

جوازات السفر الجزائرية لدول بحر الشمال (1583-1830)

Algerian passports of the North Sea countries (1583-1830)

ط.د. إسماعيل توتة* ، مخبر المؤسسات الجزائرية عبر التاريخ ودورها في التنمية الوطنية، جامعة خميس مليانة.

i.touta@univ-dbk.m.dz

أ.د. عبد القادر فكاير، مخبر المؤسسات الجزائرية عبر التاريخ ودورها في التنمية الوطنية، جامعة خميس مليانة.

fkairaek@yahoo.fr

تاريخ التسليم: (2020/03/12)، تاريخ التقييم: (2020/04/05)، تاريخ القبول: (2020/04/16)

Abstract :

ملخص :

The research sheds light on the passport or maritime pass document, which was imposed during the peace and trade treaties on the countries of the North Sea, where no ship may sail or enter the Mediterranean without possession of this document. The sea lane allowed the countries of the North Sea to enter the Mediterranean without hindrance and without their ships in captivity. This measure came to differentiate between countries that signed peace treaties with the maintenance of Algeria.

Keywords : sea passes, North Sea countries, passport, England, France, Netherlands, Denmark.

يسلط على البحث الضوء على وثيقة جواز السفر أو الممر البحري، الذي فرض خلال معاهدات السلم والتجارة على بلدان بحر الشمال، حيث لا يجوز لأي سفينة الإبحار أو دخول البحر الأبيض المتوسط دون حيازة هذه الوثيقة. حيث سمح الممر البحري لبلدان بحر الشمال الدخول إلى البحر الأبيض المتوسط دون عراقيل ودون أن تقع سفنهم في الأسر. فهذا الإجراء جاء ليفرق بين الدول التي وقعت معاهدات سلام مع إيالة الجزائر من غيرها. الكلمات المفتاحية: الممرات البحرية، بلدان بحر الشمال، جواز السفر، إنجلترا، فرنسا، هولندا، الدانمارك.

* المؤلف المراسل: ط.د. إسماعيل توتة ، الإيميل: i.touta@univ-dbk.m.dz

مقدمة:

عرفت الدبلوماسية الجزائرية تطورا كبيرا خاصة خلال القرنين 17م و18م، وذلك راجع لسيادة إيالة الجزائر على البحر الأبيض المتوسط، غير أن الدراسات التاريخية لم تهتم بالجانب الدبلوماسي أكثر وركزت على السياسي والعسكري. حيث أن العمل الدبلوماسي بالضرورة يؤدي إلى ربط علاقات سياسية وعسكرية وحتى اقتصادية مع دول أوروبا.

فدول بحر الشمال كثيرا ما تعرضت لاحتجاز السفن وأسر بحارتها أثناء مرورها بالبحر الأبيض المتوسط، ما أرغمها على ربط علاقات مع الجزائر حتى يتسنى لها الحفاظ على سفنها وبحارتها وحتى تضمن تجارتها، فكانت أول دولة تربط علاقات مباشرة مع الجزائر هي فرنسا سنة 1619م، ثم هولندا سنة 1622م وبعدها بريطانيا سنة 1662م، أما مملكة الدنمارك سنة 1746م. وقد تضمنت هذه المعاهدات بندا مهما وهو إلزامية جواز السفر (أو الممر البحري) حتى يتسنى لرياس البحر معرفة سفن الدول التي هي في سلام مع الجزائر من غيرها.

سمحت هذه الوثيقة لسفن دول بحر الشمال بالإبحار بكل أمان في البحر الأبيض المتوسط، وكذلك تنظيم تجارة تلك الدول وحمايتها من المصادرة، وكذلك حماية سفنها من الحجز وأطقمها من الأسر. فما هو جواز السفر البحري؟ وكيف يتم الحصول عليه؟ وماهي سلبياته؟

2. تعريف جواز السفر الجزائري(الممر البحري): اصطلاح جواز السفر جاء ترجمة للكلمة الانجليزية passport، حيث جاءت نتيجة اتحاد كلمتين فرنسييتين هما: "passer" بمعنى يمر، و"port" بمعنى ميناء أو بوابة. (الجبور، 1987، ص18) كما يُعتقد أن مصطلح "جواز سفر" مشتق من وثيقة من العصور الوسطى مطلوبة للمرور عبر بوابة سور المدينة. (RICHARD A.C. ALTON, p11)

وعلى مر القرون، ورد جواز السفر بالعديد من التسميات المختلفة، بما في ذلك: تصريح بالمرور من ميناء أو مغادرة البلاد، أو للدخول إلى بلد أجنبي أو المرور فيه، تصريح للجنود بالمغادرة من خدمتهم، رسالة بحر، ووثيقة صدرت في وقت الحرب لحماية الشخص من العمليات العامة للأعمال العدائية. (Muchmore, 2004, p 319)

جواز السفر أخذ شكلا واحدا مع جميع الدول التي كانت لها علاقات مع الجزائر، للحصول عليه يقسم مالك السفينة بأنه المالك الوحيد له، وأن الجواز لن يستعمل إلا على هذه السفينة، ثم يدفع ثمنا معين مقابل الجواز حسب حمولة سفينته، بعد ذلك ترسل الوثائق من مقر الحاكم إلى غرفة التجارة التي تصدر بدورها جواز السفر، ثم يقسم الجواز بخط متموج إلى شطرين، يرسل الشطر الأول إلى الجزائر، ويحتفظ بالثاني على متن السفينة لكي يظهره القبطان أثناء تفتيش السفينة من طرف الرياس الجزائريين للتأكد من هويتها. (سالمي، 2018، ص 136).

وفي الأصل كان جواز السفر صالح لرحلة واحدة فقط، وإذا تغير أي شيء بخصوص السفينة كتغيير ربانها أو صاحبها، وجب إبلاغ غرفة التجارة على الفور لتحديث المعلومات على الجواز. (Östlund, 2010, p. 160) أما المعلومات التي يتضمنها الجواز فهي كالتالي: رقم جواز السفر، اسم السفينة، اسم الريان، اسم (بعض) المالكين، ميناء ملجأ السفينة، حمولة السفينة، تاريخ إصدار جواز السفر، تاريخ القسم اليميني من قبل أصحابها، وجهة السفينة، تاريخ عودة جواز السفر (أحيانا)، مكان العودة (أحيانا)، ملاحظة في ظروف خاصة. (Andersen, 2000, p. 320)

3. جواز السفر الجزائري الخاص بإنجلترا: تعود أولى علاقات الرسمية المباشرة، بين العثمانيين وبريطانيا العظمى إلى الرسالة التي أرسلها السلطان مراد الثالث، للملكة إليزابيث الأولى بتاريخ 1579/03/20، وتتضمن أولى الامتيازات الإنجليزية في أراضي الدولة العثمانية، قائلا: "... سفنكم التجارية سواء تلك الكبيرة أو الصغيرة منها ستكون آمنة في نطاق سيطرتنا، عند قدومها ثم عودتها إلى إنجلترا ثانية...". وردت عليه الملكة إليزابيث برسالة مماثلة، بتاريخ 1579/10/25، طالبة منه بمنح المزيد من الحرية للتجار الإنجليز. وأن يتدخل لتحرير الأسرى الإنجليز الذين لا يزالون حتى الآن يجدفون على السفن العثمانية. (Hakluyt, 1599, pp. 253 - 256)

ساهمت هاته المراسلات في التأسيس للعلاقات العثمانية الإنجليزية، بحيث أعطت الإنجليز دفعا قويا للدخول إلى البحر المتوسط كفاعل مهم به. كما لعبت دورا مهما في ظهور شركة المشرق التي أسستها الملكة إليزابيث الأولى سنة 1581، واستمرت حتى سنة 1825، وسيطرت على التجارة بين العالم الإسلامي وإنجلترا، وتعتبر هذه الشركة إحدى أولى الشركات التي نشأت خلال التوسعات الأوروبية، مثلها مثل شركة فيرجينا، وشركة الهند الشرقية، وكانت تدار الشركة من قبل تجار يقومون بدعمها من إنجلترا. وفي سنة 1592 اندمجت شركة المشرق مع شركة البندقية، التي أنشأت سنة 1538 وبقيت تسمى "شركة المشرق"... وفي سنة 1585 أنشأت "شركة الساحل البربري" كشركة مستقلة، تشرف على التجارة مع مناطق المحيط الأطلسي الواقعة على الساحل المغربي. ومع أواخر القرن السادس عشر كان لشركة المشرق، قناصل في كل من طرابلس وسوريا والمشرق، وبالخليج العربي، إيران، الإسكندرية، وبالجزائر وطرق ما وراء الصحراء لتصبح هذه الشركة الممثل الرسمي لإنجلترا في العالم الإسلامي. (قرياش، بلقاسم، 2016، ص 34، 35)

إن دخول إنجلترا إلى البحر المتوسط، وإقامتها لعلاقات تجارية مع الدولة العثمانية، جعل جيرانها الفرنسيين والبنادقة، ينظرون إليها بعين الريبة، لكن بالنسبة لبحارة المغرب الإسلامي (الجزائر، تونس، طرابلس) فهي لا تزال دولة صديقة، مادامت علاقتها مع الباب العالي جيدة، حيث استمرت الجزائر في منح التجار الإنجليز "جوازات سفر" للعبور في البحر المتوسط بأمان، ففي سنة 1583 منح حاكم

الجزائر جواز سفر لأحد التجار الانجليز جاء فيه: " نحن نائب مملكة الجزائر حسان أغا، منحنا التاجر توماس سينغلتون(Thomas Singleton) وبحارته جواز سفر، يسمح لهم بالإبحار في المتوسط بكل حرية ... ونأمر بحارتنا وقادة المشرق بعدم التعرض لهذا التاجر، إن صادف والتقيتم به في بحار جنوه، فرنسا، نابولي، البليار وسردينيا ... وقعت في قصر الداى بتاريخ 1583/06/23". (Hakluyt, 1599, p. 266)

وبعد أن أصبحت العلاقات مباشرة بين البلدين بتوقيع أول معاهدة في 23 أفريل 1662م عن طريق السير جون لاوسن (Sir John Lawson)، وبعدها معاهدة 03 ماي 1664، أصبح من اللازم على البلدين إثبات هوية سفنها وذلك بإصدار تصريح يسمح بحرية الملاحة، حيث نص البند الثاني لكلا المعاهدتين أن السفن، ستعبر البحار وتتاجر من غير أي تفتيش، وتوقيف ومضايقة مهما كانت. وفي آخر بنود المعاهدتين تم شرح هذا البند. للممارسة أفضل لهاته المادة يتم إرسال قارب واحد مع اثنين فقط من المفتشين، وبعد إصدار جواز لهم تحت ختم وتوقيع الأدميرال الأعلى لإنجلترا، يسمح للقارب بالرحيل فوراً. وكذلك في حال التقت السفن البريطانية مع أي سفينة من الجزائر، ويظهر قائدها جواز صادر ومؤكد من حاكم الجزائر، عندها تواصل السفينة رحلتها البحرية. (تابليت، 2014، ص ص 147-150)

في 1682، تم إبرام معاهدة جديدة؛ وقدمت تصاريح كانت تهدف إلى تحديد السفن الإنجليزية عندما تسيطر عليها الفرسان الجزائريين والعكس صحيح. تم تحديد شكل ومحتويات التصاريح من خلال معاهدات مختلفة وسلمتها محاكم الأيرالية. على سبيل المثال، تم قطع التصاريح التي قدمتها محاكم الأيرالية الإنجليزية بشكل غير منتظم إلى نصفين (كما هو موضح في التعريف). يمكن اعتبار هذا الإجراء بمثابة حماية إضافية ضد التزوير وحماية قانونية للشحن. مع الاعتراف بأن القرصنة كانوا لا يفهمون لغة الأوربيين، ومع ذلك تم التعامل مع جوازات السفر بشكل مناسب: لقد نظمت الجزائر أسطولها البحري في إطار الاحترام الصارم للمعاهدات، بحيث يمكن قراءة هذه الوثائق بشكل صحيح. وقد تم التأكيد على هذا المبدأ في عدد من المعاهدات والمواد الإضافية الموقعة بين 1682 و1816. تشير المادة الرابعة من معاهدة 1682 بوضوح إلى مثل هذه التصاريح المتبادلة:

"جميع سفن التجار، أو السفن، من رعاياه صاحب الجلالة، تكون ملزمة بإصدار تصريح كما هو مذكور. وأي من سفن الحرب، أو غيرها من السفن، لصاحب الجلالة، أو لقاء مع أي سفن أو السفن الأخرى، من الجزائر، إذا قام قائد أي سفينة أو سفينة من هذا النوع من الجزائر العاصمة بإصدار تصريح من قبل حكام الجزائر وشهادة من القنصل الإنجليزي الذي يعيش هناك." (Maameri, 2008, pp. 127, 128)

وفي اليوم 17 أوت 1700م، تم الاتفاق بين السيد كول (Cole) الوكيل التجاري وملك بريطانيا والقنصل العام في هذه المدينة والمملكة مودور موندن (Modore Munden) من جهة، وفخامته اللورد مصطفى أفندي من جهة أخرى، بعد نهاية سبتمبر 1701م مهما كان نوع السفن أو المراكب الأخرى من غير جوازات وجب إحضارها إلى الميناء أو المملكة، أما السلع التي هي على متن السفن أو المراكب المذكورة سابقا وجبت مصادرتها، أما السفن والبحارة فيسرحون، وأما الحمولة فتدفع عليها ضريبة، التي تمثل تجارة جلالته ورعاياه فإنها تصبح ذات نتائج خطيرة لممتلكاتهم، وعليه يبدو بوضوح وإيجابية أن المادة الثانية من هاته المعاهدة، أصبحت عديمة القيمة وباطلة، ولا أثر لها، غير أن المادة الرابعة التي وضعها الأميرال هيربرت (Herbert) سنة 1682م، لازالت قائمة وسارية المفعول، وبما أن العديد من الرعايا الانجليز يتواجدون في بقاع عديدة في أنحاء المعمورة، في رحلات طويلة، ولا يمكنها لهذه الأسباب أن تتزود بجوازات سفر ضرورية من حيث الشكل والطريقة المتفق عليها في المادة الرابعة من معاهدة 1682م، وبناء على هذا، فإن رعايا ملك بريطانيا العظمى لا زالوا يتمتعون بذلك إلى نهاية مارس من السنة 1702م، حتى يتمكنوا من تزويدهم بمثل هذه الوثائق وذلك حسب الاتفاق الوارد في المادة الرابعة، والصادرة في 10 أوت 1701م، والتي وردت بالحساب الهجري 1113 ربيع الأول. (تابليت، 2014، ص 161)

ورغم الإجراءات التي وضعتها كلا البلدين غير أنه كثيرا ما كانت تحدث بعض الخروقات والنزاعات، وللحد من هاته النزاعات، تم إرسال جوازات السفر إلى الجزائر. في 28 أكتوبر 1751، وأحضرت سفينة إنجليزية هذه الوثائق الجديدة وكان على بريطانيا العظمى أن تعطيتها لسفنها. (Belhamissi, 1996, p. 31)

4. جواز السفر الجزائري الخاص بفرنسا: اول معاهدة سياسية في تاريخ العلاقات الجزائرية الفرنسية كانت سنة 1619م. حيث قبل هذا التاريخ لم تكن العلاقات ترتكز على اية اتفاقيات او معاهدات ثنائية. حيث اجتمع الوفد الجزائري مع قناصل والمدراء وكذلك بحاكم مقاطعة بروفانس، والدوق دي قيز بمرسيليا، وأسفرت هذه المفاوضات عن ابرام اتفاق بين الطرفين في 21مارس من نفس السنة. (قنان، معاهدات الجزائر مع فرنسا، 2009، ص ص 63، 64). تلتها معاهدة 19 سبتمبر 1628 والتي تعتبر كنتيم وتطویر لمعاهدة 1619، ثم معاهدة 7 جويلية 1640 والتي هي بدورها أكدت ترتيبات معاهدة 1628م. هاته الفترة تميزت بالغموض في تاريخ العلاقات السياسية بين البلدين، فهي فترة امتازة بالاضطراب والتناقض، بالاصطدام والتصالح، كما تميزت هذه الحقبة بنوع من المرونة من الجانب الفرنسي تجلى في الاسلوب الدبلوماسي اللين. (عطاس، 1984-1985، ص ص 53-62). كما أنه هاته المعاهدات الثلاث لم تتضمن أي بند ينص على الزامية جواز السفر، وإنما كانت تنص على تبادل المعلومات كأصدقاء حقيقيين وعند النقيش يمنع عليهم اخذ اي شيء، (قنان، معاهدات الجزائر مع

فرنسا، 2009، ص 309) ويسمح للسفن المنطلقة من فرنسا لتأتي الى الموانئ التجارية الجزائرية وتعود من غير حاجة الى أي رخصة وفي حال التقائها بأحد القراصنة فلن يصيبها أي أذى. (تابليت، 2014، ص 42)

ومنذ توقيع معاهدة 1661م أصبح من اللازم على السفن الفرنسية حمل ترخيص أو جواز مرور، وهو ما ورد في البند الثاني لهاته المعاهدة بأن كل السفن الذاهية الي الحصن او العائدة منه وتحوز ترخيصا او جواز مرور من القائم على الحصن، فلا يؤخذ منها اي عتاد ولا تتعرض لأي اهانة، ولا يتعرض طاقمها لأي سوء ويتركون احرارا لمواصلة رحلتهم، ولضمان أمنهم فإنه يرسل اليهم اثني عشر جواز سفر موقعة ومختومة بختم الديوان. (تابليت، 2014، ص 45، 46)

وفي معاهدتين 25 أبريل 1684م و24 سبتمبر 1689 اتفق الطرفان على نموذج الجوازات التي يمنحها أميرال فرنسا لسفن بلاده، والشهادات التي يمنحها قنصل فرنسا بالجزائر للسفن الجزائرية. وفيما يلي نبين نموذجين لجواز السفر الجزائري الذي كانت تمنحه فرنسا:

أ- **جوازات السفر التي تحملها السفن الحربية الفرنسية:** " من لوي ألكسندر دي بوربون، كونت مدينة تولوز، أميرال فرنسا، الى كل من سيرى هذا المكتوب، نعلمهم بعد التحية أننا أعطينا رخصة وجواز سفر الى.... قائد السفينة المسماة.... من ميناء.... للتوجه الى.... محملة ب.... ومجهزة ب....، بعد تفحصها كما يجب. إثباتا لذلك وضعنا توقيعنا وختمنا وشعارنا على هذا العقد كما وقع عليه أمين البحرية. حرر في باريس يوم.... من عام ألف وست مائة وثمانين. توقيع مونسينيور لوي دي بوربون، كونت مدينة تولوز، أميرال فرنسا. وفي الأسفل توقيع مونسينيور لوي دي بوربون، كونت مدينة تولوز، أميرال فرنسا مونسينيور لو فوين (Monseigneur le Fouin) والختم."

ب- **شهادات من السيد قنصل الأمة الفرنسية:** "نحن قنصل الأمة الفرنسية في الجزائر نشهد للجميع أن السفينة المسماة.... التي يقودها.... من ميناء.... الى ميناء أو ما حوله والموجودة حاليا في ميناء ومرسى.... ملك لرعايا من مملكة الجزائر زهي مجهزة ب....

إثباتا لذلك وقعنا على هذه الشهادة ووضعنا عليها ختم شعارنا. حرر في مدينة الجزائر يوم.... من عام ألف وست مائة وثمانين. التوقيع." (تابليت، 2014، ص 61-63)

جاءت هاته الإجراءات كحماية للسفن من السرقة، كما أرادت كل دولة بحرية التعرف على أصدقائها وأعدائها والمحايدين. في جميع الأوقات، لأن الملاحة بدون جواز سفر أصبحت مستحيلة، ما جعل الداوي محمد يكتب لرويلي (Rouillé) في الأول من ديسمبر عام 1749، بأنه من المستحيل ترك عمارة تذهب للتجارة دون فحص جواز سفرها. حيث كان السفر دون هذا المستند هو تعريض النفس لأسوأ المخاطر. في عام 1692، استولت السفينة الفرنسية 'دي لا روش' على سفينة جزائرية صغيرة أرسل

طاقمها إلى طولون. حيث اعتبر لويس الرابع عشر (Louis XIV) أن الصيد كان جيدًا "لأن السفينة لم تكن مجهزة بجواز سفر القنصلية الفرنسية، حسب المعاهدة. وهذا ما جعل الرياس الجزائريين في كثير من الأحيان يشكون من القادة الفرنسيين الذين لم يسمحوا بزيارتهم لأنهم ليس لديهم جواز سفر أميرال، أو أن وثيقتهم قد انتهت صلاحيتها. (Belhamissi, 1996, p. 30)

والظاهر أنه حدثت بعض المناوشات بين رياس البحر الجزائريين والقباطنة الفرنسيين فيما بين 1754 و1760 ما جعل الامبراطور لويس الخامس عشر (Louis XIV) وبابا علي يعقد الصلح، وتم منح سفن تجار الامبراطور رخصة مرور قدرها أربعين بارة (عملة عثمانية، ضُربت في عهد السلطان مراد الرابع)، ويجب على القراصنة عدم الطمع أو التعرض لهم. (T.S.M.A.E.0750) وقد ذكر مولاي بلحميسي في عام 1760، تم طلب 20 نسخة لتمنح للبحارة الجزائريين وقد أرسلت بانتظام، وهذا ما يؤكد الاعتراف بسباق الجزائر وسيطرتها. ما يفسر تقلبات الملاحة في هاته الفترة هو أخذ الاحتياطات، حيث قال مسؤول في القنصلية: >>... بأنه استلم حوالي عشرين نسخة. في حزمة أخرى، لقد اعتبرت هذا الاحتياط ضروريًا بسبب المخاطر الحالية للبحر وفي حالة نفاذ إحدى الشحنتين.<< (belhamissi M. , 1996, p. 31)

ونظرا للأهمية البالغة لجواز السفر خاصة في حماية السفن والسلع وكذلك الأشخاص من السجن. فمع تغير الحكم في فرنسا، سارعوا للتخطيط لمنع أي حادث، فأرسلوا للجزائر عينات جديدة من جوازات السفر. حيث راسل وزير الخارجية لبيرون (Le Brun) وزير التجارة قائلاً: "أسارع بالكتابة للسيد وزير التجارة، لإعلام المواطنين أنني سأمر إلى طولون، لأجل الحزم التي تحتوي على نموذج الإجازات البحرية الجديدة، والتي من المقرر أن يتم تسليمها إلى الأساطيل التجارية في الأول من يونيو القادم. سأرسل عدد كاف إلى كل من قناصلنا، مع القوى البربرية وسأهتم بتقديم الإخطار. بمجرد الوصول إلى الجزائر، أعطى القنصل للرياس نسخة فارغة من جوازات السفر الصادرة في موانئ فرنسا للسفن التجارية. كان الغرض من هذه العملية هو منح القراصنة وسائل التحقق من هوية السفن التي يوقفونها ليتعرفون عليها بأنها فرنسية. بمقابلة كلتا الوثيقتين. (Belhamissi, 1996, p. 31)

5. جواز السفر الجزائري الخاص بهولندا: كان ما يسمى "الدرع الورقي"، أو جواز السفر إجراء لمنع العنف ضد السفن التجارية الهولندية. عن طريق جواز السفر، يمكن للسفن أن تحمي نفسها من هجمات الخاطفين أو اللصوص. يمكن لمالكي السفن على سبيل المثال، شراء جواز سفر من الحكومة الهولندية. مع نهاية القرن السادس عشر، تمكن التجار الهولنديون من شراء جوازات سفر من البحارة الجزائريين الذين أكدوا لهم الملاحة بدون عوائق. وقد كلف جواز السفر هذا 1300 غيلدر (عملة هولندية). (Sparks, 2008, pp. 118- 119)

كانت العلاقات الجزائرية الهولندية في البداية تمتاز بالتذبذب، وعاش الطرفان في حالة عداة خلال الفترة ما بين 1622 و1726، تخللتها فترات سلام خلال الأعوام 1622-1630، 1662-1664، 1680-1686 و1712-1715. كانت قضايا "سفينة الشحن المجانية" والإفراج عن السجناء مجانا، أصل هذا العداة. (KRIEKEN, 2002, pp. 25, 26) حيث تضمنت معاهدة السلم والتجارة لسنة 1622م، بندا يمنح للسفن التجارية الهولندية حرية الإبحار في المتوسط شرط إظهار جواز سفر بحري (أنظر ملحق 01). (maameri, 2008, p. 127) أو (zeebrieven). (J.S, 1987, p. 436).

كما نصت معاهدة 1662م، على عدم تفتيش البواخر الهولندية إلا في حالة الشك، ويسمح بإرسال زورق صغير به ثلاث رجال للصعود على هاته البواخر، ويتم المصادقة على جوازات السفر هذه البواخر. وقد ورد في معاهدة 1726م أن جوازات السفر التركية تجدد كل ثلاث سنوات. (تابليت، 2014، ص ص 251-260). تم في 24 جويلية 1731 إضافة ترتيبات جديدة على معاهدة 1662، تنظم جوازات السفر حيث ينص البند الأول على أن السفن المتوجهة إلى الهند تكون جوازاتها مغايرة على التي تعطى في المتوسط، لأن السفن المبحرة للهند تكون مدة رحلتها من ثماني إلى عشر سنوات، وهي فترة قد يحدث فيها تغيير على شكل الجوازات، وللتمييز بينها وبين الجوازات الأخرى فإنه يتم ختمها بختم الدولة، وتبقى قسيمة من هذا الجواز مختومة هي الأخرى بنفس الختم. وعند تفتيشها يتم المقارنة بين الختمين. أما البند الثاني من أجل التعرف على هذه الجوازات أمرت دولة الأراضي المنخفضة قنصلها المعتمد في الجزائر بالكتابة على قسيمة الجوازات العبارة التالية: "كل السفن المزودة بجوازات مختومة بختم مطابق لهذا هي سفن الهند الشرقية التابعة لدولة الأراضي المنخفضة وحتى في حالة ما اذا كانت القسيمة لا تتشابه مع الجوازات فإنها تعتبر جيدة". كما تم الاتفاق في البند الرابع على عدم تغيير الجوازات الممنوحة للسفن التجارية إلا إذا ارتأت دولة الأراضي المنخفضة ذلك. ولكن في حالة وقوع أحد هذه الجوازات في أيدي أجانب معاديين لإيالة الجزائر، فدولة الأرض المنخفضة بناء على طلب الإيالة ستقوم بتغيير هذه الجوازات تجنباً للنزاع. وورد في البند الخامس بأنه في حالة تغيير الجوازات القديمة فإن القديمة منها تبقى سائرة المفعول وصالحة لمدة سنة كاملة، غير أن السفن التي تخرج من هولندا ستزود بالجوازات الجديدة ولتجنب الخلاف، فإن القنصل سيستلم شهادة من الداوي، يتم التنصيص فيها على التاريخ الذي تم فيه استخراج القسيمة الأولى. بينما ينص البند السادس والآخر في حالة ما التقى الجزائريون في البحر بسفن تابعة لدولة الأراضي المنخفضة تحمل جوازات قديمة، فيجوز اقتيادها إلى ميناء الجزائر، ويتم معاينتها من طرف الداوي والقنصل معاً، وإذا تبين أن السفينة هولندية، فإنه سيتم مصادرة شحناتها فقط والتي ستعتبر غنيمة مع دفع اجرة النقل لصاحب السفينة، ويطلق سراحها وسراح

ملاحيا ويؤذن لها بمتابعة رحلتها بدون أي عرقلة. (قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830، 2009، ص ص 123-125)

6. جواز السفر الجزائري الخاص بالدانو- نرويج: بشكل عام، تعد المعلومات الموجودة في سجلات جواز السفر المتعلقة بالسفينة أو السيد أو التاريخ أو الحمولة جيدة وتتاسب القوائم القنصلية. هناك مراسلات بين تاريخ إصدار جواز السفر وتاريخ المغادرة، وكذلك تاريخ عودة جواز السفر ونهاية الرحلة. إن عدد قليل جدا من السفن تبحر إلى البحر الأبيض المتوسط دون جواز سفر. وصل عدد من السفن إلى البحر المتوسط في نهاية القرن 18 حتى نهاية عام 1807. غير أن العدد مفقود لعدم تسجيلها في قاعدة بيانات سجلات الجوازات. ليس لأنهم كانوا بدون جواز سفر. لكن هناك ازدياد في عدد الرحلات في سجلات جواز السفر لوجهة غامضة. بدلاً من جزر الهند الغربية، البحر الأبيض المتوسط، ليفورنو، لشبونة، كانت الكثير منها متجهة إلى بحر البلطيق وما إلى ذلك. لأن معيار إدراجها في قاعدة بيانات سجلات الجوازات هو أن الرحلة صرحت صراحة بأنها متجهة إلى البحر الأبيض المتوسط، غير أن هذه الرحلات ليست مدرجة في قاعدة البيانات. (Andersen, 2000, pp. 324-326)

كان تطبيق نظام جواز السفر البحري أولاً وقبل كل شيء يتعلق بتلبية احتياجات ملاك وتجار الدنماركيين النرويجيين لحماية الاستثمارات الكبيرة، وكذلك بضائعهم التي كانت تنقل على متن السفن من بيرغن إلى الكاريبي. وكذلك البضائع التي تم شراؤها. حيث كان تهديد الاختطاف أحد أكبر مخاطر إرسال سفن من بيرغن إلى جنوب كيب فينيستير (Cape Finistere). من وجهة نظر، بلدان شمال إفريقيا كان اختطاف السفن التابعة للمسيحيين شرعياً من منظور ديني. كان الاختطاف أيضاً مشكلة بين القوى الأوروبية ولكن في الغالب في حالة حرب. لم تكن الجزائر في حالة حرب مع الدنو- نرويج، ولكن كان لديها أسباب دينية للاعتماد عليها عند إرسال الخاطفين. حقيقة أن الدنمارك والنرويج وبلدان شمال إفريقيا لم تكن في حالة حرب كانت بمثابة عزاء ضئيل للبحارة بيرغن الذين تضرروا بشدة من عملية الاختطاف. تعد جوازات السفر البحرية مصدراً وصفيًا هاماً لشحن البضائع في البحر المتوسط وجزر الهند الغربية، حيث إنها تتيح الفرصة لمعرفة عدد السفن القادمة من بيرغن (وغيرها من المدن في الدنمارك والنرويج) التي تريد المشاركة في النقل دون الحاجة إلى المرور عبر الحسابات الجمركية لجميع مدن البلاد. تم إصدار التصاريح البحرية أولاً من قبل كلية التجارة، ولكن تم إصدار التصاريح فيما بعد من قاضي التحقيق، وتم إبلاغ كلية التجارة بمن حصل على تصريح مرور بحري. (Hansen, 2012, pp. 18,19)

وقد ورد في البند الرابع من معاهدة السلم بين الجزائر والدنمارك سنة 1746م على وجوب تقديم جواز السفر (أنظر الملحق 02)، وبتقديم هذه الوثيقة لا يجوز تعطيل السفن سواء كانت تجارية أم حربية لتواصل طريقها دون أي اعتراض. (تابليت، 2014، ص 44) وتنص هذه المعاهدة على أن تطبق

الدنمارك نظام جوازات سفر من النوع المعروف في معاهدات مماثلة. حيث جميع السفن الدنماركية التي تبحر وراء كاب فينيستير (Cape Finistere) كان لابد عليها التزود بجواز سفر خاص ليثبت للجزائريين أنهم دنماركيين. (Andersen, 2000, p. 319)

صدر أمر ملكي في 1 ماي 1747، بشأن جوازات السفر البحرية الجزائرية. كانت إلى حد ما مستوحاة من لوحيتين هولنديتين في عامي 1713 و 1715، والتي تضمنت معاً نفس الأحكام الواردة في الأمر الدانمركي، والتي كان لها جذور في مرسوم الولايات العامة لعام 1623 و 1625 بشأن جوازات السفر البحرية التركية. وأيضاً نفس الأمر بالنسبة للمرسوم السويدي الصادر في 12 يناير 1730، حيث أن النصوص الدنماركية والسويدية متطابقة إلى حد كبير. حيث نص المرسوم الدانمركي على أنه يتعين على مالكي السفن أداء قسمهم وتقديم مستندات تثبت للسلطات البلدية أن السفينة تخص أشخاصاً تابعين للملك الدانمركي وأنها مجهزة على حساب الدنماركيين. علاوة على ذلك، كان على مالك السفينة أن يؤدي اليمين بأنه لن يسيء بأي حال من الأحوال إلى جواز السفر البحري. وفق هذه الشروط يمكن لمجلس التجارة في كوبنهاغن إصدار تصريح بحري جزائري. كانت مكتوبة على شكل شهادة جامعية كبيرة وجميلة. كان الممر البحري صالحاً لرحلة واحدة فقط، يعاد إلى السلطات الدنماركية فور عودة السفينة. (Göbel, 2010, pp. 179, 180)

بعد هذه الإجراءات كان يقطع جواز السفر إلى جزأين وفق خط متموج: يعطي الجزء الأول لقبطان السفينة الدانو-نرويجية، ويرسل الآخر إلى القنصلية في الجزائر حيث كان القنصل يوزع هذا الجزء من جواز السفر على رياس البحر. وعند الالتقاء في عرض البحر يمكن للقائد الجزائري أن يلمص جزأه من جواز السفر فوق الجزء الذي بحوزة القائد الدانو-نرويجي للتأكد من تطابق الجزأين. (أوديجارد، 2017، ص 33، 34)

وقد تم تمديد نظام جواز السفر ليشمل السفن المتجهة إلى ما وراء دوفر، كاليه وجزيرة أوركني. خلال الفترة الممتدة من نوفمبر 1791 إلى جويلية 1794. وكان سعر جواز السفر 52 ريكس دولاراً (عملة كانت تستعمل في الدنمارك والنرويج والسويد)، وهو ما يعادل مبلغاً كبيراً يدفعه بحار من 6 إلى 12 شهراً. (Andersen, 2000, p. 319) واعتبر أصحاب السفن سعر جواز السفر البحري مرتفعاً إلى حد ما. حيث كان عليهم أن يدفعوا خمسين دولاراً إلى صندوق الرقيق لإصدار جواز سفر جزائري، بالإضافة إلى اثنين ريكس دولاراً لنسخة جواز السفر. (Göbel, 2010, pp. 180, 181) في الأصل كان جواز السفر ساري المفعول لمدة أقصاها سنتان أو لرحلة واحدة. تم إصدار جوازات السفر فقط في الملكية الدنماركية وتسجيلها في كوبنهاغن، ولكن أثناء الرحلات الطويلة خلال حرب السنوات السبع، أصبح من الواضح أنه سيكون من غير المعقول المطالبة بإعادة السفن إلى المياه الدنماركية فقط للحصول على جواز سفر.

ففي ديسمبر 1758، أصدر مجلس التجارة مرسومًا جاء فيه بأنه يمكن للسفينة مواصلة رحلتها بجواز السفر القديم إلى حين عودته يسلمه القنصل جواز سفره الجديد. (Andersen, 2000, p. 319) وكان يتم الاحتفاظ ببروتوكولات جواز السفر الجزائري الصادرة عن مجلس التجارة في الأرشيف الوطني الدنماركي من الفترة 1747-1848، وحسب إريك غوبال توجد ثغرة الفترة الممتدة من منتصف أكتوبر 1771 إلى نهاية 1777، بسبب فقدان سجلات جواز السفر للفترة المذكورة. (Göbel, 2010, p. 182) عند استئنافها في عام 1778، تغير الشكل والمحتوى قليلاً. فمن عام 1747 إلى عام 1771، كان جواز السفر عبارة عن صفحة أو أكثر في هذه السجلات، ولكن من عام 1778 تم ملء المعلومات الأساسية في صفوف مطبوعًا مسبقًا، بحيث كان هناك متسع لـ 20-30 جواز سفر في كل صفحة. الاختلاف الآخر هو أنه في الفترة الأولى عادة ما يتم أربعة ملاك وتطلق عليهم تسمية المالكين الحصريين أو المالكين الرئيسيين أو المالكين الجزئيين أو بسطاء الملاك. بعد عام 1778 عادة ما يتم تسجيل مالكين فقط. (Andersen, 2000, p. 319)

كانت السلطات في كوبنهاغن ترسل جوازات سفر مرقمة إلى السلطات المحلية في النرويج. غير أنه في عام 1793، لم يتم تسجيل جوازات سفر صادرة للسفن المقيمة في بيرغن، على الرغم من أن 26 جواز سفر صدرت في العام السابق و 46 جواز سفر في العام الموالي. لأنه سيكون من الغريب جدًا ألا تبحر أي سفن من بيرغن إلى البحر المتوسط، يجب أن نفترض أنه لسبب أو لآخر لم يتم تسجيل جوازات السفر التي أرسلت إلى بيرغن في تلك السنة (Andersen, 2000, pp. 320, 321).

تفيدنا جوازات السفر بالكثير من المعلومات عن تطور النشاط البحري الدانو-نرويجي في البحر الأبيض المتوسط في النصف الثاني من القرن 18م. في سنة 1750 سحبت 98 سفينة جوازات سفر بحرية لشبه الجزيرة الإيبيرية والبحر الأبيض المتوسط. في عام 1760 ارتفع العدد إلى 184 سفينة، وفي عام 1780 وصل إلى 245 سفينة، أما في سنة 1794م ارتفع عدد السفن الحائزة على جوازات السفر إلى 779 سفينة أي 8 أضعاف مما كانت عليه في 1750م. (أوديغارد، 2017، ص 34) وهذا يدل على أن الوجهة المتوسطية غدت أهم وجهة اقتصادية للدانمارك قبل كل الوجهات الأخرى. فمن خلال الرسم البياني الذي يعتمد على احصاءات السجل الذي تحفظ فيه بيانات الجواز الجزائري، يمكننا استخراج معلومات أدق ليس فقط عن الوجهات التجارية الدنماركية، بل حتى عن المقاطعات التي انطلقت منها السفن، فنلاحظ أن النرويج كانت تهيمن على أكبر حصة من السوق المتوسطية، تليها المقاطعتان الألمانية شليزفج-هولشتاين، ثم الأراضي الدانمركية في حد ذاتها. فجواز السفر الجزائري ليس مجرد وثيقة قانونية، بل هو خزان للمعلومات يتيح للباحثين المعاصرين تغيير كثير من المفاهيم التي اعتبرت من المسلمات. (سالمي، 2015، ص ص 111، 112)

7. سلبيات جواز السفر الجزائري: رغم ما كان لجواز السفر من مزايا عديدة كإنعاش الخزينة، وتنظيم الملاحة في البحر المتوسط، وتأمين السفن من الحجز إلا أنه لم يخلو من بعض السلبيات. فمن بين أهم السلبيات التي كانت تطرح هي اللغة التي كتبت بها هاته الوثيقة. فمعظم الرياس كانوا لا يعرفون قراءة الفرنسية والانجليزية. وما يثبت ذلك رده على رسالة نابليون، احتجاجا على حجز مركبين فرنسيين، قال الداى مصطفى باشا: >> حذرتكم من أن رياسي لا يعرفون قراءة الأحرف الأوروبية. أنهم يعرفون استخدام جواز السفر فقط ولهذا السبب، وجب على عمارات الجمهورية الفرنسية وضع بعض الإشارات الخاصة لكي يتعرف عليها بحارتي<<. ولم يمكن فقط عدم الامتثال أو عدم الحيازة يؤدي إلى الاحتجاز، وإنما كان تزوير جوازات السفر كان يغضب بشدة مسؤولي الجزائر. لقد رأوا ذلك بمثابة تعدٍ خطير على مصالحهم. فقد سلم الداى إلى التجار الفرنسيين عدداً معيناً من جوازات السفر، بموجب أحكام المعاهدات. ومع ذلك، في بعض الأحيان كان التجار الفرنسيين يعيرون جوازات سفرهم للسفن الإيطالية أو غيرها، ما كانت الحكومة الجزائرية تشكو منه دائماً. (Belhamissi m. , 1996, pp. 31, 32)

لقد تم بيع جوازات السفر الفرنسية علناً في هولندا. فالهولنديون الذين أسرههم الجزائريون "حصلوا على جوازات سفر فرنسية وهو الأمر الذي يسيء لسمعة ملك فرنسا. (Belhamissi m. , 1996, p. 33) فقد كان هناك الكثير من التجارة في جوازات السفر: في كثير من الأحيان تم شراء عدد كبير من جوازات السفر لإعادة بيعها إلى طرف ثالث. في عام 1635، تم شراء مئات جوازات السفر الإسبانية بقيمة ثلاثين ألف غيلدر (عملة كانت تستعملها هولندا)، والتي أعيد بيعها فيما بعد. في البحر الأبيض المتوسط، كان جواز سفر بلدان شمال إفريقيا مصدراً رئيسياً للدخل. غير أنهم كانوا يترددون في مهاجمة السفن التي كانت تحمل جواز سفر. (Sparks, 2008, pp. 118- 120)

كانت ليفورن احد المراكز الرئيسية لتزوير جوازات السفر. كان التزوير يحتوي على كثير من الأخطاء منها : كتابة غير سليمة، استبدال الأسماء والصفات، هاته الممارسات كانت تتم عن طريق المال. فالداى محمد بن بكير في 4 نوفمبر 1748، "واحدة من سفنه التقت مع قارب يحمل العلم وجواز السفر فرنسي غير أنه كان لديه بعض الشكوك، فقام بإحضارها للميناء، وتم فحصها بحضور قنصلهم. إذا كانت من جنوى وجواز سفرها مزور فسيصادرها. كذلك الرئيس سلمياني، قبطان قديم بالميناء، سجن سنة 1788، بسواحل اسبانيا، من طرف سفينة فرنسية محملة بالتبغ، غير أنه دهش لما وجد أن القائد كان من جنوة والطاقم من البندقية. (Belhamissi m. , 1996, p. 33)

خاتمة:

للمر البحري أهمية بالغة، لأنه حافظ على سلام مئثر بين دول بحر الشمال وإيالة الجزائر، ماجعل هاته الدول تبحر بكل حرية في المتوسط دون خوف من مصادرة سفنها أو اسر رعاياها. وقد حرص كل

الحرص قادة الجزائر على حيازة هذه الوثيقة وإلا تتعرض السفينة للحجز حتى ولو كانت دول بحر الشمال في سلام مع ايلة الجزائر. غير أن هذا لم يمنع من وجود بعض السلبيات لهاته الوثيقة، كعدم معرفة بعض القادة للغة بلدان بحر الشمال، ما جعل بعض الدول الأوروبية تستثمر في هذا الجهل وتقوم بتزوير هاته الوثيقة.

قائمة المراجع:

أولا - المراجع باللغة العربية:

- تابلت، علي. (2014). معاهدات الجزائر مع بلدان أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية 1619-1830 (مج 1). الجزائر: ثالة.
- توريورن، أوديغارد. (2017). سلم وصداقة دائمان، معاهدة السلم بين مملكة الدانمارك- نرويج وإيالة الجزائر 1746م. ترجمة: ليندا توشي بن منصور، (مج 13). الجزائر: وثائق المركز الوطني للبحوث في عصور ما قبل التاريخ وعلم الانسان والتاريخ.
- رجائي سالمي، عبد الهادي. (2015). العلاقات الجزائرية الاسكندنافية في الفترة العثمانية 1141-1206هـ/ 1729-1792م. رسالة ماجستير، جامعة الجزائر2، الجزائر
- رجائي سالمي، عبد الهادي، وعطوي، عماد. (2018، سبتمبر). جواز السفر البحري الجزائري: سبيل الدول الشمالية الأوروبية للولوج الآمن الى البحر الأبيض المتوسط. المجلة التاريخية الجزائرية، (العدد 09)، ص 134-152.
- عوده الجبور، محمد. (1987). مكافحة تزوير الجوازات ووثائق السفر. الرياض: المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب.
- غطاس، عائشة. (1985). العلاقات الجزائرية الفرنسية خلال القرن السابع عشر (1619-1694). رسالة ماجستير، جامعة الجزائر2، الجزائر.
- قرياش، بلقاسم. (2016). الأسرى الأوروبيون في الجزائر خلال العهد الدايات (1671-1830). أطروحة دكتوراه في التاريخ الحديث، جامعة معسكر، الجزائر.
- قنان، جمال. (2009). قضايا ودراسات في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر (المجلد الرابع). الجزائر: منشورات وزارة المجاهدين.
- قنان، جمال. (2009). معاهدات الجزائر مع فرنسا (مج الأول). الجزائر: منشورات وزارة المجاهدين.
- قنان، جمال. (2009). نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500-1830 (مج 3). الجزائر: منشورات وزارة المجاهدين.

ثانيا - المراجع باللغة الأجنبية:

- Belhamissi, Moulay .(1996) .Marine et Marins d'alger (1518-1830). tom 03. alger: Bibliotheque nationale d'alger.
- Bromley J.S .(1987) .Corsairs and navies .London: The hambledon press.
- Dan H. Andersen .(2000) .the Danish flag in the Mediterranean. Shipping and trade, (1747-1807).ph.d. thesis, University of Copenhagen, Danmark.
- Göbel, Erik .(2010) .The Danish Algerian sea passes, (1747-1838): an example of extraterritorial production of human security .Historical Social Research , Vol. 35 (No. 4), p 164- 189.
- Hakluyt, Richard .(1599) .The principal navigations, voyages, traffiques, and discoveries of English Nation, made by sea or over-land, South and south-East parts of the World, at any time within the compasse of these 1600 years. London.
- Hansen, Stefan Williams .(2012) .Med rom for handel,En undersøkelse av skipstrafikken og handelen mellom Bergen og de dansk - norske koloniene i Vestindia fra 1754 til 1780 .Masteroppgave i historie, universitetet i Bergen, Norway .
- Maameri, Fatima .(2008) .Ottoman Algeria in Western Diplomatic History with Particular Emphasis on Relations with the United States of America, (1776-1816). doctorat d'Etat, University Mentouri, Constantine.
- Muchmore, Adam I. .(2004) .Passports and Nationality in International Law .Penn State Law eLibrary
- Östlund, J .(01.01.2010) .Swedes in Barbary Captivity. The Political Culture of Human Security, Circa (1660-1760.). Historical Social Research ◊ (Vol. 35). p 148- 163
- Osmanli saray arsivi.TSMA.E.0750 .
- Richard, Jason, and, A.C, Alton .the nature of a passport at the intersection of customary international law and american judicial practice. Annual Survey of International & Comparative Law◊ (Vol. 16). Article 6
- Sparks, Liesbeth .(2008) .Die schaede is soo groot ende excessyff, maatregelen tegen geweld en geweldsdreiging op de europese zeehandelsroutes van de repuliek, (1600-1630).Scriptie Vroegmoderne Geschiedenis, Universiteit Utrech.
- Van Krieken, GÉRARD .(2002) .Corsaires et Marchands, Les relations entre Alger et les Pays-Bas (1604 - 1830).Amsterdam: editions Bouchène.

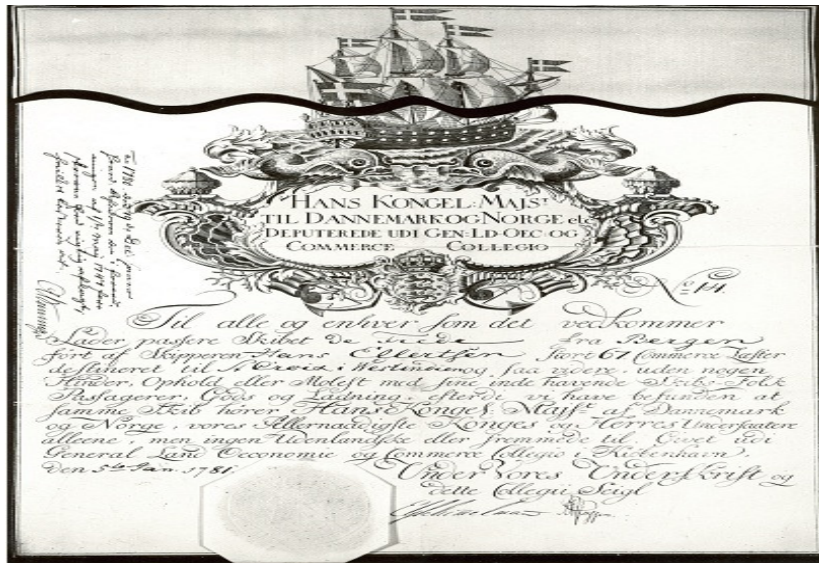
الملاحق:

ملحق 01: جواز سفر هولندي



المصدر: (KRIEKEN, 2002, p. 161)

ملحق 02: جواز سفر جزائري لسفينة دنماركية سنة 1781



المصدر: (Göbel, 2010, p.)