنفط و تشير هذه الخسائر الطارئة عن أزمة عرضية إلى أمر غاية في الأهمية تتعلق بضرورة حماية سلامة الممرات البحرية من أي تهديد محتمل إذ يمكن أن يتسبب في أزمات تؤثر على الاقتصاد العالمي.

3.3. الجهود الدولية والإقليمية لأمن الممرات البحرية:

يتطلب تحقق الأمن على المستوى الدولي و الإقليمي تكاتفا و تعاونا بين الدول و على صعيد المنظمات و الاتفاقيات مثل الناتو و الاتحاد الأوروبي و قد كان للمنظمة البحرية الدولية دورا رائد في حماية سلامة الملاحة البحرية و الحرص على تأمين كل المناطق الاستراتيجية البحرية.

1.3.3. استراتيجية تعزيز الأمن على الصعيد الإقليمي :

من أهمها:

1.1.3.3 الاستراتيجية الوطنية البريطانية للأمن البحري :

بن عيسى حياة

تحدد النهج الذي اتخذته بريطانيا لتوفير الأمن مياها الإقليمية و المياه الدولية التي تمر عبرها حركة التجارة بهدف تحقيق الأمن و دعم وتطوير القدرات و إمكانات تأمين الطرق البحرية للدول و حماية المصالح المرتبطة بالاقتصاد البريطاني من الأعمال غير المشروعة (هاشم، التحالف الدولي لحماية الملاحة تشكيل بحري لردع تهديدات إيران، 2021).

2.1.3.3 استراتيجية الأمن الأوروبي البحري:

انتهجت أوروبا نفس النهج لدعم الأمن وتأمين الطرق البحرية بإصدار الاتحاد الأوروبي وهي أول إطار شامل للمبادئ المشتركة لحماية EUMSS لاستراتيجية الأمن البحري للاتحاد الأوروبي المصالح البحرية الاستراتيجية للاتحاد الأوروبي وتهدف لضمان تحقيق استجابة أوروبية للتهديدات الامنية المتزايدة في المياه الدولية من تحديات القرصنة والإرهاب التهديدات الإلكترونية والمخاطر الكيميائية و النووية و البيولوجية. وتتضمن الاستراتيجية مخططا لحماية البنى التحتية البحرية الأساسية عن الموانئ والسفن و منظمات الطاقة (بشير، 2021). وهو نفس ما أخذ به كل من روسيا و اليابان و كوريا الجنوبية و إيران.

2.1.3.3 التحالف دولي من أجل تأمين امدادات الطاقة:

يعرف أيضا باسم التحالف الدولي لأمن وحماية الملاحة البحرية وضمان سلامة الممرات البحرية تعتبر أحدث التحالفات المعنية بأمن الملاحة البحرية الدولية و هو " التحالف الدولي لأمن و حماية حرية الملاحة " أساسية 2019 يقع مقر قيادته بالبحرين هدفه حماية أمن و تأمين الممرات البحرية و ضمان التدفق الأمن التجارة الخارجية و قد أنشئ هذا التحالف بعد وقوع عدد من الهجمات الإرهابية ضد منشآت نفطية و ناقلات نفط (تحالف عسكري تقوده الولايات المتحدة الأمريكية، 2019).

و يهدف هذا التحالف لضمان أمن الطاقة العالمي و استمرار و تدفق امتدادات الطاقة و كانت الولايات المتحدة الأمريكية هي من كانت وراء تشكيلة بعد الدعوة لتأسيسه من قبل رئيس هيئة الأركان الأمريكية في جويلية 2018 و تسعى من خلاله لقيادة عمليات المراقبة البحرية و إلى جانب الولايات المتحدة الأمريكية انضمت كل من السعودية الإمارات و البحرين و استراليا و بريطانيا، ألبانيا، أستوانيا

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

(بشير، 2021)، و التي تهدف إلى تأمين الممرات البحرية المتواجدة في الوطن العربي من الهجمات الإرهابية و القرصنة من أجل تعزيز التدفق الحر للتجارة وردع التهديدات التي تواجه السفن و تعزيز الوعي بأهمية المجال البحري بأهمية المجال البحري و مراقبته في الخليج العربي ومضيق هرمز، بحر عمان ، مضيق باب المندب و البحر الأحمر (أمن البحر الأحمر، 2020)، و تسعى الولايات المتحدة الأمريكية لدعم مراقبة الشحن البحري في الخليج العربي مع تزايد التوترات مع إيران و تهديداتها لعمليات شحن البضائع بالمنطقة.

4. الخاتمة:

من خلال ما تقدم يجب التأكيد على أن الأمن البحري و تأمين الممرات البحرية الاستراتيجية مرتبطان بأهمية هذه الممرات في تدفق التجارة الدولية و تجارة الطاقة توجب أن تحاط باستراتيجية أمنية هامة بعيدا عن الأطماع الدولية و بعيدا عن معقولة من سيطر على البحار سيطر على العالم على اعتباران الدول الكبرى إن أرادت التحول إلى دول عظمى فاجمال الأول و الأهم هو تأمين نفوذها البحري على الصعيد العالمي و هو ما تسعى إليه بعض الدول الآن محاولة السيطرة على هذه الممرات الاستراتيجية و تغيير بعض الممرات و فقا لما يخدم مصالحها و الضغط على الدول المشاطفة لها حيث أصبحت هذه المناطق بمثابة الورقة الأولى على مائدة الصراع مما أثر على مفهوم الأمن البحري إذ كل هذه التصاعدات أدت إلى ضرورة إعادة النظر في الاستراتيجية الدولية الأمنية حول الحلول الأمنية الواجبة في هذه الممرات و المضائق الاستراتيجية حماية للتدفقات التجاري و نقل المواد الطاقوية بشكل يضمن استمرارها و ازدهارها و ذلك من خلال:

- إعادة النظر في مفهوم الأمن البحري وتوسيع مجالاته.
- توحيد الجهود خدمة للمصلحة العامة الدولية بالعمل على تنسيق العمل من الدول و المنظمات الدولية في إطار تعاون أمني جاد هدفه حماية التجارة الدولية و أمن الخطوط البحرية.

بن عيسى حياة

- تكاتف الدول المطللة على هذه الممرات لحماية وتأمين المرور عبرها بوضع استراتيجية أمنية للملاحة البحرية في المناطق الحساسة.
- توفير الإمكانيات المادية والبشرية اللازمة لضبط الأمن.
- العمل المشترك بين الدول لحل النزاعات والصراعات في الممرات البحرية ووفق الأطماع الدولية المتكاملة عليها.
- تعزيز الوعي بأهمية المجال البحري.

5. قائمة المراجع:

- أفكرين م. (2015). ، القانون الدولي للبحار . مصر : دار النشر والتوزيع.
- الإستراتيجية ، ١ . ١. (2021, 02 12). التعريف بأهم الممرات البحرية , Consulté le 11 11, 2022, sur <http://www.politics.dz.com>.
- الأعصر ه. (2021, 09 01). الأمن البحري و الفرق الإفريقي، تحديات متزايدة و جهود محدودة التأثير . Consulté le 12 05, 2022, sur <http://www.nationsheild.ae/index> .
- التعريف بأهم المضائق و الممرات البحرية في العالم (s.d.). Consulté le 11 20, 2022, sur <http://www.politics.dz.com>.
- الفتلاوي س. ح. (2009). القانون الدولي للبحار . دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- القانون ، 80-176 (s.d.). المتعلق بالقانون البحري الجزائري المعدل بالقانون رقم 10-04 لسنة 2010 . 1976 .
- المصري ، أ. م. (2013). المركز العربي للاصدارات القانونية.
- أمن البحر الأحمر (2020). تأثير القرصنة على الأمن البحري والدولي , Consulté le 12 02, 2022, sur Moqatel.com/openshare/bet.
- برع ، أ. ح. (2020). رسالة ماجستير . الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرموز و انعكاساتها على الأمن في منطقة الخليج العربي . الشرق الأوسط , كلية العلوم السياسية.

القانون الدولي لأمن النقل البحري وانعكاساتها على تأمين الممرات البحرية

- بشير, خ. (2021, 09 01). هل يمكن تحقيق الأمن البحري. Consulté le 12 01, 2022, sur hafryat.com/ar/blog/.
- بوروي, ع. (2017). الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية-دراسة حالة مضيق ملقا. - مذكره ماستر. كلية الحقوق جامعة باتنة, 01 الجزائر.
- تحالف عسكري تقوده الولايات المتحدة الأمريكية, (2019, 11 07). Consulté le 10 15, 2022, sur www.france24.c/ar/.
- حياة, ب. ع. (2015). أمن المنشآت المنائية و السفن في ظل القانون الجزائري و المعاهدات الدولية. مذكره دكتوراه في القانون الخاص. تلمسان, كلية الحقوق والعلوم السياسية, الجزائر.
- خليفة, ع. ع. (2013). القانون الدولي للبحار. مصر: دار الجامعية الجديدة للنشر الإسكندرية.
- صلاح, ش. ع. (2019). كيف تتعامل الدول مع تهديدات المتصاعدة للأمن البحري. مركز المستقبل للدراسات المتقدمة (العدد 30).
- نيوز, س. (2021, 03 25). شرايين الكرة الأرضية ماهي أهم 8 ممرات مائية. Consulté le 11 11, 2022, sur www.skynwssarabia.com.
- هاشم, أ. (2021, 12 15). التحالف الدولي لحماية الملاحة تشكيل بحري لردع تهديدات إيران. Consulté le 10 10, 2022, sur alam.com.
- هاشم, أ. (2020). التحالف الدولي لحماية الملاحة لردع تهديدات ايران. Consulté le 12 01, 2022, sur alam.com.