



## تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

### The repercussions of the Covid-19 crisis on maritime security

هجريس أمال \*

جامعة الجزائر-1، كلية الحقوق/ الجزائر  
hadjerisamel11@yahoo.com

تاريخ إرسال المقال: 2021-08-18 تاريخ قبول المقال: 2021-12-24 تاريخ نشر المقال: 2022-03-31

#### الملخص:

يواجه العالم أزمة صحية عالمية ذات تداعيات خطيرة على مختلف الأصعدة الوطنية والدولية، لم يكن الأمن البحري محصناً من تأثير أزمة كوفيد\_19 فقد أثر على كل قطاع من قطاعات الصناعة البحرية، مما تسبب في افتقاد العالم للأمن البشري والاقتصادي في المجال البحري، ودفعت الكثيرين إلى التحول نحو الجريمة كوسيلة للبقاء على قيد الحياة؛ في حين استغلها المجرمون لتوسيع نشاطهم الإجرامي، وهو ما يستوجب على الدول منح اهتمام أكثر بالمسائل البحرية والتعاون الدولي لوضع حد للتهديدات.

**الكلمات المفتاحية:** أزمة كوفيد\_19، الأمن البحري، الجرائم البحرية، الأمن البشري والاقتصادي.

#### Abstract

The world is facing a global health crisis with serious repercussions on various national and international levels. Maritime security was not immune from the impact of the Covid-19 crisis, as it affected every sector of the maritime industry, causing the world to lose human and economic security in the maritime field, and prompted many to shift towards crime as a means of survival; While criminals have exploited it to expand their criminal activity, which requires states to give more attention to maritime issues and international cooperation to put an end to its threats.

**Keywords:** Covid-19 crisis, maritime security, maritime crimes, human and economic security.

#### المقدمة

الأمن البحري هو أحد أحدث الكلمات الرائجة في العلاقات الدولية، بدأت الجهات الفاعلة الرئيسية في السياسة البحرية وإدارة المحيطات والأمن الدولي في العقد الماضي في إدراج الأمن البحري في ولايتها، وإعادة صياغة عملها بإدراجه في قائمة مهامها، واعتماد الأمن البحري كأحد أهدافها في

### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

استراتيجيتها البحرية، والتي يتجلى في سياسة الاتحاد الأوروبي وكذلك الاتحاد الأفريقي ومنظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو) ولجان منظمة البحرية الدولية الولايات المتحدة و المملكة المتحدة، فقد اكتسب مفهوم "الأمن البحري" أهمية أولية نظرا لما يرتبط به من مخاوف من انتشار الجرائم البحرية التي تشكل تهديداً فعلياً للدول، ولذلك أدى الاختراق في مجال الأمن البحري ومخاطره على التجارة الدولية إلى إبراز البعد البحري للأمن في الوعي العالمي وتبنيه على رأس جداول الأعمال السياسية.

لم يتم حتى الآن إبراز تأثيرات كوفيد\_19 على المجال البحري بطريقة شاملة، فنجد نطاق الدراسات والبحوث ذات الصلة محدودة، بسبب حداثة البحث ووجود العديد من الأشياء المجهولة التي لا تزال تحيط بالوباء، وتبعاً لذلك، تعد تأثيرات كوفيد\_19 على المجال البحري موضوعاً يستحق اهتماماً متزايداً وأبحاثاً ذات أولوية، نظراً لأهمية المجال البحري للمجتمع الدولي والدول الفردية وتأثيرها عليهم سواء عن طريق التجارة أو البحوث والاستكشاف أو الغذاء أو حتى القرب البسيط، حيث تعد سلامة المجال البحري أساس كل اقتصاد وعنصر حيوي لثروة البشرية وازدهارها، وبالتالي فإن المجال البحري المترابط عالمياً والعمود الفقري للتجارة العالمية، سوف يتأثر بكوفيد\_19 مع عواقب إستراتيجية محتملة؛ الأسئلة المتعلقة بكيفية تأثيره وما هي الميادين البحرية ودرجة تأثيره عليها؟ هي الأسئلة الرئيسية التي يتم تناولها في دراستنا.

والإجابة عن هذه الأسئلة تكون باعتماد المنهج الوصفي والتحليلي لمختلف العناصر المرتبطة بموضوعنا، ونقوم بذلك من خلال دراسة مقسمة إلى مبحثين وثلاث مطالب لكل مبحث، من أجل تحليل مفهوم الكلمة الدولية الأمن البحري في المبحث الأول بتعريف الأمن في المجال الدولي وفي المجال البحري وسياساته العملي، لنستكشف بعد ذلك تأثير كوفيد\_19 على الأمن البحري في المبحث الثاني التي تتضح بالنظر إلى زيادة الجرائم البحرية وتدهور الاقتصاد الأزرق وتهديد الأمن البشري.

#### المبحث الأول: مفهوم الأمن البحري

يبدأ فهم الأمن البحري بتقدير كيفية تعريف مفهوم الأمن في العلاقات الدولية (المطلب الأول)، ويشير الميل إلى استخدام الأمن كمبرر لمجموعة من الإجراءات الحكومية إلى وجود العديد من الأفكار المجمعة في هذا المصطلح، ويمكن أن يوضح كيف ينبغي فهم مسائل الأمن عند النظر إليها من منظور بحري (المطلب الثاني) ومعرفة سياساته العملية (المطلب الثالث).

#### المطلب الأول: تعريف الأمن في النظام الدولي

## تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

يشمل مفهوم الأمن العديد من التعاريف نظرا لتنوع و اختلاف وجهات النظر بين الباحثين في ميدان الدراسات الأمنية والعلاقات الدولية، فبعضهم يرى أن الاهتمامات الأمنية تركز على المصالح العسكرية، من حيث قدرة الدولة على تجنب الحرب أو أي خطر يهدد القيم المركزية للدولة ومن بين الفقهاء الذي اعتمد هذا البعد نجد وولتر ليبمان Walter Lippmann الذي يرى "أن الأمة تبقى في وضع آمن إلى الحد الذي لا تكون فيه عرضة لخطر التضحية بالقيم الأساسية إذا كانت ترغب بتفادي وقوع الحرب و تبقى قادرة لو تعرضت للتحدي على صون هذه القيم عن طريق انتصاراتها في حرب كهذه<sup>1</sup>، ويؤيده في هذا التوجه فرديريك هارتمان فيري<sup>2</sup> Frederick Hartman Ferry، أما روبرت ماكنمارا Robert McNamara فيركز في تعريفه على أهمية البعد التنموي في تعزيز الأمن لكن دون إهمال البعد العسكري للدولة و دوره في حمايتها فيعرف الأمن بأنه " إن الأمن ليس المعدات العسكرية و إن كان يتضمنه، و الأمن ليس القوة العسكرية، وإن كان يشملها، والأمن ليس النشاط العسكري التقليدي، وإن كان ينطوي عليه، إن الأمن هو التنمية<sup>3</sup> "، حاول ريتشارد أولمان Richard Ullman وضع تعريف لتهديد الأمن على أنه "نشاط أو سلسلة من الأحداث التي تهدد بشكل كبير و خلال فترة زمنية وجيزة بتدهور مستوى معيشة سكان دولة ما، أو تهدد بشكل كبير بتضييق مجال الخيارات السياسية المتاحة لذا حكومة دولة ما أو الكيانات غير الحكومية الخاصة أشخاص، جماعات، شركات داخل الدولة"<sup>4</sup>.

وبذلك لم تعد الاهتمامات الأمنية بعد الحرب الباردة تركز على المصالح العسكرية، من حيث قدرة الدولة على تجنب الحرب أو غير ذلك، فقد أدت العولمة والترابط المتزامن بين الدول إلى تهديدات مشتركة، حيث أن التهديدات في جزء من العالم قد تؤثر على أمن الناس في أجزاء أخرى منه، كما لاحظ بوزان أن التهديدات لأمن الدولة قد لا تكون عسكرية فحسب، بل أيضا سياسية واقتصادية ومجتمعية وإيكولوجية<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> John Baylis, Steve Smith, Patricia Owens, The Globalization of world politics, Oxford university press, 2008, P 429.

<sup>2</sup> يرى فرديريك هارتمان فيري Frederick Hartman Ferry أن الأمن الوطني هو جوهر المصالح القومية التي تدخل الدولة من أجلها الحرب فورا أو في فترة لاحقة"، أنظر طروب بحري، الأمن الغذائي: المفاهيم والأبعاد، مجلة المفكر ، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد 07 ، نوفمبر 2011 ، ص 294

<sup>3</sup> Tadeu M. Maciel, Joao.P.G.P.Duarte, the security –development nexus after the cold war, R.Esc.,Rio de Janeiro, V25,n3,Septembre 2019, P 741.

<sup>4</sup> Richard H. Ullman , Redefining Security, International Security, Vol.8, N°:1, Summer 1983, P. 133.

<sup>5</sup> Buzan, Barry, People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era, Harvester Wheatsheaf Books LTD, Great Britian, 1983, P. 161.

## تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

وفي ضوء هذا الفهم الأوسع للأمن، يمكن اعتبار "المصالح الأمنية" للدولة تلك المصالح تهدف إلى تعزيز قابلية التعرض للقوى الخارجية التي قد تعرض عملية اتخاذ القرارات الداخلية وقيم المجتمع والحكم للخطر<sup>1</sup>.

## المطلب الثاني: تعريف الأمن البحري

مصطلح "الأمن البحري" له معاني مختلفة اعتماداً على من يستخدم المصطلح أو في أي سياق يتم استخدامه، بالنسبة للعاملين في صناعة النقل البحري، يركز الأمن البحري بشكل خاص على الوصول الآمن للشحنة دون تدخل أو التعرض للنشاط الإجرامي<sup>2</sup>، كما يتم تعريف الأمن البحري من خلال الإشارة إلى "التهديدات" السائدة في المجال البحري وهي الإرهاب البحري، والقرصنة، والاتجار بالمخدرات والأشخاص والسلع غير المشروعة، وانتشار الأسلحة، والصيد غير القانوني، والجرائم البيئية، فيعرف الأمن البحري على أنه "مخاطر وتهديدات للنظام الجيد الذي على أساسه تعتمد المساهمة المستمرة في التنمية البشرية". ومن جانب آخر يتم تعريف الأمن البحري على أنه "نظام مستقر في البحر"، على النقيض من التعريف "السلبى" للأمن البحري باعتباره غياب مجموعة من التهديدات، يوفر هذا الفهم تصوراً "إيجابياً" يعرض حالة نهائية نموذجية معينة يجب الوصول إليها من النظام والاستقرار البحري، فمثلاً عرفت دراسة أجرتها جامعة Dalhousie الأمن البحري على أنه "عملية للحفاظ على الاستقرار في النظام الدولي فوق البحر وتحتة ومنه"<sup>3</sup>، كما يوجد تعريف الأمن البحري بعبارات إيجابية من خلال ربطه بـ "النمو الاقتصادي" أو "النمو الأزرق". في هذه المحاولة الاقتصادية لتعريف الأمن البحري<sup>4</sup>.

تشير هذه الدراسة الموجزة إلى أنه على الرغم من استخدام "الأمن البحري" على نطاق واسع، فإنه نادراً ما يكون يتم تعريفه بطريقة قاطعة، وذلك ما يكسبه قوة من خلال صفاته المبهمة وقدرته على احتضان العديد من المعاني المحتملة، غير أننا نميل إلى أن يكون له معنى محدد في دراستنا هذه، نعتد النهج الأكثر فائدة لمعالجة مسائل الأمن البحري هو تحديد ما يُنظر إليه عادة على أنه تهديدات قائمة أو محتملة للأمن البحري والخطوات التي اتخذت أو التي يجب اتخاذها للتصدي لهذه التهديدات وتأثير الأزمة الصحية على تطبيق تدابير الأمن البحري، وتقييم تأثيرها على الجريمة البحرية، ومحاولة إدراك التطورات الجارية.

the Law of the Sea, Oxford University Press Inc, <sup>1</sup>Natalie Klein, Maritime Security and New York, 2011, P. 06.

the Law of the Sea, Ibid, P.08. <sup>2</sup> Natalie Klein, Maritime Security and

<sup>3</sup> Chris Rahman, Concepts of Maritime Security A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand, Milne print Limited, New Zealand, 2009, P 29.

<sup>4</sup>Christian Bueger, What is maritime security?, Marine Policy Journal; Volume 53, March 2015,

### المطلب الثالث: السياسات العملية للأمن البحري

تعتمد الدول سياسات واستجابات عملية لتغطية احتياجاتها الأمنية البحرية، وهي عناصر غير حصرية، مترابطة ومتداخلة، وتمثل جوانب مختلفة من نفس المشكلة البحرية، ومن هذه السياسات نجد تدابير حماية الأمن البيئي البحري، نهج إدارة المحيطات، تدابير حماية الحدود البحرية، الأنشطة والعمليات العسكرية في البحر و التنظيم الأمني لنظام النقل البحري وسيتم دراستها في الفروع التالية:

#### الفرع الأول: تدابير حماية الأمن البيئي البحري

يعكس الأمن البيئي البحري ضرورة أن تكون بيئة البحار والمحيطات هدفاً أمنياً للسياسة البحرية، ويجب العمل وطنياً والتعاون إقليمياً ودولياً لتأمينها، وحماية مصالحها ووضعها ضمن مقدمات اهتمامات الأمن البحري، لاسيما فيما يخص الحفاظ على الموارد البحرية الحية وغير الحية، ويصنف الأمن البيئي البحري ضمن فروع الأمن البيئي مع منحه اهتمام وتحيز إيكولوجي قوي، نظراً لأهمية وخصوصية بيئة البحار والمحيطات وتأثيرها على نوعية واستقرار الحياة على الأرض وكذلك الدور الحيوي للمحيطات في تنظيم المناخ العالمي، ولقد اعتمد هذا التوجه في تقرير المؤتمر العالمي للبيئة والتنمية لعام 1987 ، ضمن الفصل 17 من جدول أعمال القرن 21 بشأن حماية المحيطات، الذي تم تبنيه خلال مؤتمر الأمم المتحدة المتعلق بالبيئة والتنمية عام 1992 ، وتقرير منظمة المياه العالمية والإستراتيجية الوطنية الأمريكية للأمن البحري، التي أدرجت ضمن أهدافها الإستراتيجية حماية البحر نفسه ومكافحة الاستغلال غير المشروع للموارد البحرية، مع انحيازها الشديد لمكافحة الجرائم الإرهابية في المجال البحري<sup>1</sup>.

إن التمايز والموضوع المرجعي لمنظور الأمن البيئي البحري هو المحيط نفسه، وليس الآثار المباشرة أو غير المباشرة على الإنسان وعلاقاته السياسية أو الاقتصادية، وبطريقة أخرى فإنه يعالج هذا الموضوع الأمن البيئي البحري من منظور الأصولية البيئية، ولعل أحسن تلخيصه هو الافتراض بأنه، بدلاً من التفكير من منظور حرية البحار، يجب علينا بدلاً من ذلك العمل والسعي وراء "الحرية للبحار"، وهو المنظور الذي يسعى إلى فرض التعاون الدولي المطلوب للتعامل بفعالية مع المشكلات المهمة التي تؤثر على البيئة البحرية<sup>2</sup>.

#### الفرع الثاني: نهج إدارة المحيطات

<sup>1</sup> Chris Rahman, Concepts of Maritime Security A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, Ibid, P.31.

<sup>2</sup> Jon M. Van Dyke, Durwood Zaelke and Grant Hewison, Freedom for the Seas in 21 century: Ocean Governance and Environment Harmony, Island Press, Washington, D.C., 1993, P. 09.

### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

يقصد بمصطلح إدارة المحيطات "إنشاء وتنفيذ القواعد والممارسات التي تحكم استخدامات المحيطات ومستخداميها"، و موضوع إدارة المحيطات للأمن البحري له أيضًا تحيز بيئي بحري قوي، مع وضعه ضمن الإطار السياسي والقانوني الدولي الذي يحدد سياق إدارة المحيطات، وفي ظل غياب حكومة عالمية، فإنه يتطلب إنشاء مثل هذا النظام موافقة الدول على هذه القواعد والممارسات من خلال التفاوض وإبرام الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، لذلك تعد إدارة المحيطات صناعة عالمية من قبل المنظمات الدولية والحكومات والمؤسسات والمنظمات غير الحكومية على حد سواء، هدفها هو تعزيز وتقوية الدفاع - سياسيًا وخطابيًا ومؤسسيًا - عن النظام البحري المستقر والمزدهر<sup>1</sup>.

على الرغم من أن اتفاقية قانون البحار تقع في صميم نهج إدارة المحيطات وتوفر درجة معينة من الاستقرار، إلا أن الطبيعة المتغيرة لمصالح الدول ومطالباتهم البحرية المتزايدة وكذلك التطورات التكنولوجية تؤدي إلى المطالبة الدائمة بمواكبة هذه التغييرات، ولتحقيق المصلحة الجماعية في أن ألا تصبح البحار والمحيطات منطقة إجرامية متفشية، لأن الغياب العام للوجود التنظيمي يجعل من الصعب مكافحتها والقضاء عليها.

وعلى الرغم من انتشار الأنشطة غير القانونية في مناطق معينة، مثل الصومال، خليج غينيا، يبقى الاتجاه الدولي هو بالتأكيد العمل وتكثيف الجهود الوطنية والدولية نحو نظام أكثر إحكامًا وزيادة التنظيم في كل من مناطق الولاية الوطنية وفي أعالي البحار، ولأجل ذلك دعا تقرير المنظمة الدولية لشؤون البحرية إلى إعادة توجيه المسؤوليات البحرية لتركيز إنفاذ القانون وجعل المحيطات أكثر أمانًا للمجتمع العالمي<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: تدابير ضمان حماية الحدود البحرية

تتطلب الإدارة الفعالة للبحار والمحيطات إلى جانب التعاون الإقليمي والدولي، إدارة فعالة وناجعة من قبل الدول الساحلية في جميع أنحاء مناطق الولاية البحرية الخاصة بها طبقًا للشرعية السياسية الدولية، إلا أنه أصبح ضمان إنفاذ السيادة والحقوق السيادية في البحر بشكل موثوق مصدر قلق للأمن القومي لجميع الدول الساحلية، لاسيما مع توسيع ولاية الدول الساحلية المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار<sup>3</sup>؛ حيث تزايد الضغط بشكل مطرد على الدول الساحلية، واضطرت إلى منح اهتمام أكبر

<sup>1</sup> Chris Rahman, Ibid, P. 32.

<sup>2</sup> Chris Rahman, Concepts of Maritime Security A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, Ibid, P. 32,33.

<sup>3</sup> بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 تم إنشاء المنطقة المتاخمة ( المادة 33 ) والمنطقة الاقتصادية الخالصة (المواد 55 إلى 75) والجرف القاري (المواد من 76 إلى 85).



### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

بكثير وإنفاق موارد أكبر على متطلبات المراقبة البحرية والحراسة في مناطقها البحرية، وحماية المنشآت البحرية ضد سرقة الموارد والقرصنة والإرهاب والحوادث والأضرار البيئية والكوارث الطبيعية. وبالتالي يتطلب العدد الهائل من التحديات للأمن والسيادة والحقوق السيادية إلى درجة عالية وبشكل متزايد ومستمر من التنسيق، من أجل الإنفاذ الفعال لقوانينها وبسط سلطتها على مناطقها البحرية، وقد يبدو نهج حماية الحدود البحرية للأمن البحري هو من حيث المبدأ نهج بسيط نسبياً وغير مثير للجدل لحماية السيادة الوطنية والحقوق السيادية والمصالح في المناطق البحرية الوطنية، ومع ذلك فإن الطبيعة المادية العابرة للحدود للبحار والمحيطات، وحقيقة أن البحر يعمل كطريق سريع أكثر من كونه حاجزاً، يجعل الجهود الوطنية البحتة لحل المشكلة، رغم أنها ضرورية، إلا أنها غير كافية للحماية الفعالة للحدود البحرية.

#### الفرع الرابع: الأنشطة العسكرية في البحر

يعتبر الوجود العسكري في المحيطات عنصراً حاسماً في الأمن القومي للعديد من الدول، فهو يعد مظهر من مظاهر القوة الذي يعكس، كمسألة نظرية، اهتماماً تتقاسمه جميع الدول التي تعيش في المحيط، لكن في الحقيقة ليس كل دولة تمتلك القدرة العسكرية نفسها، وبالتالي فإن القواعد المتعلقة بالمرور وأنشطة الأساطيل البحرية العسكرية تنطبق على الدول القوية عسكرياً، ومع ذلك، فإن الاهتمام المجتمعي موجود على أساس التحالفات السياسية التي تعيش بين دول أكثر قوة وأقل، فضلاً عن الرغبة في الحرية النسبية للعمل للقوات البحرية التابعة للدولة بغض النظر عن حجمها<sup>1</sup>.

إن الأنشطة العسكرية ومرور السفن الحربية في أوقات السلم مقيدة من خلال الاعتراف بمصالح الدولة الساحلية في حماية أراضيها البرية والبحرية واستحقاقاتها في الموارد، لذلك يجب ممارسة حقوق الملاحة والأنشطة العسكرية لدولة ما بطريقة تُبدي الاحترام الواجب لحقوق الدول الأخرى، لضمان توازن مناسب بين المطالبات المختلفة، كما قد تكون هناك حاجة إلى صياغة قواعد أكثر تحديداً من أجل الحفاظ على نظام عالمي مستقر، وقد اتبع هذا النهج الأخير في معالجة نقل الأسلحة النووية واستخدامها واختبارها. تشير التحديات المعاصرة بشأن الأمن البحري إلى أن الدول الساحلية تشعر بقلق متزايد بشأن الأنشطة البحرية التي قد يكون لها تداعيات خطيرة على نظامها الداخلي وأراضيها، لم تعد القضايا المتعلقة بالموازنة بين المصالح الحصرية والشاملة لإدارة الأنشطة العسكرية خارج البحر الإقليمي ثابتة تماماً في

<sup>1</sup>Francesco Francioni, Peacetime use of Force, Military Activities, and the New Law of the Sea, Cornell International Law Journal, vol 18, Iss 2/3, Summer 1985, P.226.

## تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

ضوء التكنولوجيا المحسنة والأهمية المتزايدة لجمع المعلومات الاستخباراتية، فقد أصبح من الضروري زيادة سلطات إنفاذ القانون في الدول الساحلية<sup>1</sup>.

### الفرع الخامس: التنظيم الأمني لنظام النقل البحري

يشتمل الأمن البحري في مجال النقل البحري على مختلف التدابير التي تضمن الوصول الآمن للسفن وشحناتها وممتلكاتها إلى وجهتها دون تدخل أو التعرض للنشاط الإجرامي، فالأمن البحري بالنسبة لصناعة النقل البحري تسعى إلى تجنب "العنف البحري" ، والذي كان يتم تنظيمه بشكل أساسي من خلال المنظمة البحرية الدولية (IMO)، التي كانت تبدي اهتماماً أقل بالقضايا الأمنية، وكان الاستثناء الرئيسي هو اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية SUA) لسنة 1988، وبروتوكولها لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري؛ بالإضافة إلى بعض الإرشادات العملية حول مكافحة هجمات القرصنة.

غير أنه مع تزايد الهجمات لإرهابية على مختلف أشكال النقل البحري وتعرضها للأخطار، مما دفع لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية إلى اتخاذ تدابير أبرزها المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ (ISPS Code)، والتي تمت إضافتها كملحق بشأن الأمن البحري للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS 1974) ؛ بروتوكولات جديدة مهمة لاتفاقية SUA وبروتوكولها ؛ وأحكام التعريف والتتبع بعيد المدى (LRIT) للسفن الخاضعة للتنظيم من قبل اتفاقية (SOLAS) ومنذ أن دخلت مدونة ISPS حيز التنفيذ 1 جانفي 2004، أصبحت السلامة والأمن البحريان مترابطين بشكل متزايد، كما تم تطوير بعض الأدوات تحت رعاية الفصل الخامس من اتفاقية حماية الأرواح في البحر بشأن سلامة الملاحة لمكافحة القرصنة والمجرمين الآخرين العاملين في البحر، منها نظام التعرف الأوتوماتيكي للسفن (AIS)، والذي تم تسريع تنفيذه بحلول الحادي عشر من سبتمبر؛ و LRIT القائم على القمر الصناعي<sup>2</sup>.

من المرجح أن يستمر استخدام المنظمة البحرية الدولية لزيادة تشديد الإجراءات الأمنية كدليل على التركيز الأمني الجديد لأنشطته العديدة، ومع ذلك هناك قيود على سلطة المنظمة البحرية الدولية، وستحتاج الدول الفردية إلى أخذ زمام المبادرة في ترتيبات حماية الحدود الخاصة بها للتعامل مع التنظيم الأمني للسفن غير التابعة لاتفاقية حماية الأرواح في البحر.

<sup>1</sup> Natalie Klein, Maritime Security and the Law of the Sea, Ibid, P. 61.60

<sup>2</sup> Craig H.Allen, Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention, UW Law Digital Common, Vol 10:265, San Diego, 2009, P. 268-333.



## المبحث الثاني: تأثير أزمة كوفيد 19 على الأمن البحري

كان لهذه الأزمة الصحية العالمية عواقب وخيمة على المستويات البشرية والاقتصادية والاجتماعية، وهي التحديات التي يواجهها "الأمن البحري" في العديد من الوجوه منها زيادة الجرائم البحرية (المطلب الأول) وتدهور الاقتصاد الأزرق (المطلب الثاني) وتهديد الأمن البشري في البحار (المطلب الثالث).

### المطلب الأول: زيادة الجرائم البحرية

لطالما كان البحر مسرحًا لأعمال العنف والجرائم البحرية حيث تعرف البحار والمحيطات أوجه عديدة من الأنشطة البحرية غير المشروعة ، يتم استخدام هذا الطريق من قبل شبكات إجرامية مختلفة للانخراط في أشكال مختلفة من الأعمال غير المشروعة، في حين أنه لا يوجد شك في أن عالم النقل البحري سيتأثر بشكل دائم بأزمة كوفيد\_19، وفي الوقت نفسه تسعى الشبكات الإجرامية الدولية إلى الاستفادة من الزحام والضجيج الناجمين عن الوباء للانخراط في حزم جرائمهم، غير أنه سنركز في دراستنا على القرصنة البحرية، تهريب المهاجرين عن طريق البحر، الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم.

### الفرع الأول: القرصنة البحرية

تعتبر القرصنة البحرية من أحد أقدم أشكال الجريمة البحرية، عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في المادة 101 منه بأنها "أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكبه طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة، لأغراض خاصة، موجه ضد سفينة أو طائرة أخرى أو أشخاص أو ممتلكات في أعالي البحار"، ولقد عرفت المناطق البحرية زيادة ملحوظة في أعمال القرصنة والسطو المسلح في العقد الأول من القرن الحادي والعشرين<sup>1</sup>، ففي سنة 2011 تم تسجيل ما لا يقل عن 237 هجومًا على السفن قبالة الساحل الصومالي ثم شهد العالم انخفاضًا في أعمال القرصنة بين

<sup>1</sup> Lydelle Joubert, The State of Maritime Piracy 2019 Report, One Earth Future, Broomfield CO, USA 2020, P 02.

## تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

عامي 2015 و 2019، وذلك وفقاً لتقرير حول القرصنة والسطو المسلح ضد السفن الذي أُبلغ عنه المكتب البحري الدولي للمحكمة الجنائية الدولية، في سنة 2019.

ومع ذلك يبدو أن أزمة كوفيد\_19 قد أدت إلى عودة ظهور أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، وإعادة إشعال هذا التهديد على الرغم من التباطؤ في التجارة البحرية العالمية، فحسب البيانات الصادرة عن المكتب البحري الدولي للمحكمة الجنائية الدولية للنصف الأول من عام 2020 (1 جانفي إلى 30 جوان)، تم تسجيل 98 حادثة خلال هذه الفترة، كما أبلغت الجمعية العامة للأمم المتحدة بتاريخ 9 سبتمبر 2020، في التقرير السنوي عن المحيطات وقانون البحار عن زيادة بنحو 20٪ من حوادث القرصنة في النصف الأول من عام 2020 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2019، خاصة في منطقة خليج غينيا ومضيق ملقا وسنغافورة وبحر الصين الجنوبي، مع تسجيل تحسن الوضع قبالة الساحل الصومالي، حيث لم يتم تحديد أي هجمات في النصف الأول من عام 2020.

ويمكن تفسير هذه الزيادة العالمية في القرصنة إلى الظروف المرتبطة بكوفيد\_19، حيث أدت الأزمة الصحية والعواقب الاقتصادية الناجمة عن الجائحة إلى إعطاء فرص جديدة للقرصنة في ظل تحويل الدول لجهودها نحو اهتمامات أكثر إلحاحاً على إقليمها البري وتخفيضها لميزانية الدفاع البحري بسبب انخفاض التجارة والشحن البحري مما أدى إلى تفاقم الجريمة بشكل عام والقرصنة البحرية بشكل خاص.

لمكافحة هذه الأعمال، يمكن للدول ممارسة ما يسمى بالولاية القضائية "العالمية" على أساس المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، يجوز لأية دولة أن تصعد على متن سفينة يشتبه في ارتكابها عمل قرصنة بغض النظر عن جنسيتها، ودون موافقة مسبقة من دولة العلم، والقبض على من كانوا على متنها، وإصدار الأحكام عليهم، وكذلك التعاون الدولي بموجب قرارات مجلس الأمن الذي يدعو إلى اعتماد ترسانة قمعية أكثر ملاءمة لقمع أعمال القرصنة وتطوير شراكات أقوى في مكافحة هذا العمل الإجرامي في خليج غينيا<sup>1</sup>، وكذلك باستخدام المياه الإقليمية الصومالية بطريقة تتفق مع الإجراءات المأذون بها في أعالي البحار في حالة القرصنة اعتمد مجلس الأمن في 2008 القرار 1816 لمحاربة القرصنة في الصومال، فترة اثنا عشر شهراً، وتم تجديدها بانتظام منذ ذلك الحين كل عام، وستظل سارية حتى عام 2021، فإن القرار 2554 المعتمد في 4 ديسمبر 2020 يصرح بالتدخل في المياه الصومالية لمدة اثني عشر شهراً إضافياً، أي حتى ديسمبر 2021.

<sup>1</sup> اعتمد مجلس الأمن في 2011 القرار رقم 2018 و القرار رقم 2039 المعتمد في فيفري 2012 لمحاربة القرصنة في

### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

في النهاية يتضح لنا أن جائحة كوفيد 19 الحالية قد عقدت بشكل كبير مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، لذا يستلزم الحفاظ على التعاون الدولي كخطوة مهمة لتحسين الأوضاع، بالإضافة إلى وجوب تقديم دعم إضافي لصالح الدول الأكثر هشاشة الواقعة في المناطق المعرضة للخطر من أجل تعزيز الإجراءات المتخذة ضد أعمال القرصنة والعنف البحري.

#### الفرع الثاني: تهريب المهاجرين عن طريق البحر

يُعرّف تهريب المهاجرين بأنه "تدبير الدخول غير المشروع لشخص ما إلى دولة طرف ليس مواطناً أو مقيماً دائماً فيها وذلك من أجل الحصول، بشكل مباشر أو غير مباشر، على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى"<sup>1</sup>، ورغم الانتشار الهائل للوباء سوء ظروف السفر عن طريق البحر، إلا أن معابر الهجرة السرية لم تتوقف، وهذا ما جاء صراحةً في تقرير مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة بتاريخ 6 فبراير 2020، الذي ذكر فيه أن إغلاق العديد من الموانئ في جنوب أوروبا لأسباب صحية، وتقليص عمليات البحث والإنقاذ في هذه المنطقة البحرية، فضلاً عن حظر تنقل العديد من سفن المنظمات غير الحكومية لأسباب مختلفة مرتبطة بالوباء، في حين لا يبدو أن المعابر قد توقفت بعد الانتشار الهائل للوباء حيث أن العديد من الأسباب لا تؤدي فقط إلى زيادة ضعف المهاجرين، ولكن أيضاً في خطورة المعابر عن طريق البحر<sup>2</sup>.

ويبدو أنه على الرغم من قيود السفر المتعددة التي فرضتها العديد من الدول بعد الانتشار العالمي للوباء، فإن عدد المهاجرين لم ينخفض، بحيث يشير تقرير حول المحيطات وقانون البحار لعام 2020 إلى أنه "بين سبتمبر 2019 وجوان 2020، عبر حوالي 71400 مهاجر البحر الأبيض المتوسط للوصول إلى أوروبا"<sup>3</sup>، وبشكل أساسي إلى السواحل الإيطالية والمالطية، كما تُظهر البيانات التي نشرتها المنظمة الدولية للهجرة أن عدد المهاجرين من ليبيا وتونس إلى أوروبا من جانفي إلى ماي 2020 قد تضاعف مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق، مع العلم أن أوروبا ليست المنطقة الوحيدة المتضررة من الهجرة الجماعية للمهاجرين عن طريق البحر، فحسب التقرير الخاص بالمحيطات وقانون البحار فهناك العديد من المهاجرين الروهينجا الذين يحاولون الوصول إلى ماليزيا، وكذلك المهاجرين من الصومال إلى اليمن، ولقد تم تأكيد هذه الحالات العامة من خلال دراسة نشرها مكتب الأمم المتحدة

<sup>1</sup> أنظر المادة 3(أ) من بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة من طرف الجمعية العامة في 15 نوفمبر 2000.

<sup>2</sup> Europol, European Migrant Smuggling Center\_4<sup>th</sup> annual report, 2020, P.12.

<sup>3</sup> Rapport AGNU, Les Océans et le droit de la mer, 9 Septembre 2020, A/75/340, para 36, P.7.

### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) والتي تضيف أن إغلاق حدود العديد من الدول بسبب الوباء قد تم استغلاله من قبل شبكات تهريب المهاجرين، الذين كانت لهم كانت القدرة على التكيف مع الطبيعة الاستثنائية للوضع الصحي العالمي، واستغلاله في أعمالهم الإجرامية<sup>1</sup>.

ولمكافحة تهريب المهاجرين والاتجار بالبشر، يمكن للدول الاعتماد على الإجراءات والتدابير الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية وعلى البروتوكولين المخصصين على التوالي لهذين الفعلين غير المشروعين<sup>2</sup>، وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ومع ذلك فإن توقعات المنظمات المتخصصة تشير إلى التطور المستقبلي لهذا النوع من حركة المرور غير القانونية، والتأثير الكارثي لوباء كوفيد\_19 على الاقتصاد سيشجع المزيد من الأفراد على مغادرة أراضيهم والمجازفة بعبور البحر عن طريق البحر باستخدام وسطاء "المهربين وشبكات التهريب"، لذلك من الضروري اتخاذ مزيد من الإجراءات ضد المتاجرين بالبشر، كما فعلت العملية الأوروبية EUNAVFOR Med SOPHIA في بداية سنة 2020 ، وذلك باتخاذ مجموعة من التدابير تكون أوسع نطاقاً، وتكليف السفن والأجهزة البحرية بمهمة البحث وإنقاذ المهاجرين في عرض البحر، فضلاً عن رفع القيود المفروضة على سفن الإنقاذ التابعة للمنظمات غير الحكومية، بغرض حماية المهاجرين وطالبي اللجوء، ضحايا الاتجار بالبشر، من الهلاك في البحر<sup>3</sup>، وتقديم المساعدات لسفن المهاجرين المعرضين للخطر، وفي الوقت نفسه تقديم حسابات وبيانات عن المهاجرين الذين قد يحملون المرض كوفيد 19 باعتباره مصدر قلق صحي لطواقم السفينة ولكافة دول العالم.

### الفرع الثالث: الصيد غير القانوني

يشير الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم إلى مجموعة واسعة من أنشطة الصيد التي تقوض الإدارة المستدامة لمصايد الأسماك، هو محل تعريف طويل وارد في خطة عمل منظمة الأغذية

<sup>1</sup>UNODC Research Brief , How COVID-19 restrictions and the economic consequences are likely to impact migrant smuggling and cross-border trafficking in persons to Europe and North America, Vienne, 2020, P. 7.

<sup>2</sup> اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة من طرف الجمعية العامة في 15 نوفمبر 2000، بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال المكملان للاتفاقية، أنظر صايش عبد المالك، مكافحة تهريب المهاجرين، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري\_ تيزي وزو، فيفري 2014.

<sup>3</sup> Yann Tephany, Covid-19 et sûreté maritime, Neptunus, e. revue, Universite de Nates, Vol.27,2021/1, P. 10.

## تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

والزراعة التي تهدف إلى منع الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم ومكافحته والقضاء عليه لعام 2001<sup>1</sup> ، يشير الصيد غير القانوني إلى الصيد الذي تقوم به سفن دولة ما في ولاية دولة أخرى دون إذن، أو الأنشطة الأخرى لسفن الصيد التي تتعارض مع قوانين الدولة الساحلية أو المنظمة الإقليمية لإدارة المصايد، يشير الصيد غير المبلغ عنه إلى الصيد الذي لا يتم الإبلاغ عنه أو إبلاغه بشكل خاطئ عن عمد إلى السلطات المختصة، يشير الصيد غير المنظم إلى أنشطة الصيد في المناطق التي لا توجد فيها تدابير صيانة أو إدارة قابلة للتطبيق، مثل خارج المنطقة الاقتصادية الخالصة لأي بلد ولا تخضع لولاية المنظمات الإقليمية لإدارة مصايد الأسماك.

لقد منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مجموعة من الاختصاصات للدولة الساحلية حتى يتسنى لها تنظيم نشاط الصيد حتى الحد الخارجي للمنطقة الاقتصادية الخالصة، والتدخل ضد أي سفينة وطنية أو أجنبية، لا تمتثل لقوانينها وأنظمتها المعتمدة داخلياً، كما تلعب هيئات إدارة مصايد الأسماك الإقليمية (RFMOs) دوراً أساسياً في إدارة وتنمية مصايد الأسماك في مجال اختصاصها، الذي يغطي عدة أجزاء من أعالي البحار، وكذلك منظمة الأغذية والزراعة التي قد اعتمدت في عام 2009 ما يسمى باتفاق دولة الميناء<sup>2</sup>، والذي سيعزز مراقبة سفن الصيد ومحاربة السفن غير القانونية، وبذلك شكلت هذه المجموعة الدولية قاعدة متماسكة نسبياً لمكافحة الاستغلال غير القانوني والمفرط للموارد السمكية<sup>3</sup>، غير أنه بظهور الجائحة وتطورها على نطاق عالمي، أصبح من الصعب تنفيذ هذا الجهاز التقليدي بالكامل، خاصة إدارة الأرصدة السمكية المتعددة الأطراف التي أصبحت تعاني كثيراً من جائحة كوفيد\_19 .

كشفت دراسة استقصائية أجريت في يوليو 2020 ، والتي ردت عليها 13 منظمة إقليمية وتسعة أعضاء في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي، أن أكثر من ثلثي المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك قد قللت المراقبة الشخصية وعلى متن السفن، انخفاض قدرة المراقبة والتفتيش مع القيود المفروضة على عمليات وبرامج المراقبين على متن السفن، وتخفيض عمليات التفتيش في الموانئ والبحار مما زاد من فرصة البحارة عديمي الضمير للانخراط في غير شرعي، الصيد غير المبلغ عنه أو غير

<sup>1</sup> خطة العمل الدولية لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه الذي اعتمد من لجنة مصايد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة في 2 مارس 2001 في روما.

<sup>2</sup> الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه في سنة 2009.

<sup>3</sup> Joseph Christensen, *Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in Historical Perspective*, Handbook on marine environmental history, Springer, Dordrecht, 2016, P. 136.

### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

المنظم، كما واجهت جميع المنظمات الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك تقريباً (92.3%) التي شملها الاستطلاع اضطرابات في اجتماعاتها المنتظمة المجدولة و 84.6% أبلغت عن اضطراب في عملية صنع القرار المنتظم.

كما تأثرت الجوانب الأخرى لإدارة مصايد الأسماك متعددة الأطراف، فقد كان من الصعب عليهم جمع البيانات الضرورية المطلوبة لتقييم صحة المخزونات وحالة النظم البيئية، مما أدى إلى مزيد من عدم اليقين بشأن قرارات الإدارة، كما حدث العديد من اتخاذ القرارات بشأن القضايا المتعلقة بالميزانية أو تدابير الصيانة والإدارة الأساسية، وتأجيل العديد من الاجتماعات الافتراضية بسبب القيود التقنية، التي يواجهها بعض الأعضاء في حضور الاجتماعات الافتراضية والتحديات الملازمة للتفاوض في الاجتماعات الافتراضية، ومع ذلك توجد ملاحظة إيجابية قد يحفز جائحة كوفيد\_19 على استيعاب التقنيات الجديدة للاجتماعات الافتراضية ومراقبة أنشطة الصيد<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: تدهور الاقتصاد الأزرق

لقد مست أزمة كوفيد\_19 قطاعات اقتصادية بحرية عديدة، فنجد أن قطاع المأكولات البحرية الذي يعتمد عليه أكثر من مليار شخص في العالم كمصدر رئيسي للبروتينات الحيوانية الأسماك قد تضرر، فقد تسبب إغلاق الأسواق المرتبط بالوباء إحداث أزمة للصيادين، مثلاً تأثر الصيادون في المملكة المتحدة، الذين يصرون 70% من صيدهم، أما الدول مثل الولايات المتحدة التي تعالج معظم المأكولات البحرية في الصين تتطلع الآن إلى إعادة عمليات المعالجة لتجنب الاضطرابات التجارية الناجمة عن الوباء والأزمات المستقبلية، وفي البلدان الأقل نمواً، حيث تعتبر مصايد الأسماك مصدرًا حيويًا للغذاء والعمالة ، يعتبر الصيد غير المشروع وغير المبلغ عنه وغير المنظم بسبب ضعف الرقابة من قبل القوات البحرية مشكلة رئيسية تؤثر على اقتصادهم وأمنهم البشري .

كما عانت السياحة المحيطية والدول الأرخيبيلية والجزر الصغيرة بشكل طبيعي من الوباء بسبب انخفاض السفر، حيث تمثل السياحة البحرية إلى حد كبير الناتج المحلي الإجمالي لخزيرتها، مثلاً خسرت صناعة الرحلات البحرية في الولايات المتحدة الأمريكية حوالي 750 مليون دولار أمريكي في الأشهر الثلاثة الأولى من تفشي الوباء، كما خسرت بعض خطوط الرحلات البحرية الرئيسية ما يصل إلى 60% من قيمة مخزونها، فقد كانت للتجارب المروعة للركاب الذين تم عزلهم لأسابيع داخل مقصوراتهم بعد

<sup>1</sup>OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19), COVID-19 and multilateral fisheries management, 16 February 2020, P. 4,13.



### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

تفشي المرض، تأثير رادع على العملاء المحتملين مما يستوجب استخدام تدابير مضادة فعالة لإعادة ازدهار هذا القطاع<sup>1</sup>.

ومن الأنشطة التي تأثرت أيضًا بشكل كبير بسبب انتشار هذا المرض صناعة الشحن البحري التي واجهت أسوأ الظروف بسبب إيقاف القوى العاملة أو خفضها في هذا القطاع من أجل السلامة والوقاية من تصعيد الوباء، وتوقيف جميع أنواع الشحنات البحرية خلال فترة الحجر الصحي، مما تسبب في عبء كبير على جميع سلاسل التجارة على مستوى العالم، بما في ذلك الاستيراد والتصدير، وإغلاق العديد من الشركات العاملة في هذه الصناعة وإفلاسها بسبب قلة الطلب وعدم القدرة على التعامل مع الشؤون المالية للشركة، حيث قدر إجمالي الأضرار لهذا القطاع بسبب الوباء حوالي 17 مليار دولار أمريكي، ومع ذلك مع فتح الموانئ ببطء، فإن التوقعات طويلة الأجل متفائلة<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: تهديد الأمن البشري

إن أزمة كوفيد\_19 لها تأثير على الأمن البشري حيث أثر حظر السفر وإغلاق الموانئ وفرض القيود بسبب الوباء على البحارة، وحتى عندما تم رفع حظر السفر ظلت معظم الدول تطلب فترة حجر صحي لمدة 14 يومًا مما جعل من المستحيل تقريبًا تغيير أطقم العمل، فتقطعت السبل على 400 ألف بحار على متن السفن، ومُنِع عدد مماثل من العودة إلى السفن، إما لكسب عيشهم أو للعودة إلى ديارهم؛ كانت هذه ولا تزال بلا شك قضية تمس بالأمن البشري، خاصة بالنسبة أفراد الطاقم الذين يقعون في البحر لأسابيع أو شهور تحت رحمة ظروف العمل القاسية و يتعرضون للضرب والإهانة والحبس، كما أن العمال المهاجرون الذين تظهر عليهم أعراض المرض قد يواجهون خطر كبير من تعرضهم للعزل أو تركهم في البحر أو في الجزر النائية.

حتى في حالة عدم وجود مشاكل عمالية أخرى، قد تتسبب حالات العدوى في إبعاد السفينة عن الموانئ، هذا من شأنه أن يترك أفراد الطاقم المرضى دون الحصول على الرعاية الطبية أو الطعام أو الماء أثناء تقطعت بهم السبل في البحر، مثال آخر هو السفن السياحية التي تضم مئات من أفراد الطاقم تم عزلهم قبالة سواحل ولايات الميناء بعد أن ثبتت إصابة الركاب بالفيروس، حتى بعد إنزال الركاب، أمروا بالرسو بعيدا عن الميناء، واحتُجزوا على متنها، وحرّموا من المساعدة الطبية أو إعادتهم إلى الوطن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Korvettenkapitan S. Mushtaq, COVID-19 Impact on Maritime Security, GIDS, 2020, P. 5,7.

<sup>2</sup>UNCTAD, COVID-19 and Maritime Transport, Transport and Trade Facilitation, Series N° 15, 2021, P. 11-

62-65.

<sup>3</sup> Korvettenkapitan S. Mushtaq, COVID-19 Impact on Maritime Security, Ibid, P. 7.

### تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

ضمن بيان مشترك، وصف مكتب المفوض السامي للأمم المتحدة لحقوق الإنسان (OHCHR) والميثاق العالمي للأمم المتحدة ومجموعة العمل التابعة للأمم المتحدة المعنية بالأعمال التجارية وحقوق الإنسان البحارة بأنهم "ضحايا جانبية" للتدابير المتعلقة بكوفيد\_19 المفروضة من قبل الحكومات، وبناءً على هذه التحديات أصدرت الغرفة الدولية للملاحة (ICS) توجيهاً، بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية، يهدف إلى حماية صحة البحارة، كما أصدرت منظمة العمل الدولية (ILO) أيضاً موجزاً ينص على أنها بالتعاون مع الحكومات ومالكي السفن و ICS ستنتظم القطاع بطريقة تحمي حقوق الإنسان، والصحة، والسلامة، وحماية الدخل، وسيكون التحفيز الذي تقوده الحكومة أحد الدوافع الرئيسية للمبادرة<sup>1</sup>.

وبالتالي فإن التأثير قصير المدى لكوفيد\_19 على الأمن البشري واضح، وإن إجراءات التخفيف التي بدأت من خلال الهيئات المؤثرة في المركز الدولي للتعاون ومنظمة العمل الدولية تعطي نظرة إيجابية على المدى الطويل، ومع ذلك لا يوجد ضمان بأن التخفيفات ستصل إلى جميع العمال المهاجرين أو المجتمعات البحرية هذه قضية يجب معالجتها على المستوى الداخلي للدول، من خلال فرض تدابير اقتصادية اجتماعية تتجاوز الاقتصاد الأزرق البحري.

### الخاتمة

من خلال دراستنا يتضح أن الأزمة الصحية المرتبطة بكوفيد\_19 لها تأثير كبير على تطبيق تدابير الأمن البحري، وذلك بسبب تركيز الدول اهتمامها على حالة الطوارئ الصحية داخل حدودها البرية، بعد ظهور الوباء، الأمر الذي أدى على ما يبدو إلى إجراء عمليات المراقبة في البحر بمعدل أقل من المعتاد، وهذا واضح جداً من تقرير الجمعية العامة للأمم المتحدة بشأن المحيطات وقانون البحار، والذي جاء فيه أن الوباء كان له تداعيات كبيرة في قطاع النقل البحري والبحارة، فقد أدى تطبيق تدابير كوفيد\_19 إلى تقييد عمليات التفتيش والمراقبة والتدابير لضمان الأمن البحري، ولاسيما الشرطة البحرية وأنشطة إنفاذ القانون، ومن جهة أخرى، يبدو أيضاً أن هذه الأزمة الصحية الدولية لم تبطئ عمل الجماعات الإجرامية عبر الوطنية، على العكس من ذلك، سعى آخرون إلى الاستفادة من حالة الفوضى العالمية للانغماس في جرائمهم، وللقيام بذلك استخدموا الممر البحري على نطاق واسع، لذلك نجد أن التقارير المختلفة الصادرة عن الهيئات الدولية التي تتعامل مع الأعمال غير المشروعة المرتكبة في البحر، في مجملها، متشائمة في توقعاتها للسنوات المقبلة، كما يجب أن نضيف إلى هذه الملاحظة عدم

<sup>1</sup> International Chamber of Shipping, Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operation for the Protection of the Health of Seafarers, Marisec Publications, Version 3.0-29 September 2020, P. 8.

**تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري**

الاستقرار الاقتصادي والبشري الذي تززع بسبب الوباء خاصة في ظل شبخ "التهديدات الجديدة للملاحة" مثل الهجمات الإلكترونية، والتي يبدو أن عددها قد زاد أيضًا خلال عام 2020. ولاستعادة الأمن البحري والتخلص من الجريمة البحرية التي يبدو أنها آخذة في التوسع، من المستحسن أن تولي الدول اهتمامًا أكثر تحديدًا للمسائل البحرية وأن تعيد الاستثمار في البحر بهدف ممارسة المزيد من الرقابة على السفن المشبوهة وفوق كل شيء، من الضروري دفع التعاون الدولي والمنظمات الدولية إلى أبعد من ذلك من أجل الأمل في وضع حد للتهديدات التي تنقل كاهل التجارة البحرية الدولية وموارد المحيطات مع إدارة شؤون البحار بفعالية والتخطيط لتخفيف من أعباء ومخاطر النقل والشحن البحري، مع وجوب الحفاظ على أمن وسلامة البحارة والموظفين حتى يكون البحر أكثر أمانًا للجميع.

**قائمة المراجع****أولاً- المراجع باللغة العربية****1- الاتفاقيات والقرارات الدولية**

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982.
- اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة من طرف الجمعية العامة في 15 نوفمبر 2000، بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، بروتوكول منع وقوع ومعاقة الاتجار بالأشخاص، وبخاصة النساء والأطفال المكملان للاتفاقية.
- بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية المعتمدة من طرف الجمعية العامة في 15 نوفمبر 2000.
- خطة العمل الدولية لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه الذي اعتمد من لجنة مصايد الأسماك التابعة لمنظمة الأغذية والزراعة في 2 مارس 2001 في روما.
- الاتفاق بشأن التدابير التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وردعه والقضاء عليه في سنة 2009.
- قرار مجلس الأمن رقم 2018 (2011) و القرار رقم 2039 (2012) لمحاربة القرصنة في خليج غينيا.

**2- الرسائل والمذكرات**



تداعيات أزمة كوفيد\_19 على الأمن البحري

- صايش عبد المالك، مكافحة تهريب المهاجرين، أطروحة لنيل درجة الدكتوراه في العلوم، جامعة مولود معمري\_ تيزي وزو، فيفري 2014.
- طروب بحري، الأمن الغذائي: المفاهيم والأبعاد، مجلة المفكر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة محمد خيضر بسكرة ، العدد07 ، نوفمبر 2011 .

ثانيا - المراجع باللغة الأجنبية

1-BOOKS

- Buzan, Barry, People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in the Post-Cold War Era, Harvester Wheatsheaf Books LTD, Great Britian, 1983.
- John Baylis, Steve Smith, Patricia Owens, The Globalization of world politics, Oxford university press, 2008.
- Jon M. Van Dyke, Durwood Zaelke and Grant Hewison, Freedom for the Seas in 21 century: Ocean Governance and Environment Harmony, Island Press, Washington, D.C., 1993.
- Joseph Christensen, Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in Historical Perspective, Handbook on marine environmental history, Springer, Dordrecht, 2016.
- Korvettenkapitan S. Mushtaq, COVID-19 Impact on Maritime Security, GIDS, 2020.
- Lydelle Joubert, The State of Maritime Piracy 2019 Report, One Earth Future, Broomfield CO, USA 2020.
- Natalie Klein, Maritime Security and the Law of the Sea, Oxford University Press Inc., New York, 2011.

Articles

- Chris Rahman, Concepts of Maritime Security A strategic perspective on alternative visions for good order and security at sea, with policy implications for New Zealand, Milne print Limited, New Zealand, 2009.
- -Craig H.Allen, Revisiting the Thames Formula: The Evolving Role of the International Maritime Organization and Its Member States in Implementing the 1982 Law of the Sea Convention, UW Law Digital Common, Vol 10:265, San Diego, 2009.
- Christian Bueger, What is maritime security?, Marine Policy Journal; Volume 53, March 2015.



- Francesco Francioni, Peacetime use of Force, Military Activities, and the New Law of the Sea, Cornell International Law Journal, vol 18, Iss 2/3, Summer 1985.
- International Chamber of Shipping, Coronavirus (COVID-19) Guidance for Ship Operation for the Protection of the Health of Seafarers, Marisec Publications, Version 3.0-29 September 2020.
- OECD Policy Responses to Coronavirus (COVID-19), COVID-19 and multilateral fisheries management, 16 February 2020.
- Richard H. Ullman , Redefining Security, International Security, Vol.8, N°:1, Summer 1983.
- Tadeu M. Maciel, Joao.P.G.P.Duarte, the security –development nexus after the cold war, R.Esc.,Rio de Janeiro, V25, N3,Septembre 2019.
- UNODC Research Brief , How COVID-19 restrictions and the economic consequences are likely to impact migrant smuggling and cross-border trafficking in persons to Europe and North America, Vienne, 2020.
- Yann Tephany, Covid-19 et sûreté maritime, Neptunus, e. revue, Universite de Nates, Vol.27,2021/1.

### 3-International Reports

- Europol, European Migrant Smuggling Center\_4<sup>th</sup> annual report, 2020.
- Rapport AGNU, Les Océans et le droit de la mer, 9 Septembre 2020, A/75/340, para 36.