

آليات حفظ أمن البحر الأبيض المتوسط من الإرهاب البحري
Mechanisms for maintaining the security
of the Mediterranean Sea from maritime terrorism

تاريخ النشر: 2021/07/15	تاريخ القبول: 2020/11/11	تاريخ الارسال: 2020/09/16
-------------------------	--------------------------	---------------------------

أ.د. حدوم كمال
جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس
k_haddoum@yahoo.fr

*ط.د. بتغة عبد الحفيظ
جامعة أمحمد بوقرة - بومرداس
a.betgha@univ-boumerdes.dz

ملخص:

تناول هذه المقالة قضية الإرهاب البحري من منظور إقليمي حول الأمن البحري في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مع التركيز على أسباب بداية انتشار هذه الظاهرة في البحر الأبيض المتوسط. يُرى أن المشكلة ليست واسعة الانتشار، لكنها تعبر عن إمكانية عودة العنف السياسي في البحر الأبيض المتوسط بسبب الظروف السياسية والأمنية لدوله. ينظر إلى نطاق هذا التهديد من حيث الأنشطة الثورية والجرائم البحرية. هناك ملخص لطبيعة هذا التهديد البحري مع بعض التبصر في التقنيات والأهداف العامة. يتم توفير الآليات القانونية الدولية والإقليمية للسيطرة على المشكلة، إلى جانب الاعتبارات السياسية في السياق الإقليمي. الكلمات المفتاحية: الأمن البحري، أمن السفن، الإرهاب البحري، أمن الموانئ، مكافحة الإرهاب.

Abstract:

This article addresses the issue of marine terrorism from a regional perspective on maritime security in the Mediterranean region, focusing on the reasons for the beginning of the spread of this phenomenon in the Mediterranean. It is seen that the problem is not widespread, but it expresses the possibility of the return of political violence in the Mediterranean Sea due to the political and security conditions of its countries.

*المؤلف المرسل: بتغة عبد الحفيظ

The scope of this threat is seen in terms of revolutionary activities and maritime crimes. There is a summary of the nature of this marine threat with some insight into techniques and General's objectives. International and regional legal mechanisms are provided to control the problem, along with political considerations in the regional context.

Keywords: Maritime security, ship security, maritime terrorism, port security, counte terrorism.

مقدمة:

البحر الأبيض المتوسط: البحر الضيق والمغلق، هو أحد المجالات الرئيسية للتنقل والنقل البحري (تدفقات الهجرة القانونية واللاقانونية)، (التدفقات التجارية، ولا سيما الطاقة) و(مد الكابلات البحرية). علاوة على ذلك إنها مساحة لانتشار الاضطرابات من الشاطئ الجنوبي إلى الشاطئ الشمالي كما يتضح من أزمة الهجرة التي أعقبت الربيع العربي. وقد أصبح البحر الأبيض المتوسط منطقة عمليات للنشاط الإجرامي والأعمال غير قانونية. يمثل الإرهاب البحري تحديًا استراتيجيًا متناميًا للعديد من الدول المشاطئة الأوروبية وغير الأوروبية، كما يشكل الإرهاب البحري-كشكل من أشكال الإرهاب المعاصر-خطرا جسيما على حياة الإنسان وسلامة الملاحة والبيئة البحرية. الذي له تأثير كبير على الأمن البحري للبحر الأبيض المتوسط. إن أوقات الاستجابة للتهديد قصيرة بالفعل في الحوض الاستراتيجي للروابط مع الشرق. تساهم زعزعة استقرار حوض البحر الأبيض المتوسط في زيادة التهديد ضد مصالح الدول المتوسطية.

توسع الإرهاب البحري بشكل سريع في العشرين سنة الماضية وأصبح مشكلة أمنية معقدة. وفقًا لأهدافها، يمكن تقسيم الهجمات الإرهابية في البحر إلى ثلاث فئات؛ الهجمات ضد السفن في البحر، والهجمات ضد السفن في الموانئ وفي المراسي، والهجمات ضد مرافق الموانئ والأهداف الساحلية الأخرى.

يفضل الإرهابيون مهاجمة السفن لأنها تحتوي على العديد من نقاط الضعف. بغض النظر عن هدف النقل، فإن الضرر المحتمل في حالة الهجوم الإرهابي، سيكون بلا حدود. على الرغم من أن اللوائح القانونية المناسبة لا يمكن أن تحل هذه المشكلة، إلا أنها يمكن أن تسهم في منعها والتصرف بشكل قمعي. يتضمن الإطار القانوني للإرهاب البحري قائمة

بالقواعد الدولية والأوروبية. ومن أهمها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية SUA) وبروتوكولها لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة المنصات الثابتة الموجودة على الجرف القاري، مدونة أمن السفن والمرافق المينائية (ISPS code) بشأن تعزيز أمن السفن ومرافق الموانئ. وبما أن أحدث هذه الصكوك تم اعتماده قرابة العقدين من الزمن، فإن السؤال هو ما إذا كانت تقدم أساساً قانونياً كافياً ومناسباً لمواجهة الإرهاب البحري، وتنظيم التحديات الحديثة للأمن في البحر الأبيض المتوسط؟

المبحث الأول: صعوبة تحديد مفهوم الإرهاب

إن الإرهاب في البحر تهديد لم يتحقق بعد في جميع أنحاء العالم. ومع ذلك، أظهرت الحركات الإرهابية مراراً وتكراراً فهمها للدور المهم لنقاط الخنق في التجارة البحرية العالمية من خلال التخطيط أو التخطيط لعدة هجمات في تسعينات القرن الماضي. البحر الأبيض المتوسط ليس بمنأى عن هذا التهديد.¹ وكانت دول شمال إفريقيا من بين أكثر المناطق تضرراً من تحدي الإرهاب.²

في القانون، فإن فهم خطر الإرهاب في البحر أمر معقد، لا يمكن تحديده بدقة. في الواقع، حتى لو اجتمع المجتمع الدولي في إدانة الإرهاب، لا توجد دولة حتى الآن مستعدة لتحمل المسؤولية لإعطاء تعريف دقيق لهذه الظاهرة.³

المطلب الأول: مفهوم الإرهاب البحري

إن الرهائن الذين تمّ احتجازهم في عام 1985 على متن السفينة «Achille Lauro» هي توضيح للتعريف الذي قدمه «Marc Balancie» "إن الإرهاب طريقة غير تقليدية للصراع، جزء من صراع غير متكافئ على السلطة. يسعى أقل عدد ممكن من الأفراد إلى إثارة أكبر عدد ممكن من الضحايا، بأكبر قدر ممكن من الدعاية من أجل توليد أقصى قدر من الرعب"، وهي بلا شك نقطة الانطلاق لأعمال الإرهاب في البحر، وتؤدي الطرق البحرية الدولية دوراً هاماً في هذا الصدد. بالإضافة إلى ذلك، مع مراعاة النظام القانوني لأعالي البحار، يمر الناس والبضائع عبره. وتجدر الإشارة للأمانة العلمي والتاريخية أنّ فترة الحرب الباردة خالية نسبياً من الأهداف الإرهابية في البحر. فمنذ نهاية هذه الفترة، كان عدم استقرار العالم شبه الظاهر، بما في ذلك في البحر، من خلال الأعمال الإرهابية.⁴ إن الهجمات على "يو إس إس" كول وناقلة النفط الفرنسية "لامبورغ" دليل واضح على هذا التطور.

يصبح العامل البحري ناقلاً قوياً ودعماً للإرهاب من خلال نقل الأفراد والمعدات واستخدام أعلام الملازمة.

الفرع الأول: مفهوم الإرهاب

أولاً: صعوبة تعريف الإرهاب: يصعب تحديد مفهوم الإرهاب بشكل قانوني بسبب طبيعته المتعددة الأوجه. ويمكن أحد أكبر أوجه القصور في المعركة القانونية ضد الإرهاب في حقيقة عدم وجود تعريف رسمي للإرهاب. هناك اليوم أكثر من 150 تعريفاً مختلفاً لهذا المفهوم.⁵ على الرغم من أن الجوانب الرئيسية للإرهاب مثل الدوافع السياسية والأيدولوجية والعنف والترهيب كهدف وتغيير السلوك كهدف ليست موضع خلاف، فإن كل المحاولات لتشكيلها في تعريف دقيق وموضوعي فشل. وبالمثل، هناك نقص في التعريف الرسمي للإرهاب البحري.

ونتيجة لصعوبة التعريف وتحديده، تبلورت ثلاثة اتجاهات؛ اتجاه يتجنب التعريف بسبب غموض التعبير وعدم وضوحه، والثاني يركز على سرد وتحديد وقائع وأفعال معينة على اعتبارها محاور للأفعال الإرهابية، واتجاه ثالث يكتفي بتحديد السمات العامة للفعل الإرهابي مع إبراز العناصر التي تشترك فيها الأعمال الإرهابية.⁶

من بين التعريفات تعريفهم للإرهاب على أنه: "عمل عنيف يؤد القلق والخوف، ويستعمله الفرد أو الجماعة أو حتى أجهزة الدولة لغاية سياسية، وضحيته الإنسان سواء مسه ه الأذى جراه بشكل عشوائي أو انتقائي..."⁷، وعرف أيضاً على أن: "الإرهاب هو استراتيجية تقوم على استخدام العنف كتهديد لتحقيق أهداف معينة، وهو بذلك عمل منافي للقواعد الإنسانية"⁸، وعرفه عبد العزيز سرحان بأنه "كل اعتداء على الأرواح والممتلكات العامة أو الخاصة، مخالف لأحكام القانون الدولي بمصادره المختلفة، وبذلك يمكن النظر إليه. على أساس أنه جريمة دولية أساسها مخالفة القانون الدولي"⁹

أدى الاختلاف الحاصل بين المفكرين حول المفهوم، إلى عدم وجود تعريف جامع مانع للإرهاب، إذ لا يمتلك أحد حق استعمال العنف إلا الدولة في الإطار المشروع قانوناً. الإرهاب هو كل الأعمال الإجرامية المرتكبة ضد الأفراد داخل الدولة وضدها، لتحقيق أهداف سياسية أو دينية أو إيديولوجية.¹⁰

ما يمكن استخلاصه من التعاريف السابقة هو اختلاف منظور الفقه في معالجة الإطار المفاهيمي للإرهاب وضبطه إلا أن الرابط بين التعاريف هو عنصر العنف مهما اختلفت

الأهداف. وترجع مشكلة الضبط لماهية الإرهاب إلى صعوبات متعددة منها النظري، والمنهجي، والمؤسسي. لم يظهر تعريف مرضٍ للإرهاب حتى الآن. إن عدم وجود توافق في الآراء يشكل فجوة مهمة في التعاون العالمي في مكافحة الإرهاب.

وهو ما يطرح إشكالا من حيث التعميم أو انسحاب التعريفات أو المفهوم على الإرهاب البحري والتي تعتبر ظاهرة حديثة بالمقارنة بالأعمال الإرهابية المرتكبة على البر أو الإرهاب الجوي.

ثانيا: تعريف الإرهاب البحري: عرفه (Hugues EUDELIN) بقوله: " بأنه "تهديدات أو أعمال عنف تُرتكب عن طريق تعطيل البنية التحتية وتدفقات التجارة الإقليمية؛ من خلال خلق والحفاظ على حالة كامنة من عدم اليقين الاقتصادي، بهدف زعزعة استقرار السكان بشكل دائم من أجل تحقيق الأهداف السياسية.¹¹" وهذا التعريف يتناسب وما يتعلق بالتهديدات التي تتعرض لها الأنشطة البحرية لسببين. أولاً، تهدف الأعمال التي تستهدف هذه المرافق إلى زعزعة استقرار اقتصاد الدولة الساحلية. من ناحية أخرى، تسعى هذه الهجمات أيضاً إلى تحقيق أهداف سياسية معلنة. على هذا النحو، لا يمكن استيعاب عمل غير قانوني يستهدف منصة بحرية¹².

ومن بين التعاريف التي قدمت تعريف الفريق العامل التابع لمجلس التعاون الأمني في منطقة آسيا والمحيط الهادئ (CSCAP) للإرهاب البحري: "... القيام بأعمال وأنشطة إرهابية في البيئة البحرية، باستخدام أو ضد السفن أو المنصات الثابتة في البحر أو في الميناء، أو ضد أي من الركاب أو الأفراد، ضد المنشآت أو المستوطنات الساحلية، بما في ذلك المنتجعات السياحية ومناطق الموانئ والمدن أو المدن الساحلية."¹³ ومع ذلك، لا يحدد هذا التعريف ماهية الإرهاب وما إذا كان سيُشمل فقط الهجمات البحرية ضد السفن التجارية أو الهجمات ضد السفن والمنشآت العسكرية لأنه يجب التفريق بين الأعمال الحربية زمن الحرب، والأعمال الإرهابية وقت السلم، ولا يجب أن تفسر الأفعال التي تستخدمها تيارات الممانعة في فلسطين أو لبنان ضد الكيان الصهيوني على أنها أعمال إرهابية كما يتم تناولها في الكتابات الغربية، وهي أفعال تنطبق وفق القانون الدولي على قواعد الحرب لأنّ المسألة مسألة حدود ووجود.

على الرغم من أن هجوم سانتا ماريا كان أول هجوم إرهابي بحري في التاريخ الحديث، إلا أن حادثة "أكيل لاورو" جلبت أيضاً دعاية بعيدة المدى. كان اختطاف السفينة في البحر الأبيض المتوسط عام 1985 ملحوظاً للغاية في تاريخ الإرهاب البحري، حيث لفت انتباه الجمهور وكان له تأثير كبير على العلاقات الدولية. ظل الفعل رمزا للإرهاب في البحر ويمكن اعتباره ولادة الإرهاب البحري.¹⁴

البحر الأبيض المتوسط هو جسرين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والجناح الجنوبي لحلف شمال الأطلسي. يشكل هذا الوضع تهديدا للأمن البحري الذي تدهور بعد الربيع العربي،¹⁵ في ظل تواجد القوات البحرية بالقرب من السواحل للضفة الجنوبية قد يؤدي إلى دفع في رفع وتيرة النشاط الإرهابي في البحر المتوسط بسبب العقيدة العدائية للغرب.

الفرع الثاني: استخدام العنف غير المشروع في البحر

لقد أظهر الإرهابيون دائماً إبداعاً استثنائياً، وروحاً رائعة من الابتكار، التكتيكي والتقني، وكذلك القدرة على التخطيط بعناية لعملياتهم الرئيسية. تجعل هذه المهارات من الصعب التنبؤ بأفعالهم السرية على المدى القصير. إن أنماط العمل التي يكون تأثيرها أعظم على الاقتصاد هي التي لها أكبر تأثير متوسط المدى على السكان. ولقد تم استخدام بعضها بالفعل، ولكن لا يزال من الممكن التأكيد عليها. وينبغي النظر في آثار أخرى، مع الآثار المروعة بشكل خاص، لإعداد التدابير المضادة قبل تنفيذها.¹⁶

أولاً: كيفية استخدام المنظمات الإرهابية للبحر: تستخدم المنظمات الإرهابية البحر بطريقتين لاحتياجاتها اللوجستية. من ناحية، نقل المعدات والأسلحة، من ناحية أخرى، نقل الأفراد بسرية إلى معسكرات التدريب أو إلى أهدافهم كنقل المقاتلين الأجانب سوريا والعراق والمرتزقة إلى ليبيا من بعض السفن المستأجرة، ولكن الأكثر تطوراً لديها أسطولها "الأشباح" الخاص بها كحالة "نمور التاميل" الذين لديهم أكثر من 40 سفينة، وفقاً لمصادر مختلفة، بما في ذلك مصادر مؤسسة RAND، كان سيكون لديها قبل 11 سبتمبر 2001 "قوات البحرية". وشملت في ذلك التاريخ حوالي 28 سفينة تسير في المحيط تعمل تحت ستار الشركات المسجلة تحت أعلام مختلفة: ليبيريا وتونغا وبنما وبليز وكذلك جزيرة ماين¹⁷، وهو ما يطلق عليه بأعلام الملاءمة.

ثانياً: أساليب الإرهاب البحري: أوضح مجلس الوزراء الأوروبي في تقريره عن سلامة النقل أنّ "النقل البحري كان الطريقة الثانية للنقل التي كانت موضوعاً لجهود متعددة لتحسين السلامة منذ أحداث 11/9¹⁸ وميز الوزراء ثلاثة أساليب عمل يمكن أن تهدد هذا القطاع الاستراتيجي:

أ- يمكن استخدام السفن، بما في ذلك ناقلات الغاز المسال، كأسلحة لشن هجوم أو تدمير البنية التحتية.

ب- الأشخاص / البضائع: قد تتعرض السفن للهجوم من أجل التسبب في خسائر في الأرواح أو التستر على الأشخاص أو الأسلحة أو نقل الأسلحة التقليدية أو النووية أو الكيميائية أو البيولوجية أو إخفاء الإرهابيين بين الأعضاء الطاقم.

ج- تمويل الإرهاب: يمكن استخدام عائدات الشحن لتمويل الأنشطة الإرهابية ويمكن استخدام السفن لغسل الأموال للمنظمات الإرهابية. حتى لفترة وجيزة، لأنه عادة ما يكون افتراضياً فقط، من الضروري العودة إلى الاستخدامات المختلفة للعالم البحري لأغراض إرهابية.¹⁹

ويؤكد "Eudeline HUGUES" إن أكثر الهجمات فعالية التي نفذت في سياق الإرهاب البحري كانت ضد تدفق النفط (نيجيريا وليبيا واليمن ...) مما أدى بهذه البلدان إلى أوضاع اقتصادية صعبة. وكانت تلك التي أثرت على المواقع السياحية الساحلية بنفس القدر من الأهمية، حيث تلعب هذه الصناعة دوراً رئيسياً في موارد الميزانية (تونس ومصر ...)، ولذلك فمن المنطقي الضعف الكبير لهذه الصناعة السياحية التي يمكن استغلالها من قبل الحركات الإرهابية. إن الإفراط في العمل هو ما يميز الدولة الإسلامية. يمنحها الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط الذي حصل عليه عبر سيناء وليبيا قدرة إزعاج جديدة يمكن أن يسعى إلى الاستفادة منها. يمكن أن تدفع -صناعة الرحلات البحرية سريعة النمو في جميع أنحاء العالم، ولا سيما في منطقة البحر الأبيض المتوسط -التمن، بعد أن أصبحت الحركة في وضع صعب على أراضيها.²⁰

ثالثاً: حقيقة الإرهاب البحري في البحر الأبيض المتوسط: في الوقت الحالي، لا تمثل الهجمات الإرهابية التي تحدث في البحر سوى 0,2-2٪ من جميع أعمال العنف التي يرتكبها الإرهابيون (خلال الثلاثين عامًا الماضية). وفقاً لقاعدة بيانات الإرهاب العالمي؛ 314 حادثة إرهاب بحري بين عامي 1970 و2014 ولكن عند تحليل هذه البيانات، يحتاج المرء أن يضع

في اعتباره أن حوادث الإرهاب لا يتم الإبلاغ عنها في الغالب لأنها إما ليست جديرة بالإخبار أو ناجحة، ولكنها لا تزال تسبب تكاليف أعلى للمشغل بسبب التأخير أو رفع معدلات التأمين.²¹ أدى وجود جماعات تابعة لتنظيم الدولة الإسلامية في بعض الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط إلى رفع مستوى خطر وقوع هجمات على السفن أو المنشآت النفطية. على وجه الخصوص، يلفت الوضع السياسي والأمني في ليبيا اليوم اهتمامًا كبيرًا من دول مثل إيطاليا، التي لديها مصالح اقتصادية قوية في المنطقة وستتعرض بشكل مباشر وكثيف لتدهور محتمل للوضع بعد التدخل الأجنبي في ليبيا في عام 2011، تضاءلت قدرات المراقبة البحرية في طرابلس بشكل كبير، تاركة السيطرة على المياه الإقليمية تحت رحمة القبائل والمليشيات المختلفة. في هذا الصدد، فإن الجماعات العاملة في درنة وبرقة، ومعظمهم تم تدريبهم من قبل المتطرفين الإسلاميين، يمثلون المشكلة الأكبر. لذلك، في المنطقة، يبدو التهديد بالهجوم الإرهابي ضد النفط البحري وتركيب الغازات وشركات نفط الجنوب، الذي يمر أمام الساحل الليبي، حقيقة. ومع ذلك، في السيناريو الليبي، الذي يتميز بوجود العديد من الفصائل القبلية وكذلك الميليشيات الإسلامية، يبدو أن خطر الهجمات ضد المنشآت النفطية غير مرجح، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى أن استخراج النفط الخام لهذه الجماعات هو المصدر الرئيسي للكسب.

في 18 آذار/مارس 2015 فتح رجال النار من سلاحهما الرشاش على سياح كانوا ينزلون من حافلات لزيارة متحف باردو في العاصمة التونسية. قتل 21 سائحًا وشرطي تونسي وأصيب 43 شخصًا. وقتلت قوات الأمن المهاجمين الاثنين. تبنى الهجوم تنظيم الدولة الإسلامية.²²

وبعد ثلاثة أشهر، في 26 يونيو، أصيب منتجع سياحي في سوسة. كلا الهجومين مثال على مدى حقيقة التهديد الإرهابي في المنطقة المتوسطية. الأعمال الإرهابية ذات الصدى المهم في مجال الأمن البحري يمكن أن ترتكب من قبل ما يسمى الذئاب الوحيدة.²³

في 15 يوليو / تموز 2015، أصيب زورق عسكري مصري بصاروخ سوفيتي مضاد للدبابات، أطلقه أنصار بيت المقدس، وهي جماعة مسلحة ناشطة في سيناء.²⁴ ويعتقد أن الجماعة هي واحدة من أكثر المنظمات المسلحة فتكا وأفضل تدريبًا في مصر. وقد أصبحت معروفة بالفعل بأنشطتها الإرهابية في المجال البحري. في نوفمبر 2014، عندما كان زورق دورية عسكرية في ميناء دمياط المصري، تمكنت أنصار بيت المقدس من السيطرة عليها²⁵ في

عملية تهدف على ما يبدو إلى اختبار جدوى هذا النوع من الإجراءات. كان الهدف النهائي هو شن سلسلة من التفجيرات الانتحارية ضد المنشآت النفطية أو منصات الغاز البحرية في المنطقة.

تُظهر هذه الحوادث أن إعادة استخدام القوارب لأغراض هجومية أصبحت الآن خيارًا للعديد من الجماعات الإرهابية أو المتمردة. علاوة على ذلك، أصبح هذا ممكناً لأي شخص يمكنه الاعتماد على ميزانية جيدة والسيطرة على بعض الأراضي.²⁶ كما تظهر بدايات عودة النشاط الإرهابي البحري في البحر المتوسط نظراً للظروف الجيوسياسية للحوض المتوسط وتمدد الجماعات المتطرفة على طول الدول الساحلية له. ضف إلى ذلك ارتباط خطر الإرهاب ارتباطاً وثيقاً بخطر الجريمة المنظمة التي ما فتئت تنمو وتؤثر في أمن الدول قاطبة، فهي توفر آليات التمويل للجماعات الإرهابية. فالجماعات الإجرامية المنظمة ضالعة أيضاً وبشكل كبير في التهريب غير المشروع للمهاجرين والاتجار بالأسلحة النارية.²⁷

المطلب الثاني: أشكال الإرهاب البحري

يمكن أن نتصور العديد من الطرائق لارتكاب أعمال العنف في البحر كما يمكن تصنيفها بدءاً من الحالات الأكثر تقليدية وذات خبرة بالفعل، في النهاية لمعالجة الفرضيات الأكثر ارتباطاً بفرض الإرهاب، والتي تمت مناقشتها بشكل أساسي منذ 11 سبتمبر 2001.

الفرع الأول: الطرق التقليدية للإرهاب البحري

1/ أخذ الرهائن (الرحلات البحرية والعبارات ...) إنه استنساخ لتقنية شائعة على الأرض وتطبيقها على البحر، الميزة هي الاستفادة بحكم الواقع في البحر من العزلة التي ستجعل الهجوم أكثر حساسية. فكرة القلعة تفرض نفسها بسبب العنصر البحري.²⁸

2/ استخدام التفجيرات: وقد تم بالفعل تجربة هذا النوع من الهجوم مراراً وتكراراً ضد كل من السفن المدنية والعسكرية، اعتماداً على استهداف رموز القوة والعولة، ما لم تكن مسألة خلق اضطرابات مالية، اقتصادية أو سياحية.²⁹ وقد تتخذ العناصر الإرهابية من المناطق الاستراتيجية كمناطق الخنق البحرية أو في المضائق البحرية استراتيجية للهجوم على السفن التي تمر عبرها لضيق المساحة وإمكانية إلحاق أضرار بالغة بالملاحة الدولية.³⁰

3/ الإخفاق الطوعي وسد الموانئ والممرات البحرية: يمكن للإرهابيين أن يقرروا الفشل وأن يتخلصوا عمداً من السفينة على الشعاب المرجانية لتسبب في تسرب نفطي أكبر تم تحضيره به الصرامة والرعاية التي يعرفها الإرهابيون.

4/ التسلل عبر الحاويات وتعد مصدر قلق متزايد لسلطات الموانئ. "كحقيبة إرهابية مفاجئة"، من المستحيل تخمين استخدام ومحتوى الحاوية التي خصصها الإرهابيون.

5/ القنابل العائمة ضد البنية التحتية الساحلية أو الموانئ: كاستهداف منصات النفط العراقية في البصرة وخور العمية في 24 أبريل 2004، وكذلك ثكنات لخفر السواحل بالقرب من دلس، في ولاية بومرداس في سبتمبر 2007. من خلال هذا الهجوم الأخير، عبرت القاعدة بوضوح عن اهتمامها بالتضاريس المتوسطية. وفي 11 نوفمبر 2011 اختطفت "ناشط" كردي، عضو في الحركة المسلحة الكردية، عبارة تركية (PKK) تعبر خليج إزمير شرق بحر مرمرة لأكثر من 12 ساعة وكانت السفينة تحمل 18 راكبًا منهم خمس نساء وأربعة من أفراد الطاقم ومتدربين. كان لدى الإرهابي البالغ من العمر 28 إلى 30 سنة عبوة ناسفة في حوزته وقال إنه يتصرف بمفرده. أخبر قبطان العبارة أنه يريد الإبلاغ عن فعله من قبل وسائل الإعلام. قُتل مرتكب هذا العمل في عملية أمنية قامت بها السلطات التركية وأُطلق سراح الرهائن.³¹

الفرع الثاني: استخدام التكنولوجيات الحديثة في ممارسة الإرهاب البحري

تواجه البيئة البحرية مخاطر جديدة، لا سيما تلك المرتبطة باستخدام أدوات الكمبيوتر على متنها. إن الهجمات المباشرة أو غير المباشرة ضد أنظمة معالجة البيانات الآلية (Automat) للسفن أو منصات النفط أو الموانئ هي موضع قلق متزايد من قبل القطاع البحري.

أولاً: رقمنة القطاع البحري: بادئ ذي بدء، يبدو من الضروري تذكر سياق هذا النوع من النقل. البحر اليوم رابط أساسي لا مفر منه من أجل تبادلاتنا الاقتصادية.

كل بلد يعتمد الآن على التجارة التي تتم بشكل رئيسي عن طريق البحر. لم يتوقف المجال الرقمي عن النمو لمدة 25 عامًا على متن السفينة التجارية.

لقد مست التكنولوجيات الحديثة كل القطاعات بما فيها القطاع البحري سواء في أنظمة التسيير والتشغيل أو أنظمة مراقبة السفن،³² فهي تنظم وسائل الاتصال، والإدارة وإدارة البضائع والسفينة. هذا التحول التكنولوجي للسفينة التجارية غير إدارتها. الآن، يتم التبادل يوميًا بين السفينة والشركة والميناء ووكيل الشحن، وما إلى ذلك.

لم تعد السفينة تستفيد من نوع جدار لأمن الكمبيوتر «Parfeu» يتألف من عزلها فعليًا من أي شبكة كمبيوتر. تندمج السفينة بشكل طبيعي في هذه الشبكة الكوكبية لشبكة الشبكات. أصبحت السفينة الآن مجموعة معقدة من الأنظمة الصناعية. تشغيل هذه

الأنظمة للأسف لا يخلو من الأعطال الرقمية. وبالتالي يمكن أن تكون الأنظمة المدمجة هي مفتاح الأفعال الإرهابية، ويمكنها أن تكون عرضة لفعل ضار يمكن أن يرتبط بما يلي:

- * الضرر لصورة شركة السفينة (الاستخبارات الاقتصادية الهجومية)،
- * التجسس السيبراني التجاري للسفينة (10 ٪ من الهجمات العالمية)،
- * التخريب الإلكتروني للسفينة،

* الجرائم السيبرانية (ثلاثي الهجمات حول العالم). على الرغم من أن الأعمال الإرهابية كانت محدودة للغاية حتى الآن ضد السفن، إلا أنه يجب حمايتها. تتكون حماية السفينة من الحفاظ على الوسائل التشغيلية والتنظيمية لهذا النوع من النقل. الهدف النهائي هو التأكد من أن أي عمل ضار لا يمكن أن يعرض للخطر سلوك وتشغيل السفينة.³³

أصبح العالم البحري رقميًا وآليًا. سواء كان مدنيًا أو عسكريًا، فقد دخل النظام البيئي بأكمله الآن عصر الترابط الشديد: النقل والسفن الحربية والبضائع والبنية التحتية للموانئ كلها أهداف جديدة للمجرمين الإلكترونيين الذين يبحثون عن سرقة المعلومات أو التخريب أو الإرهاب السيبراني.

ثانياً: الإرهاب البحري السيبراني: هل هو حقيقي أم محض افتراض؟ قبل الإجابة عن السؤال، يجب أن نعلم أن الثورة التكنولوجية سمحت بعولمة المعطيات والبيانات على نطاق واسع، وعلى جميع القطاعات: التجارية، الاقتصادية، الإدارية، التشغيلية لقطاعات استراتيجية، الأمنية وغيرها...، ومثلما وجدت صناعة للبرمجيات، وجدت في المقابل برمجيات القرصنة وفي المقابل المضادة لها، لتبقى هذه الدورة التكنولوجية لا تنتهي.

« STUXNET »، SHAMOON، DRAGONFLY، DUQU (HAVEX)، GAUSS، FLAME، « SANDWORM، IRONGATE ... هذا المخزون على غرار "Prévert" يتوافق مع ترسانة من الأسلحة السيبرانية التي تعطي التشويق للمسؤولين عن أمن أنظمة التحكم الصناعية (ICS). معروف جيداً الآن. اكتشف في يونيو 2010، أول سلاح إلكتروني "STUXNET" دمر جزئياً البرنامج النووي الإيراني. في وقت لاحق، عملت مشتقات هذا السلاح التكنولوجي الجديد من خلال تدمير 30,000 جهاز كمبيوتر لشركة النفط السعودية أرامكو. وقد أدى سباق التسليح الرقمي هذا إلى رفع مستوى الوعي بالتهديدات التي يشكلها التخريب الإلكتروني والإرهاب الإلكتروني والتجسس الإلكتروني. لذلك، يمكن للمرء أن يسأل بشكل معقول مسألة الضعف الرقمي للسفينة.

هل من الممكن السيطرة على ناقلة نفط عن بعد؟ خيال؟ واقع؟ حتى الآن، كان يبدو أن البنية التحتية البرية والبحرية والموانئ هي المعنية فقط.³⁴

في ديسمبر 2017، قدم «Naval Dome»، وهو مقدم حلول دفاع إلكتروني إسرائيلي، نتائج تجربة على سفينة حاويات بطول 260 مترًا «Zim Genevoa» بعد إصابة جهاز الكمبيوتر الخاص بالسيد عبر البريد الإلكتروني، تمكن فريق من المهندسين من اختراق نظام الملاحة في السفينة والرادارات ونظام إدارة غرفة المحرك. سمح لهم هذا التدخل في الأنظمة الموجودة على متن السفينة بتحويل السفينة من مسارها الأولي، وتعديل عروض الرادار على الجسر دون تشغيل نظام تنبيه أو جذب انتباه الطاقم، وتعطيل المحركات والمقاييس. المخابئ وإدارة الصابورة وأنظمة إدارة السفن...³⁵

بخلاف التجربة تتزايد الهجمات السيبرانية التي تؤثر على الصناعة البحرية: حالة الجمارك الأسترالية، Icefog، ميناء أنتويرب "Port of Antwerp" في عام 2011³⁶، 37 Zombie Zero، أو مالك السفينة الدنماركية أ. ب. مولر ميرسك (Maersk) في يونيو 2017، مع تسبب (Nepeta) في خسارة تشغيلية تقريبًا 300 مليون دولار...³⁸

في السنوات الأخيرة، كان القطاع هدفًا للهجمات الإلكترونية، مثل هذه التهديدات متنوعة ولها تأثير تشغيلي كبير. وهي تمثل تحديات لسلامة وأمن الناس والممتلكات في البحر والميناء.

إنّ الإرهاب البحري الإلكتروني يمكنه أن يقوض النشاط الاقتصادي الذي يعتمد بشكل متزايد على تداول البيانات. يمكن أن يؤدي إدخال معلومات خاطئة في أنظمة الإدارة -التي تتم ممارستها بالفعل- إلى تعطيل تدفق الأشخاص والبضائع إذا تم ممارستها على نطاق أوسع. يمكن أن يكون لأشكال العمل الأخرى المتعلقة بالسفن مباشرة عواقب بشرية ومادية خطيرة.

وقعت هجمات إلكترونية أخرى على القطاع البحري بوتيرة سريعة وبشكل متزايد. بين 20 و25 سبتمبر 2018، عانت موانئ برشلونة، في إسبانيا، وسان دييغو، في الولايات المتحدة، على سبيل المثال، من غارات الكمبيوتر. في جويلية 2018، أبلغ باحثو الأمن أيضًا عن هجوم برمجيات الفدية على ميناء لونغ بيتش، كاليفورنيا، وشركة الملاحة البحرية الصينية (كوسكو)، واحدة من أكبر شركات الشحن في العالم.³⁹

هناك ثلاث تقنيات رئيسية للملاحة البحرية معرضة بشكل خاص: GPS، ونظام التعرف البحري التلقائي (AIS) ونظام عرض الخرائط البحرية الرقمية (ECDIS) من الممكن التعديل المتعمد والإجرامي لبياناتهم عن بعد، مما يؤدي إلى أخطاء الملاحة التي يمكن أن تؤدي إلى العديد من الأوضاع في المنطقة المعنية. في هذا السيناريو الكارثي، يمكن أن تكون التكاليف الاقتصادية والبيئية باهظة، دون الحاجة إلى أي تدخل مادي من قبل الإرهابيين⁴⁰.

المبحث الثاني: مكافحة الإرهاب البحري في البحر الأبيض المتوسط

إن البحر الأبيض المتوسط، الذي يعبره تدفقات عديدة من الركاب والبضائع القانونية وغير القانونية هو هدف التهديدات المختلفة، التي تفاقمت بسبب ظهور الصراعات المسلحة في جنوب الحوض. إن السيطرة على 2.5 مليون كم² من المساحة البحرية المتوسطة هي قضية رئيسية في مكافحة الإرهاب أو الجريمة المنظمة. في مواجهة تنوع التهديدات والصعوبة الجوهرية للتدخل في البيئة البحرية، لا يمكن للدول أن تتصرف فقط داخل الأطر الوطنية الأمنية أو القانونية، ولكن يجب أن تدمج بشكل حتمي البعد الدولي والإقليمي.

المطلب الأول: آليات مكافحة الإرهاب البحري في البحر المتوسط

في مجال ينظمه القانون الدولي، فإنّ عملية المراقبة البحرية تخضع للأحكام الملزمة للصكوك القانونية البحرية الدولية وتقلبات النقاش حول استخدام القوة في مكافحة الإرهاب عبر الوطني.

الفرع الأول: الصكوك الدولية لمكافحة الإرهاب البحري في البحر المتوسط

أولاً: الاتفاقيات الدولية ذات الصلة لمكافحة الإرهاب البحري في البحر المتوسط:

1. اتفاقية قانون البحار 1982: إنّ استقراءنا لهذه الاتفاقية لا يمكن أن تعبر أحكامها إلا على أمن وسلامة البحار ولكن رغم ذلك لم تعبر عن كل الجرائم البحرية منها الإرهاب البحري. ويمكننا أن نجد حق الدول في مواجهة الإرهاب البحري من خلال مدى بسط الدول ولايتها القانونية والقضائية على مختلف تقسيمات المجال البحري إلى عدة فئات قانونية؛ بحر إقليمي، منطقة مجاورة، منطقة اقتصادية خالصة، أعالي البحار. وتخضع هذه الفضاءات البحرية لقواعد مختلفة.

1.1- حقوق الدولة الساحلية في البحر: وتنص أحكام اتفاقية قانون البحار لعام

1982 على أن أي دولة ساحلية تمارس سيادتها الوطنية كاملة على بحرها الإقليمي؛⁴¹ مع

ضمان حق المرور البريء للسفن الأجنبية.⁴² وللدول الساحلية حقوق وسلطات محدودة في المناطق البحرية بموجب الولاية القضائية الوطنية على الجرف القاري⁴³ والمنطقة الاقتصادية الخالصة (EEZ)⁴⁴. تمارس الدولة حقوقاً سيادية محدودة، وفي المقابل يجب أن تحترم حرية الملاحة للدول الأخرى ولكن لها صلاحيات مقيدة بسلطة التحقيق والتفتيش والقبض والشروع في إجراءات قانونية ضد السفن الأجنبية وفقاً للمادة 73 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار⁴⁵. كما يسمح أيضاً بممارسة المناورات البحرية بشرط ألا تنتهك حق وسلطة الدولة الساحلية المعنية.⁴⁶

تكرس اتفاقية (UNCLOS) حرية الملاحة في أعالي البحار للسفن، شرط أن تكون للسفن جنسية⁴⁷ وتكون دولة العلم "ملزمة بالسيطرة وتطبيق قوانينها عليها. تخضع السفن الواقعة في أعالي البحار حصراً لقوانين وأنظمة الدولة التي ترفع علمها⁴⁸. فلا يجوز تفتيشها بالقوة وبدون موافقة دولة العلم، مع استثناءات قليلة منصوص عليها في الاتفاقية. والملاحظ أن الاتفاقية لم تشر بأي شكل من الأشكال إلى الإرهاب البحري. ونتيجة لذلك، يظل البحر، وخاصة في أعالي البحار، منطقة حرية للجهات الفاعلة الإجرامية من غير الدول.

تعتبر حالة البحر الأبيض المتوسط من أعراض هذا الفراغ القانوني.

2. اتفاقية روما لعام 1988 (SUA)⁴⁹ وبروتوكولاتها الملحقه: جاءت اتفاقية روما لتغطي الفراغ القانوني لاتفاقية قانون البحار من خلال تحديد الاختصاص الجنائي للدول الأطراف المخولة للمعاقبة على الجرائم الجنائية في مسائل الأمن البحري، ولا سيما اختطاف سفينة عن طريق العنف أو تدميرها. أدى الهجوم على السفينة «Achilles Lauro» بالمنظمة البحرية الدولية (IMO) إلى اعتماد اتفاقية (روما ، 10 مارس 1988) لقمع الأعمال غير القانونية ضد سلامة الملاحة البحرية،⁵⁰ هدفها قمع ومنع أعمال العنف والاعتداءات أو التهديدات لخطف السفن أو السيطرة على شخص موجود على ظهرها أو إلحاق أضرار بها⁵¹.

اقتصر نطاق الاتفاقية على معالجة الجرائم المرتكبة في أعالي البحار وفي المياه الإقليمية، وتنظيم تبادل المعلومات والتعاون بين الدول الأعضاء في هذا الشأن. ولم تأذن للسفن الحربية بالتدخل في أعالي البحار ضد سفينة لا ترفع نفس العلم، حتى مع وجود إرهابيين على متنها.⁵² ثم صدر البرتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير مشروع ضد سلامة المنظمات الثابتة على الجرف القاري: عقد هذا البرتوكول في روما بتاريخ 10 مارس 1989⁵³، وهو يرمي إلى مكافحة الإرهاب البحري.

إن اتفاقيات قمع الاستيلاء غير مشروع لم تستطع أن تحدد جميع الأعمال الإرهابية الموجهة ضد وسائل النقل. وتعترف اتفاقية روما بأن للدول الأطراف بالولاية الجنائية للمعاقبة على هذه الجرائم. كما تلزم الدولة الطرف التي يوجد في إقليمها الجاني المزعوم بتسليمه إلى إحدى الدول الأطراف التي لها ولاية قضائية إذا لم يعرض الأمر على محاكمها⁵⁴. على الرغم من أن اتفاقية روما تغطي عددًا كبيرًا من الأفعال غير القانونية، إلا أنها لم تتناول استخدام السفينة كسلاح ولا تأذن لسفينة حربية بالرد على سفينة أجنبية يشتبه فيها أو يخطفها الإرهابيون، والتي لا تزال في أعالي البحار تحت الولاية القضائية الوحيدة لدولة العلم. كما أنها لا تمنح الاتفاقية ولاية قضائية عالمية حقيقية على الجرائم لأن الدول الأطراف يجب أن تكون لها صلة مباشرة بها حتى تتمكن من تحديد ولايتها القضائية. إضافة إلى أنه يظل نطاق الاتفاقية محدوداً لأنه لا ينطبق إلا على الدول الأطراف.

ثانياً: تطوير المنظومة التشريعية الدولية ضد الإرهاب والإرهاب البحري: بعد هجمات 11 سبتمبر 2001 قدمت المنظمة البحرية الدولية «IMO» مقترحات جديدة من أجل تحسين أمن النقل البحري وتعزيز مكافحة الإرهاب البحري. واعتمدت التعديلات في شكل بروتوكولات معاهدات قمع الأعمال غير المشروعة (البروتوكولات لعام 2005)، والذي بدأ تنفيذه 28 يوليو 2010. يوفر البروتوكول قواعد جديدة بموجب المادة 3 "والمادة 11 مكرر والمادة 12 مكرر والمادة 8 مكرراً؛ الأحكام التي تسمح باعتقال دولة طرف لسفينة دولة طرف أخرى يشتبه في أنها ارتكبت إحدى الجرائم المدرجة في الاتفاقية. إذ يجب على دولة العلم أن تأذن لها وتكفل تعاونها قبل الصعود إلى السفينة، أو وفق معاهدة ثنائية.⁵⁵

1- قواعد صعود وتفتيش السفن من منظور بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية: أهم إضافة جاءت بها البروتوكول هو إنشاء قواعد إجرائية تسمح بالتدخل والحظر تجاه السفن المشتبه فيها. تسمح المادة 8 مكرر من هذه الاتفاقية، كما أشارت إلى ثلاث آليات تفحص الدول الأعضاء بناءً على إذن بصعود الأعضاء الآخرين إلى السفن التي تحمل أعلامهم؛ فيمكن للدول الأعضاء طلب التدخل في السفينة من دولة علم السفينة. أو موافقة ضمنية بإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية التي تقود التدخل مقدماً. إذا لم يتم تلقي إجابة بعد أربع ساعات من الدولة التي تحمل السفينة علمها، في هذه الحالة من المفترض استلام الموافقة المذكورة. أو الموافقة الضمنية بإخطار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية التي أمرت بإذن مسبق (بدون حد

زمني) هذه الإخطارات الضمنية التي يقودها الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية، يمكن سحبها في أي وقت.⁵⁶

في حالة طلب خاص للصعود إلى السفينة وتفتيشها، يمكن لدولة العلم التأكد من احترام قواعد التدخل. فلا يجب أن تتداخل مع المصلحة الاقتصادية لدولة العلم وكذلك مالك السفينة والقانون البحري⁵⁷ وبالتالي، تتضمن الأحكام الجديدة للتدخل في السفينة ضمانات كاملة مدرجة في الاتفاقية حتى الآن.⁵⁸

تمثل هذه القواعد الجديدة بالتأكيد تقدماً كبيراً في مكافحة الإرهاب، ولكن استمرار بعض أوجه القصور يقودنا إلى وضع مساهمة بروتوكول عام 2005 في الاعتبار: فهو لا يلزم سوى الدول الأطراف ويظل يحترم بشدة قانون مكافحة الإرهاب.⁵⁹

2. معالجة الفراغ القانوني للاتفاقيات بقرارات مجلس الأمن: وفقاً للمادة 24 من ميثاق الأمم المتحدة، فإن مجلس الأمن هو الذي لديه تفويض للتعامل مع التهديدات للسلم والأمن الدوليين. اعتمد المجلس العديد من القرارات ذات الصلة، بعضها بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة منه القرار 1373 والقرار 1540.

يقدم القرار 1373⁶⁰، الذي تم تبنيه بعد 11 سبتمبر جودة جديدة للقرارات بموجب الفصل السابع: القرارات التي تحدد التزامات ملزمة قانوناً. فهو يلزم الدول بشكل خاص بتجريم الإرهاب بموجب التشريعات الوطنية، وإيواء الإرهابيين وقمع التمويل ومنع حركة الإرهابيين.⁶¹ وهذا يعني أن الدول قد لا تسمح بشحن الإرهابيين وإمداداتهم.⁶² لكنها لا تنظم صراحة ولا ضمنياً كيفية التعامل مع انتهاكات هذه الالتزامات. وقد قيل أن القرار نفسه يمكن استخدامه كأساس قانوني لاعتراض السفن الأجنبية الممنوعة إذا اشتبه في تورطها في أنشطة إرهابية، إما بموافقة دولة العلم أو نيابة عنها دون إذن مسبق.⁶³ تلتزم دولة العلم بالتدخل ضد سفنها التي تكون تحت السيطرة الإرهابية؛ إذا لم تكن قادرة أو مستعدة للقيام بذلك بنفسها، فقد تعمل دول أخرى نيابة عنها. في تلك الحالات، لا يمكن لدولة العلم أن تنكر موافقتها على المنع حيث إنها ملزمة بموجب القرار 1373 باتخاذ تدابير علاجية في البحر. ومع ذلك، حصل القرار على أهمية كبيرة من الناحية العملية كمبرر لتدابير الإنفاذ في أعالي البحار. كما يستهدف القرار 1540 استخدام الأسلحة البيولوجية والكيميائية والنووية من قبل الجهات الفاعلة من غير الدول. ويفرض التزامات صارمة على الدول. ويتطلب منهم

الامتناع عن أي دعم من الجهات الفاعلة من غير الدول فيما يتعلق بأسلحة الدمار الشامل، وكذلك تشريع القوانين المقابلة.

القرارات (2199 و 2249 و 2253 و 2255⁶⁴)، التي تم تبنيها في 2015،...، إلى غاية القرار 2462 (2019) اتخذته مجلس الأمن في جلسته 8496، المعقودة في 28 آذار / مارس 2019 هي أحدث القرارات المتعلقة بالإرهاب. وتتناول مجموعات إرهابية محددة، مثل تنظيم القاعدة والدولة الإسلامية في العراق والشام...، وتدعو إلى التعاون الوطني ودون الإقليمي والإقليمي والدولي للدول الأعضاء لقمع التهديد. ويشددون على ضرورة منع أي نوع من التمويل وكذلك توريد الأسلحة ومكافحة الإرهاب السيبراني، وتؤكد على الدور الهام للأمم المتحدة في مكافحة الإرهاب⁶⁵.

تعد قرارات مجلس الأمن وسيلة فعالة للتصدي للتهديدات التي يتعرض لها الأمن البحري والتي لا يتم تنظيمها بشكل شامل بموجب المعاهدات، وبالتالي، تساعد على تحسين الأمن البحري من خلال تدابير استباقية⁶⁶.

الفرع الثاني: الآليات الإقليمية لقمع الإرهاب البحري في البحر المتوسط

لقد شكلت التحديات الراهنة إلى دفع الدول إلى التعاون وبناء القدرات العسكرية من أجل حفظ أمن البحر المتوسط. وقد تبنت الدول والجهات الفاعلة الدولية مثل الاتحاد الأوروبي نهجاً أكثر شمولاً واستباقية للأمن البحري، والذي يركز على ممارسة الاحتكار على الاستخدام المشروع للعنف في البحر إلى جانب التدابير الوقائية (مثل لوائح أمن الموانئ) والتدابير التفاعلية (مثل عمليات مكافحة الجريمة في البحر). يرتبط الأمن البحري بشكل متزايد بالاعتبارات الاقتصادية والبيئية، كما هو موضح في السياسة البحرية المتكاملة للاتحاد الأوروبي (IMP) المعتمدة في 2007 و «Growthinitiative Blue» المعتمدة في 2012.⁶⁷

أولاً/نهج الاتحاد الأوروبي في مكافحة الإرهاب والأنشطة غير المشروعة في الواجهة المتوسطية : ينبغي الإشارة إلى أنه في مجال الأمن البحري تأخر الاتحاد الأوروبي 10 سنوات من تأسيسه حتى بدأ يتعامل مع القرصنة البحرية⁶⁸ وقد عرفت جهود الاتحاد الأوروبي المتعلقة بمكافحة الأنشطة الإجرامية ذات البعد البحري عدة أوجه، فقد ركز في البداية على الجانب القانوني والتعاون القضائي، حيث اعتمد صكوك القانون الجنائي لمعظم الأنشطة غير القانونية، فذهب إلى تجريم أعمال الإرهاب والأعمال غير المشروعة في البحر⁶⁹ كما استند

الاتحاد الأوروبي في استراتيجيته لمواجهة الجرائم البحرية على اتجاهين، اتجاه تبني فيه الاتحاد بعض التوجيهات تضمنت تدابير وقائية لصد تلك الأفعال، واتجاه اتبع فيه الجانب العسكري بالتدخل لقمع تلك الجرائم.

1. الإطار الأوروبي المؤسسي لقمع الإرهاب البحري: فيما يتعلق بأمن حدود الاتحاد، من بين ما أنشأ الوكالة الأوروبية لإدارة التعاون العملي على الحدود الخارجية للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي "FRONTEX"، وهي الوكالة التي تم إنشاؤها من أجل تحسين الإدارة المتكاملة للحدود الخارجية للاتحاد الأوروبي، والتي تشمل الحدود البحرية والموانئ البحرية،⁷⁰ في إطار تشديد الحراسة على الحدود الأوروبية،⁷¹ كما تم إنشاء نظام مراقبة الحدود الأوروبية "EUROSUR"، للحد من الجريمة العابرة للحدود والإرهاب.⁷²

2. الإطار القانوني لقمع الإرهاب البحري في البحر المتوسط: تجريم الجرائم المتعلقة بالإرهاب: يشكل القرار الإطار لمجلس الاتحاد الأوروبي 2002/475 الصادر في 13 يونيو / حزيران 2002 بشأن مكافحة الإرهاب أول معيار فوق وطني يحدد التعريف العام للإرهاب فيما يتعلق بأهدافه، باعتباره جريمة في حد ذاته. يجرم هذا المعيار الأعمال الإجرامية.⁷³

يشمل تعريف القرار الذي يعرف الجرائم الإرهابية، وينص على عقوبات⁷⁴ لأعمال الإرهاب البحري صراحة. بحسب المادة 1 فقرة 1، تظهر ضمن السلوكيات (العنصر المادي للجريمة) التي قد تشكل عملاً إرهابياً إذا كان القصد الخاص (عنصر مقصود محدد) موجوداً: "... (د) التسبب في دمار هائل لـ (...) نظام النقل، (...) إلى منصة ثابتة تقع على الجرف القاري "و" (هـ) الاستيلاء على الطائرات والسفن ...".⁷⁵ وبالتالي، فإن النظام المعياري القوي الذي تم تطويره داخل الاتحاد لأغراض مكافحة الإرهاب (مذكرة توقيف أوروبية، يوروجست، يوروبول، إلخ) ينطبق على أعمال الإرهاب البحري.⁷⁶ إلى جانب ذلك تضمن القرار الأوروبي المذكور أعلاه ثماني توصيات رئيسية تتعلق بإجراءات مكافحة فعالة ضد الإرهاب والاتجار غير المشروع في البحر، وتعزيز التعاون الشرطي والقضائي في أوروبا ومكافحة الإرهاب السيبراني، وفي 20017 صدر التوجيه (الاتحاد الأوروبي) 2017/541 المؤرخ 15 مارس 2017 بشأن مكافحة الإرهاب واستبدال القرار الإطار للمجلس JHA/ 475/2002 وتعديل قرار المجلس JHA/671/2005 المرتبط على وجه الخصوص، بالمقاتلين الإرهابيين الأجانب وتمويل الإرهاب. والإرهاب السيبراني.

ثانيا: استخدام القوة في البحر المتوسط لقمع الإرهاب البحري: لتعزيز الأمن البحري في البحر الأبيض المتوسط تجري عمليات مشتركة لحلفاء أوروبا والمتمثل في حلف الناتو أو للاتحاد الأوروبي الذي تأخر حضوره في المتوسط.

1. استخدام حلف الناتو (NATO) القوة لمكافحة الإرهاب في البحر المتوسط: تم إطلاق العديد من العمليات البحرية في إطار حفظ الأمن البحري للبحر المتوسط ومكافحة الإرهاب، ففي أعقاب هجمات 11 سبتمبر الإرهابية تم إطلاق عملية المسعى النشط (OAE) «Active Endeavour» لردع وإحباط أعمال الإرهاب⁷⁷. إلى جانب عملية السلوك المتناسك في البحر الأبيض المتوسط أثناء عملية المسعى النشط -أكتوبر / نوفمبر 2002 و عملية السلوك المحايد لقيادة قوة اليونيفيل البحرية (قوة الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان)، من فرقة العمل المشتركة 448 -آذار 2008 / شباط 2009

منذ عام 2004، ضمت العملية أيضا مشاركة من خارج الناتو، مع دعم من أعضاء الحوار المتوسطي "Dialogue Mediterranean"، فضلا عن المجتمع الدولي الأوسع بما في ذلك روسيا في (2006-2007).⁷⁸ كما ضمت أعضاء مبادرة إسطنبول للتعاون Initiative «Cooperation Istanbul» غير التابعين لمنظمة حلف شمال الأطلسي الناتو من خلال مجموعة متنوعة من الآليات مثل الوفود السياسية والتقنية والتمويل والتدريب وتبادل المعلومات. تم استبدال عملية «Active Endeavour» بعملية «Sea Guardian» في نوفمبر 2016. حاليا ووفقا لقرارات مجلس شمال الأطلسي، يتم نشر هذه العملية في البحر الأبيض المتوسط، حيث يتم التركيز على مهام متعلقة بعمليات الأمن البحري. ومكافحة الإرهاب، وتساهم في بناء قدرات الأمن البحري.⁷⁹

في إطار تطبيق قرارات مجلس الأمن فيما يتعلق بالأزمة الليبية القرار 1970 والقرار (1973) أطلقت عملية الحماية الموحدة التي يقودها حلف الناتو من مهامها فرض حظر الأسلحة في مياه البحر الأبيض المتوسط الدولية لمنع نقل الأسلحة والمواد ذات الصلة والمرتقة إلى ليبيا،⁸⁰

2. استخدام الاتحاد الأوروبي القوة لقمع الإرهاب البحري في البحر المتوسط: تبني الاتحاد العديد من المبادرات العسكرية لقمع الإرهاب البحري والأنشطة غير المشروعة منذ عام 2006، شاركت البحرية في أهم العمليات البحرية الواقعة في أكثر المناطق حساسية: بوسيدون في بحر إيجة، هيرميس في جنوب سردينيا، ناوتيلوس / كرونوس بين مالطا وليبيا،

وفي غرب المتوسط إندالو / مينيرفا بين إسبانيا والمغرب العربي، هيرا في المحيط الأطلسي / جزر الكناري. يساعد حرس الحدود والسفن والطائرات التي تنشرها الوكالة في إسبانيا السلطات الإسبانية في مجالات مراقبة الحدود وأنشطة البحث والإنقاذ. الكشف عن الوثائق المزورة والتهريب السيطرة والمراقبة.⁸¹

بتاريخ 18 ماي 2015 وبواسطة قواته البحرية المتوسطية «EUNAVFOR-MED»، أطلق الاتحاد عملية تحت تسمية «SOPHIA»، تتولى مهمة مكافحة التهريب والاتجار غير المشروع⁸²، والمساهمة في تبادل المعلومات ودعم تنفيذ حظر الأسلحة الذي تفرضه الأمم المتحدة في أعالي البحار قبالة الساحل الليبي، وفقا لقرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة 2292 (2016). تسمح هذه المهام معرفة الوضع البحري وتحد من حركة الأسلحة باتجاه داعش والجماعات الإرهابية الأخرى.⁸³ مُدّدت عملية صوفيا «SOPHIA» إلى 03/31/2020.⁸⁴

اعتمد الاتحاد الأوروبي بتاريخ 2020/03/31 قرارًا بإطلاق عملية «EUNAVFOR MED IRINI» اعتبارًا من 1 أبريل 2020، وستكون مهمتها الأساسية تنفيذ حظر الأسلحة الذي تفرضه الأمم المتحدة، ومن مهامها إجراء عمليات تفتيش للسفن في أعالي البحار قبالة سواحل ليبيا التي يُشتبه في أنها تحمل أسلحة أو مواد ذات صلة من ليبيا وإليها وفقًا لقرار مجلس الأمن رقم 2292 (2016)، كمهام ثانوية.⁸⁵ كما شارك الاتحاد الأوروبي في مجموعة من البعثات لدعم الأمن في المنطقة، وتضمن ذلك بعثة الاتحاد الأوروبي للمساعدة الحدودية «EUBAM» «Border Assistance Mission» لتعزيز أمن الحدود في ليبيا.

تعاون فرونتكس مع الناتو: في بحر إيجيه يساهم الناتو بفعالية في جهود الاتحاد الأوروبي للحد من الاتجار والجريمة المنظمة من خلال أنشطة الاستخبارات والمراقبة والاستطلاع في بحر إيجيه. يتم نشر القوات البحرية التابعة لحلف شمال الأطلسي في بحر إيجيه للمساعدة، مع تقديم المعلومات الهامة في الوقت الحقيقي، لمكافحة تهريب المهاجرين وتفكيك نموذج الأعمال للشبكات الإجرامية. وتشمل المهمة التي بدأت في فبراير 2016 أنشطة المراقبة والإنذار المبكر، بالإضافة إلى تبادل المعلومات العملياتية مع فرونتكس وخفر السواحل اليوناني والتركي. في مارس 2016، توصلت فرونتكس والناتو إلى اتفاق حول طرائق تعاونهما في بحر إيجيه. يدرس الناتو إمكانية تقديم دعم إضافي للجهود الدولية في منطقة البحر الأبيض المتوسط ، في تكامل وبالتعاون مع الاتحاد الأوروبي.⁸⁶

ثالثاً: التعاون الإقليمي لقمع الإرهاب البحري: تماشياً مع قواعد القانون الدولي والاتفاقيات ذات الصلة بالإرهاب البحري في إرساء التعاون الإقليمي ودون الإقليمي عرف البحر المتوسط عدة مجالات للتعاون الإقليمي. يتم التعاون من أجل مكافحة الإرهاب بين الاتحاد الأوروبي، ودول المغرب العربي (شمال أفريقيا)، في المقام الأول، عبر سياسة الجوار الأوروبي التي تمّ تطويرها للاتحاد من أجل المتوسط، التي أطلقت عام 2008 لتحلّ محلّ الشراكة الأورو-متوسطي (EMP)،⁸⁷ التي كانت من أهدافها القضايا الأمنية ومكافحة الإرهاب المعروفة سابقاً باسم "عملية برشلونة". وفي غرب المتوسط ظهرت مجموعة حوار 5+5 عام 1995 غرب المتوسط. في هذا الحوار المتوسطي تعقد اجتماعات منتظمة رفيعة المستوى بين وزراء الدفاع للتنسيق في المسائل الملاحية والبحرية⁸⁸ ومكافحة الإرهاب، والتعاون بشأن كلية الدفاع 5+5.⁸⁹

أما في الإطار الثنائي فيمكننا أن نذكر من بين اتفاقات التعاون توقيع الجزائر وفرنسا على اتفاق متعلق بالتعاون في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم لعام 2003 والمصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي 378-07 المؤرخ 2007/12/01.⁹⁰ إلى جانب اتفاق الشراكة الموقع عليه بموجب المرسوم الرئاسي 88-08 المؤرخ في 2008/03/09،⁹¹ والتي تناولت مجال الأمن والتعاون العابر للحدود ومكافحة الإرهاب والجريمة المنظمة حسب نص المادة 1 من الفصل الأول للباب الأول منه.

يمكن أن نقيّم هذه الشراكات والاتفاقات على أنها مبنية على إملاءات باسم قيم الديمقراطية وحقوق الإنسان، وهي تعكس سيطرة الرؤى الأوروبية اتجاه مشاكلها الداخلية ومحاولة معالجتها بأدوات خارجية لحماية أمنها الداخلي وعلى حدودها الخارجية.

المطلب الثاني: الآليات القانونية للوقاية من الإرهاب في البحر الأبيض المتوسط
نظراً لأهمية النقل البحري العالمي وخطر التهديدات له طوّر المجتمع الدولي منظومته التشريعية للوقاية خاصة من خطر الإرهاب، وأهم تطوير ظهر في مدونة «ISPS» Code

الفرع الأول: المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ «ISPS» Code

دفعت أحداث 11 سبتمبر 2001 بالمنظمة البحرية الدولية، إلى اعتمادها في ديسمبر 2002، المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية «Code ISPS»، والتي عدلت اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (اتفاقية SOLAS لعام 1974)، من أجل تعزيز قواعد أمن الموانئ والسفن.⁹²

تنطبق أحكام المدونة «ISPS» على سفن الشحن ذات الحمولة الإجمالية التي تزيد عن أو تساوي 500 طنا، وعلى سفن الركاب، ووحدات الحفر البحرية المتنقلة العابرة وعلى مرافق الموانئ التي تستقبل هذه السفن. يتعلق هذا الرمز بالحماية من الهجمات الإرهابية، والاتجار غير المشروع في السلع، والهجرة غير القانونية وغيرها من الأعمال المجرمة التي يجرمها القانون العام.⁹³

تقدم مدونة ISPS القواعد الإلزامية والتوصيات وتشمل المدونة القواعد والإجراءات من السفن والمرافق المينائية وأحكام تتعلق بالسلطات والإدارات البحرية والشركات الملاحية. وتضمنت الأحكام التعديلات اللازمة على الفصلين الخامس والحادي عشر من اتفاقية سولاس والتي أصبح بموجبها الامتثال لأحكام المدونة إلزاميا يوليو 2004.⁹⁴ أما فيما يتعلق بالمستويات الأمنية⁹⁵ فتتقسم أحكامها الإلزامية إلى ثلاثة مستويات؛ المستوى الأمني الأول (العادي)؛ المستوى الأمني الثاني (المعزز)، المستوى الأمني الثالث هو المستوى (الاستثنائي) الذي يتطلب تطبيق إجراءات أمنية وقائية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن التعديلات التي أدخلت على اتفاقية سولاس «SOLAS» تفرض على الدول الأطراف في الاتفاقية تدابير تتوافق مع المستويات الأمنية للمرافق المينائية. إلى جانب هذه الإجراءات هناك إجراءات تتعلق بأمن الموانئ؛ فيجب أن يأخذ تقييم أمن منشأة الميناء في الاعتبار، على الأقل أن تتوافر شروط معينة كاحتفاظ على خطة أمن مرافق الموانئ من قبل ضابط أمن مرافق الموانئ (PFSO) والموافقة عليها من قبل الإدارة. كما يجب على الميناء تعيين المسؤولين عن الأمور الأمنية ووضع الإجراءات المتعلقة بتمارين وتدريب العاملين المعنيين.⁹⁶ أما فيما يتعلق بأمن السفن التجارية التي تغطيها مدونة ISPS، سيتعين عليها أيضاً الامتثال للأحكام الأمنية، والتي تكون تقريباً متطابقة مع تلك التي صيغت لمرافق الموانئ، بالإضافة إلى إنشاء نظام إنذار⁹⁷ أمني حصيف يهدف إلى نشر التنبيهات في حالة وقوع أعمال ضارة.

إلى جانب الحفاظ على أمن الموانئ والسفن تمّ الاهتمام بأمن الحاويات والتي كانت موضوع العديد من أحكام الأمن البحري الدولي. ولقد بينت أحداث 11 سبتمبر ضعف الحاويات البحرية أثناء مرورها عبر سلسلة النقل الدولية. حيث كانت هناك مخاوف من استخدام الحاويات لاستيراد أسلحة الدمار الشامل. أو مواد أخرى ذات صلة. ويمكننا توقع العديد من السيناريوهات لإظهار التهديد المحتمل الذي تشكله الحاويات البحرية.⁹⁸

في يونيو 2016، أصدرت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية (IMO) تعميماً يحدد "إرشادات مؤقتة بشأن إدارة المخاطر السيبرانية البحرية (MSC.1/1526، Circ. 1526، 1 يونيو 2016). يجب تأمين السفن والبنى الرقمية والمعدات، والحفاظ على المعدات الرقمية الموجودة على متنها في حالة أمانة. على متن السفينة، يجب أن تسمح التعليمات البسيطة للقباطنة والأطقم باكتشاف الحوادث. لذلك يجب تدريب الموظفين، حيث يجب أن يكون لكل سفينة مرجع لتكنولوجيا المعلومات دون تأخير. يجب أن تتطلب اتفاقية STCW في النهاية شهادة الأمن السيبراني.⁹⁹

الفرع الثاني: حالة قانون الاتحاد الأوروبي والقانون الجزائري للوقاية

من الإرهاب البحري في البحر المتوسط

سنقدم نموذجين للتطبيق الوقائي من الإرهاب البحري والأعمال غير المشروعة النموذج الأول الاتحاد الأوروبي كونه تكتل يمتلك واجهة بحرية على البحر المتوسط والثاني الدولة الجزائرية كونها إحدى الدول المتوسطية وأيضاً عانت من مشكلة الإرهاب بشكل واضح في تسعينيات القرن الماضي.

أولاً: حالة الاتحاد الأوروبي للوقاية من الإرهاب البحري: يعمل الاتحاد الأوروبي على مواكبة تطور الجريمة البحرية بتحسين وتطوير منظومته التشريعية.

1. الإطار القانوني لمنع الأعمال غير المشروعة ضد السفن ومنشآت الموانئ: اعتمد مجلس أوروبا اتفاقية بودابست بشأن الجرائم الإلكترونية في 23 تشرين الثاني / نوفمبر 2001. وهذه الاتفاقية هي أول معاهدة دولية بشأن الجرائم المرتكبة عبر الإنترنت وشبكات الكمبيوتر الأخرى، وتتناول على وجه الخصوص جرائم أمن الشبكة. كما أنه يحتوي على سلسلة من الصلاحيات الإجرائية، مثل البحث عن شبكات الكمبيوتر والاعتراض.¹⁰⁰

بعدها اعتمد الاتحاد الأوروبي اللائحة (EC) رقم "2004/725" للبرلمان الأوروبي والمجلس بتاريخ 31 مارس 2004، المتعلقة بتحسين أمن السفن ومرافق الموانئ.¹⁰¹ هذه لائحة للتطبيق المنهجي داخل الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

تحدد هذه اللائحة معايير مشتركة للتنفيذ والرقابة داخل المجتمع، وأحكام الفصل الحادي عشر - II من اتفاقية سولاس ومدونة "ISPS". وهكذا، منذ عام 2004، يتعين على جميع الدول الأعضاء الامتثال لأحكامه. لأغراض التطبيق الفعال، يجب على الدول الأعضاء منذ عام 2004 أن تنقل إلى قوانينها المحلية أحكام الفصل الحادي عشر - 2 ومدونة ISPS.

وتجدر الإشارة إلى أن هذه اللائحة تجعل تطبيق بعض أحكام الجزء ب من مدونة ISPS إلزامياً، فيما يتعلق بخطط الأمن، وإنشاء نقطة اتصال، وتطبيق التدابير الأمنية من قبل السفن، والاتصال بالاستخبارات الأمنية، إلخ. كما يتطلب تعيين كل دولة عضو سلطة وطنية مختصة تكون مسؤولة عن تنسيق ومراقبة تطبيق التدابير المنصوص عليها. بالإضافة إلى ذلك، من أجل ضمان التطبيق الفعال للإجراءات الموضوعية، تم إنشاء لجنة فنية مسؤولة عن إجراء عمليات التفتيش في نقاط الاتصال الخاصة بالدول الأعضاء. تتم الموافقة على هذا التفتيش من خلال تقرير يتم إرساله إلى الدول المعنية، والتي يتعين عليها اتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة في غضون الأشهر الثلاثة التالية في حالة ملاحظة الفشل. بالإضافة إلى ذلك، تتطلب اللوائح من الدول اتخاذ عقوبات فعالة ورداعة ضد أي منتهك.¹⁰²

كما تم اعتماد تدابير وقائية أخرى بموجب التوجيه "2005/65"، الذي يكمل اللوائح السابقة في معالجة القواعد الأساسية المتعلقة بتدابير أمن الموانئ، وآلية تنفيذ لهذه القواعد ويضع آلية رصد مناسبة،¹⁰³ كما يجب على دول الاتحاد الأوروبي ضمان تطوير وصيانة وتحديث خطط أمن الميناء.¹⁰⁴

2. تعزيز الاتحاد الأوروبي الأمن السيرياني البحري: بسبب الرقمنة المتزايدة للبيانات المتعلقة بالتجارة البحرية، اعتمد التوجيه "EU/65/2010" الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس في 20 أكتوبر 2010 بشأن إجراءات الإبلاغ المطبقة على السفن التي تدخل و / أو تغادر موانئ فرضت الدول الأعضاء وألغت التوجيه EC / 6/2002، مشروع "النافذة الواحدة" (National Single Window.NSW) ، الذي يربط (Safe.Sea.Net) ، ونظام الجمارك الإلكتروني ("الجمارك الإلكترونية") والأنظمة الإلكترونية الأخرى. تخضع جميع المعلومات الإلكترونية لإخطار واحد وتتاح للدول الأعضاء والسلطات المختصة التوجيه EC / 6/2002 الصادر عن البرلمان الأوروبي والمجلس في 18 فبراير 2002 بشأن إجراءات الإعلان المطبقة على السفن التي تدخل و / أو تغادر موانئ الدول الأعضاء في المجموعة، يتطلب من الدول الأعضاء قبول بعض النماذج الموحدة ("نماذج FAL") بهدف تسهيل حركة المرور، على النحو المحدد في اتفاقية المنظمة البحرية الدولية التي تهدف إلى تسهيل حركة النقل البحري الدولية ("اتفاقية FAL")، المعتمدة في 9 أبريل 1965، والتي تمت مراجعتها بانتظام. تعمل المنظمة البحرية الدولية في مشروع السحابة البحرية، والذي

يمكن أن يسهل العمليات الإدارية والتجارية والجمركية، بالإضافة إلى الملاحة والسلامة البحرية، وهي بنية تحتية للاتصالات تضمن النقل المرخص للمعلومات. ومع ذلك، لا تتضمن اتفاقية SOLAS أي إشارة صريحة إلى الأمن السيبراني، حتى لو كان رمز ISPS يتضمن أحكامًا عامة في الجزء الاختياري منه. أصدرت منظمة الجمارك العالمية توصيات منذ عام 2005.¹⁰⁵

بتاريخ 6 يوليو 2016 صدر التوجيه رقم "EU/1148/2016" عن البرلمان الأوروبي والمجلس الأوروبي المتعلق بالتدابير التي تهدف إلى ضمان مستوى عالٍ من أمن الشبكات وأنظمة المعلومات في الاتحاد في قطاع النقل المائي، ويهدف توفير نهج متماسك لمختلف المشغلين البحريين. يجب على كل دولة عضو أن تبني استراتيجية وطنية لأمن الشبكات وأنظمة المعلومات¹⁰⁶. يتعين على الدول الأعضاء أن تعتمد وتنشر بحلول 9 مايو 2018 على أبعد تقدير، القوانين واللوائح والأحكام الإدارية اللازمة للامتثال لهذا التوجيه. وعليهم إبلاغ المفوضية على الفور بذلك. تطبق هذه الأحكام اعتبارًا من 10 مايو 2018.¹⁰⁷

ثانياً: حالة القانون الجزائري للوقاية من الإرهاب البحري: يمكن للجزائر أن تدعي أنها أول دولة وضعت نظام أمان، والذي دخل قبل وقت طويل من تطوير مدونة "ISPS"، من خلال المرسوم المؤرخ 25 أكتوبر 1994، يهدف منع ومحاربة أعمال الإرهاب والتخريب والتهريب التي كانت الجزائر هدفاً لها. وقد أثرت هذه الآلية بشكل خاص على الموانئ. كانت لجنة الأمن القومي مسؤولة عن تطوير برنامج الأمن القومي للموانئ التجارية المدنية والتأكد من الاهتمام بالجوانب الأمنية أثناء تصميم أو تطوير الموانئ التجارية المدنية.¹⁰⁸ ثم صدر المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10/07/1995، والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، وقد تضمنت أحكام هذا المرسوم إنشاء محافظة لأمن الميناء، تتبع للمديرية العامة للأمن الوطني، وتسير هذه المحافظة بمحافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني.¹⁰⁹

في إطار تنفيذ أحكام اتفاقية سولاس بصيغتها المعدلة، أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 04-418 والمؤرخ في 20/12/2004، والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها. والذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 25/10/1994، والمتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية،¹¹⁰ وكذا قرار وزارة النقل مؤرخ في 14/01/2006، يتضمن تنظيم مكتب أمن الشركة البحرية ومكتب الأمن المينائي وسيرهما.

يحدد المرسوم 04-418 التزامات وزارة النقل، وتوجيهات البحرية التجارية المعينة كنقطة اتصال وطنية واحدة، وشركات النقل البحري وكذلك التزامات شركات الموانئ. كما أنشأ هذا المرسوم السلطات والهيئات المسؤولة عن أمن السفن ومرافق الموانئ. هذه هي مركز العمليات للسلامة والأمن البحريين (COSS)، واللجنة الوطنية لأمن الملاحة البحرية والموانئ، ومركز عمليات الطوارئ (CDOU)، واللجنة المحلية لأمن الملاحة البحرية والموانئ. بالإضافة إلى ذلك، ووفقاً للمادة 4 من المرسوم الصادر عام 2004، صدر المرسوم المؤرخ 14 كانون الثاني / يناير 2006 بشأن تنظيم وعمل مكتب أمن شركة الشحن ومكتب أمن الموانئ، وتطبيق المعايير الأمنية. أثار العديد من الصعوبات الفنية والتنظيمية وقبل كل شيء المالية. من أجل تطبيق المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، قامت الجزائر بنشر جميع الموارد البشرية والمالية اللازمة لتكون حاضرة، ولا سيما من حيث التدريب. تم تنفيذ إجراءات التعريف والتدريب لعدد معين من ضباط الأمن في الشركات والسفن والموانئ في المدرسة البحرية العليا، من ناحية أخرى، وتجدر الإشارة إلى أنه تم اعتماد ما يقرب من 48 سفينة، وأن التقييمات الأمنية ووضع الخطط الأمنية تخص 11 ميناءً وطنياً. يشكل رمز ISPS مساهمة كبيرة، ويساهم نهج الجودة الخاص به في توضيح مهام مختلف أصحاب المصلحة في الأمن البحري، كما أنه يجعل من الممكن تحديد السلطة المسؤولة عن تنفيذ الخطط الأمنية، سواء على متن السفن أو على مستوى مرافق الموانئ.

ومع ذلك، فإن تنفيذه يتطلب جهوداً معينة، خاصة على المستوى المالي، حيث أن الاستثمارات الإلزامية مطلوبة، خاصة على مستوى موانئنا.¹¹ ويطرح الأستاذ "حدوم كمال" سؤالاً جوهرياً وهو "من سيتحمل التكاليف الناتجة عن تركيب المعدات، الدولة أم أصحاب السفن أم الموانئ؟"

الخاتمة :

في الختام، يمكننا القول أنه على الرغم من الإجراءات التي اتخذها المجتمع الدولي حتى الآن لمكافحة الإرهاب، لا يزال التهديد فعلياً موجوداً جداً في البحر الأبيض المتوسط. إن عدم الاستقرار السياسي شرق المتوسط ولعدد كبير من دول الجنوب يمكن أن يغذي الحركات المتطرفة ويتركها أكثر إبداعاً في ارتكاب الأعمال الإرهابية الجديدة، سواء في البر أو في البحر. من المهم أن نتذكر أن الإرهاب كان دائماً موضوعاً سياسياً للغاية يجعل من المعاهدة تحدياً للقيام به. إن الطبيعة المتغيرة والمتكيفة للإرهاب تجعل من شبه المستحيل ضمه

بطريقة قانونية شاملة. إن الوضع الراهن هو نظام خاضع للضوابط وغير فعال وما لدينا هو مجموعة من بعض الأحكام العامة التي تضمنتها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بالإرهاب وقواعد محددة قليلة من الناحية الإجرائية، في حين أنّ قرارات مجلس الأمن تتغلب على المبادئ العامة لقانون البحار. قد تكون المعايير الحالية غير كافية لمعالجة مشكلة الإرهاب البحري، والمشكلة ليست القانون نفسه، بل الظروف العملية. حتى وإن صيغت المعاهدات بعناية لا يمكن أن تكون ناجحة إذا لم تف بالوضع الذي صيغت من أجله.

قانون الإرهاب لا يزال يتطور بسبب تطور الظاهرة الإرهابية ويتطلب تعديلات مستمرة لأن الإرهاب مستمر. لذا يجب على المجتمع الدولي إدراج تعريف للإرهاب عموماً وللإرهاب البحري خاصة ترعاه الجهات القانونية المختصة دولياً دون الدخول في اللغط السياسي الدولي، وإبرام اتفاقية شاملة لمكافحة الإرهاب وتوحيد إجراءات التدخل ضد السفن المشتبه فيها وقواعد إنفاذ القانون. أما على مستوى البحر الأبيض المتوسط فيجب دعم شراكة حقيقية لمكافحة الإرهاب البحري وذلك بإنشاء قوة بحرية تؤدي مهام الشرطة البحرية تسمح برقابة السفن وتفتيشها في إطار مدونة قانونية وقضائية لإنفاذ وتطبيق القانون ضد المجرمين مع احترام حقوق المتهمين ومحاكمتهم حسب قواعد المحاكمة العادلة المنصوص عليها في القانون الدولي.

الهوامش:

¹Khanssa LAGDAMI, *La menace du terrorisme maritime en Méditerranée*, Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes Vol. 18, 2012/1, P.1.

<http://www.droit.univ---nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/cdmo/cdmo.php>

² لفهم طبيعة المخاطر الأمنية التي تواجهها الدول المغاربية خاصة تلك الخاصة بالإرهاب البحري والهجرة غير الشرعية، يمكن الاطلاع على:

Kamel HADDOUN, « Les Pays Maghrébins face aux Actes illicites en Méditerranée », Colloque national sur « Les problèmes sécuritaires dans l'espace Maghrébins : Systèmes critiques interdisciplinaires », organisé par la Faculté de Droit de Boudouaou, Université de Boumerdes, Boudouaou le 10 Février 2020, non publier.

³Alexis WILLER, « Les aspects maritimes de lutte contre le narcotrafic, le terrorisme et le trafic de migrants : l'exemple français », Bulletin d'Études de la marine n°30, Centre d'études stratégiques de la marine, décembre 2004, P.37.

⁴Marcel N'GOUYA, *La criminalité en mer, Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports • Articles et études doctrinales Juillet 2009 • N°1*, (pp.37-43), P.40.

⁵Petra Amižić JELOVČIĆ & Dragan BOLANČA, *Combating maritime terrorism under the international law and European law, Scientific Cooperation International Journal of Law and Politics Vol 2, Issue 1, July 2016*, pp.34-35.

⁶عبد الناصر حريز، النظام السياسي الإرهابي الدولي: دراسة مقارنة مع النازية والفاشية والنظام العنصري في جنوب إفريقيا، ط 1، مكتبة مدبولي، القاهرة، 1997، ص.ص.32-34.

⁷Alex SCHMID and Albert JOGNAM, *Political terrorism: A new guide to actors, authors, concept, databases, theories and literature*, Amsterdam: transaction Books, 1988, p.28.

⁸Laqueur WALTER, *The age of terrorism*, ED 2, Boston: Little & Brown, 1987, p.143.

⁹عبد العزيز محمد سرحان، "حول تعريف الإرهاب الدولي وتحديد مضمونه من واقع القانون الدولي وقرارات المنظمات الدولية"، *المجلة المصرية للقانون الدولي*، المجلد 29، العدد 28، 1973، ص.173.

¹⁰أحمد محمود خليل، الجريمة المنظمة، الإرهاب وغسيل الأموال، المكتب الجامعي الحديث، الإسكندرية، 2008، ص.75.

¹¹Hugues EUDELIN, *Terrorisme stratégiques : Une menace en mer, Défense nationale et sécurité collective*, mars 2009, p.143.

¹²Yann TEPHANY, *Les compétences de l'État côtier face aux actes illicites intentionnels visant les plates-formes offshore*, Patrick Chaumette. *Economic challenge and new maritime risks management: What blue growth? Challenge économique et maîtrise des nouveaux risques maritimes : Quelle croissance bleue ?*, CHAPITRE 11, GOMILEX, 2017. hal-01792242f, P.242.

¹³Greenberg et al. "The Contemporary Threat of Maritime Terrorism." In *Maritime Terrorism: Risk and Liability*, (9-28). (RAND Corporation, 2006). p.9.

¹⁴Shukri SHAZWANIS, *Security community building in the Mediterranean Sea: The roles of NATO and European Union in managing maritime challenges*. PhD Thesis, Cardiff University, 2017, p.106.

¹⁵Akar, FURKAN. (2019). *Maritime security challenges in Mediterranean Sea and how NATO respond to them Thesis (PDF Available)*, August 2019, p.12.

¹⁶Eudeline HUGUES, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », *Hérodote*, 2016/4 (N° 163), p. 9-31. DOI: 10.3917/her.163.0009. URL : <https://www.cairn.info/revue-herodote-2016-4-page-9.htm>

¹⁷Eudeline HUGUES, *Le terrorisme maritime contemporain, Stratégique*, 2012/2(N° 100-101), P.269-304.DOI : 10.3917/strat.100.0269.URL : <https://www.cairn.info/revue-strategique-2012-2-p.269.htm>.

¹⁸*Le Terrorisme Maritime, Dossier D'étude, Centre D'enseignement supérieur De La Marine, Cedoc – Section «Études», Ministère De La Défense, France, 20 Janvier 2003*, p. 13.

¹⁹Ibid., pp.13-14.

²⁰ Eudeline HUGUES, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale » Document téléchargé depuis www.cairn.info - - - 197.207.40.26 - 15/07/2020 23:20, Op.cit., p.29.

²¹ No Name : Violence at Sea: The Legal Framework to Combat Maritime Terrorism, Master Thesis in Law of the Sea, September 2016, Faculty of Law, the arctic univ of Norway, p.9.

²² هجوم باردو، 2015/03/21، تاريخ التصفح: 2018/09/13 متاح على:

<https://www.aljazeera.net/encyclopedia/events/2015/3/21>

²³ Michele TAUFER, *The Evolution of Maritime Security in the Mediterranean Sea: Past, Present and Future Perspectives*, Strategic Studies, Vol. 35, No. 4 (Winter 2015), pp. 45-60, Institute of Strategic Studies Islamabad, p.54.

²⁴ تنظيم "ولاية سيناء" يتبنى تفجير زورق عسكري مصري، 2015/07/16، ت.ت: 2019/06/12، متاح على:

<https://www.dw.com/ar/>

²⁵ الجيش المصري يعلن فقدان 8 جنود في هجوم "إرهابي" على زورق للبحرية، 13 نوفمبر/ تشرين الثاني 2014، ت.ت: 2019/06/12، متاح على:

https://www.bbc.com/arabic/middleeast/2014/11/141112_egypt_army_fighting_s_ea

²⁶ Michele TAUFER, *The Evolution of Maritime Security in the Mediterranean Sea*, Op. cit, P.53.

²⁷ الجمعية العامة، في جو من الحرية أفسح: صوب تحقيق التنمية، والأمن، وحقوق الإنسان للجميع، A/59/2005، 2005/03/21، ص.38.

²⁸ «ثلاثة أمثلة شهيرة وحاسمة في الوعي الجماعي بالإرهاب البحري: الأولى أخيل لاورو: في 3 أكتوبر 1985، قبالة سواحل مصر وفلسطين المحتلة، والثانية حادثة مدينة بوروس: في 11 تموز / يولييه 1988، قرصنة السفينة السياحية مدينة بوروس قبالة ساحل اليونان من قبل منظمة أبو نضال، التقييم: اثني عشرة حالة وفاة، بينهم ثلاثة فرنسيين و80 جريحاً. والثالثة حادثة Silco: قبل عام، كانت نفس المنظمة تنقل ثمانية ركاب من قارب Silco. تم إطلاق سراح الرهائن الأوائل في عام 1990.

Voir : Jean-Paul. PANCRACIO, *L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international*. In : *Annuaire français de droit international*, volume 31, 1985. pp. 221-236. ; - City of Poros ship attack:

https://en.wikipedia.org/wiki/City_of_Poros_ship_attack ; Le Terrorisme Maritime, Dossier D'étude, op.cit., p.14.

²⁹ من حوادث التفجير في البحر: * يو اس اس كولفي 12 تشرين الأول / أكتوبر 2000، وليمبورغ الذي وقع في خليج عدن في 6 أكتوبر 2002.

³⁰ دليل على هذا الهوس بالشيء البحري، قبض على عملاء لخلية نائمة من تنظيم القاعدة في المغرب في يوليو / تموز 2002 أثناء تحضيرهم لتفجير سفن تابعة لحلف الناتو أو الأسطول الأمريكي في مضيق جبل طارق. وكانت الهجمات ستنفذ من الجيوب الإسبانية في شمال المغرب باستخدام زودياك محشوة بالمتفجرات 454. زُعم أن عبد الرحيم الناشري قد تولى مسؤولية "الجهاد البحري" داخل تنظيم القاعدة قبل اعتقاله في أواخر عام 2002.

Voir : Éric FRECON, *La résistance des Etats est-asiatiques face au défi pirate*, Thèse IEP de Paris, 2007, P.187. ; -Al Qaeda : la marine d'Oussama Ben Laden. Alerte, la lettre du groupe GEOS, novembre 2003, n°18, p.1.

³¹ Khanssa LAGDAMI, *La menace du terrorisme maritime en Méditerranée*, Op.cit, P.3.

³² Kamel HADDOUM : « Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies », Université d'Alger1, Colloque International, « L'Intelligence Artificiel : Un nouveau Défi pour le Droit » Alger 27 et 28 Novembre 2018. les annales de l'université d'ALGER, numéro spéciale, (pp.61-82), N 7/2018, pp.61-76.

³³ DGITM / Direction des Affaires Maritimes, «Cyber sécurité» évaluer et protéger le navire, Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, Edition septembre 2016, Révision n°1 de février 2017, Pp.4-5.

³⁴ Thierry COQUIL, *Cyber sécurité » évaluer et protéger le navire*, Op.cit., p.3.

³⁵ *La cyber sécurité maritime, une question stratégique civile comme militaire*, SDMAGAZINE, 26 septembre 2019, date de visite : 16/07/2020 01 :17, URL : <https://sd-magazine.com/securite-numerique/cybersecurite>

³⁶ Eudeline HUGUES, «Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », op.cit., p.29.

³⁷ هجوم سببراني لهاكز صيفي استهدف شركات شحن وبيانات عملاء باستخدام برامج اختراق تستعمل الماسحات الضوئية. للاطلاع على الحادثة أنظر:

-Lucian CONSTANTIN, *Malware hidden in Chinese inventory scanners targeted logistics, shipping firms*, JUL 10, 2014 2:05 PM PDT, visited date :16/07/2020. available at : <https://www.networkworld.com/article>

³⁸ *La cybersecurity maritime, une question stratégique civile comme militaire*, Op.cit.

³⁹ Antoine IZAMBARD, *Comment la France veut créer un champion de la Cybersécurité maritime*, le 31.01.2020 à 11h47, date de visite : 03/02/2020 : <https://www.challenges.fr/high-tech>

⁴⁰ Eudeline HUGUES, « Le terrorisme maritime, une menace réelle pour la stabilité mondiale », Op.cit., P.29.

41 أنظر: المادة 25 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

42 أنظر: المواد 17-23 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

43 راجع: الجزء السادس-الجرف القاري من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

44 أنظر: المواد: 55-56-58 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

45 أنظر: المادة 73 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

⁴⁶ Jean-Pierre QUENEUDEC, «Unité et diversité des espaces maritimes», *Questions Internationales*, Paris, No. 14, juillet-août 2005, p.23

47 أنظر المادة 91 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

48 أنظر المادة 94-واجبات دولة العلم-من اتفاقية قانون البحار لعام 1982.

49 صدرت الاتفاقية سنة 1988 والبروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة في الجرف القاري واعتمدت في 10 مارس 1988 وبدأ تنفيذها في 1 مارس 1992. تبعتها بروتوكول اعتمد في 14 أكتوبر 2005؛ وبدأ تنفيذه 28 يوليو 2010.

50 محمد علي جعفر، مكافحة الجريمة المنظمة: مناهج الأمم المتحدة والتشريع الجزائري، مجد المؤسسة الجامعية للنشر والتوزيع، لبنان، 1998، ص. 158.

⁵¹ Adriano MENDY, *La lutte contre le terrorisme en Droit International*, Thèse Doctorat, Faculté de Droit et de science politique, Université de Reims Champagne-Ardenne, Université de Reims Champagne-Ardenne, 2009, P. 49.

⁵² Khanssa LAGDAMI, *La menace du terrorisme maritime en Méditerranée*, Op.cit., P.3.

53 صادقت الجزائر على البروتوكول المتعلق بقمع الأعمال غير مشروع ضد سلامة المنصات الثابتة على الجرف القاري بموجب المرسوم الرئاسي 271-10 المؤرخ في 03 نوفمبر 2010 الجريدة الرسمية العدد 68 لعام 2010.

54 راجع أحكام الاتفاقية لعام 1988 وبروتوكولها.

55 راجع المادة 8 مكرر من بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

⁵⁶ Natalie KLEIN, *Dispute Settlement in the UN Convention on the Law of the Sea*, New York: Cambridge Publishing, 2005, P.288.

⁵⁷ Peyman .H. K & Mohsen. A., *International Measures in the Fight against Maritime Terrorism*, Science Arena Publications Specialty Journal of Politics and Law Available online at :

www.sciarena.com 2016, Vol, 1 (1) : 67-79, p.71.

58 من بين الضمانات المنصوص عليها: (i) إيلاء الأهمية اللازمة لضرورة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر: (ii) وضمان معاملة جميع الأشخاص الموجودين على متن السفينة بطريقة تصون كرامتهم الأساسية كبشر، وطبقاً للأحكام المنطبقة من القانون الدولي، بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان: (ii) وضمان الصعود إلى متن السفينة وإجراء التفتيش عملاً بهذه المادة بموجب القانون الدولي المنطبق: (iv) وإيلاء العناية اللازمة بأمن وسلامة السفينة وحمولتها.

-أنظر المادة 8مك/10 من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 (النص الجامع لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ولبروتوكول عام 2005 للاتفاقية).

⁵⁹ Rachid EL HOUDAÏGUI, *l'opération active Endeavour et son impact sur le dialogue méditerranéen de l'OTAN*, Les paradoxes opérationnels et juridiques de l'OAE report, Nato Défense Collège (2007), PDF, P.38.

⁶⁰ https://www.unodc.org/tldb/pdf/res_1373_ar.pdf

⁶¹ Christian WALTER, *Terrorism*, in Max Planck Encyclopaedia of Public International Law (New York: Oxford University Press, 2015), p.65.

⁶² أنظر: المادة 1 من القرار 1373 لعام 2001.

⁶³ Wolfrum. R, *Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law*. (2008, p.24.at :

<https://pdfs.semanticscholar.org/0666/9a8b5cebf977110f2a10e482a41b463df706.pdf?>

⁶⁴ Cadre juridique universel contre le terrorisme ; Programme de formation juridique contre le terrorisme Module 2, UNODC, Vienne, 2018, p.11.

⁶⁵ Ibid, pp.

⁶⁶ Natalie KLEIN, *Maritime Security and the Law of the Sea*, Oxford University Press, 2011, P. 284.

⁶⁷ Juan Pablo Pérez-León ACEVEDO, *International Law and Maritime Terrorisme*, November 19, 2019, available at :

<https://www.ejiltalk.org/international-law-and-maritime-terrorism/>

⁶⁸ Ondřej FILIPEC, *The Evolution of EU counter-piracy Policy*, *European Journal of Transformation Studies*, Vol 5, No 1, 2017, P.26.

⁶⁹ Jean-Christophe MARTIN, *L'Union européenne et la lutte contre la piraterie, contre tout trafic illicite et contre le terrorisme en mer, Droit international de la mer et droit de l'Union européenne: cohabitation, confrontation, coopération?*, Actes du colloque de Monaco des 17-18 /10/ 2013, Pédone, Paris, 2014, PP.147-149.

⁷⁰ Article 1, Règlement (CE) No 2007/2004 du conseil, du 26 octobre 2004, portant création d'une Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, *Journal officiel de l'Union européenne*, L 349/1, 25/11/2004.

⁷¹ بن بوعزيز آسيا، سياسة الاتحاد الأوروبي في مواجهة الهجرة غير الشرعية، دراسات وأبحاث، العدد 7، رقم 18، مارس 2015، ص 34.

⁷² Angela CARPENTER, *Security and Europe's Sea Ports: Threats and Issues facing Maritime Gateways to Europe*, in: Maria O'NEILL, Ken Swinton & Aaron Winter, *New Challenges for the EU Internal Security Strategy*, Cambridge Scholars Publishing, 2013, P.59.

⁷³ Décision-cadre du Conseil n° 2002/475/JAI. Modifiant par la Décision-cadre du Conseil n° 2008/919/JAI

⁷⁴ Ibid., l'article 5.

⁷⁵ Ibid., l'art. 1 § 1.

⁷⁶ Voir :la Décision 2003/48/JAI du Conseil du 19 décembre 2002 relative à l'application de mesures spécifiques de coopération policière et judiciaire en matière de lutte contre le terrorisme, conformément à l'article 4 de la position commune 2001/931/PESC.

⁷⁷ Opérations et missions en cours et terminées, Mis à jour le : 08 August. 2019 12:11 :

https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_52060.htm

⁷⁸ جيمس بلاك (James Black) وآخرون، مياه مضطربة: لمحة موجزة حول التحديات الأمنية في منطقة البحر الأبيض المتوسط، مؤسسة RAND، 2017، ص.19.

⁷⁹ Operation Sea Guardian, 09 July. 2018 11 :36 :

https://www.nato.int/cps/fr/natohq/topics_136233.htm

⁸⁰ Opérations et missions en cours et terminées, Op.cit.

⁸¹ Opérations de l'UE en mer méditerranée, Fiche d'information actualisée le 4 octobre 2016 :

https://ec.europa.eu/homeaffairs/sites/homeaffairs/files/what-we-do/policies/securing-eu-borders/factsheets/docs/2016_1006/eu_operations_in_the_mediterranean_sea_fr.pdf

⁸² Article 1, Décision (PESC) 2015/778 du conseil, du 18 mai 2015, relative à une opération militaire de l'Union européenne dans la partie sud de la Méditerranée centrale (EUNAVFOR MED), J.Off.U.E., L 122, 19/05/2015, P. 32.

⁸³ Opérations De L'UE en mer Méditerranée ,Op.cit.

⁸⁴ معاذ محمد، الاتحاد الأوروبي يحاصر تدفق الأسلحة إلى ليبيا ومحاولات لإحياء دور «صوفيا» الثلاثاء 18/فبراير/2020-05:17 م، ت.ت: 2020/02/20، متاح على:

<https://www.almarjie-paris.com/13997>

⁸⁵ هناء أبو العز، الاتحاد الأوروبي يطلق عملية لفرض حظر تصدير الأسلحة على ليبيا بدءًا من الغد، الثلاثاء 31 مارس 2020 12:46، ت.ت: 2020/04/01، متاح على:

<https://www.youm7.com/story/2020/3/31>

⁸⁶ Opérations de L'UE en mer Méditerranée ,op.cit.

⁸⁷ Lisa Watanabe, 'EU-Maghreb Counter-Terrorism Cooperation: The Need for a More Holistic Approach', Geneva Centre for Security Policy, (PDF), December 2011, p. 2.

⁸⁸ تم تطوير ستة مشاريع في قلب المبادرة: * المركز الافتراضي الإقليمي لمراقبة الحركة البحرية (V-RMTC 5 + 5)، * مدرسة دفاع 5+5، * المركز الأوروبي المغاربي للبحوث والدراسات الاستراتيجية لغرب المتوسط ومقره تونس، * مركز تدريب لإزالة الألغام للأغراض الإنسانية، * مساهمة القوات المسلحة في حماية المدنيين في حالات الكوارث، مقترح الجزائر تم تطويره بالتعاون مع إسبانيا، * التعاون في قضايا البحث والإنقاذ (SAR).

⁸⁹ جيمس بلاك (James Black) وآخرون، مياه مضطربة، مرجع سابق، ص.20.

⁹⁰ اتفاق متعلق بالتعاون في مجال الأمن ومكافحة الإجرام المنظم بين فرنسا والجزائر المصادق عليه بموجب المرسوم الرئاسي 07-378، المؤرخ 2007/12/01، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 77، 2007.

⁹¹ المرسوم الرئاسي 08-08 المؤرخ في 2008/03/09، المتضمن التصديق على اتفاقية الشراكة بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الجمهورية الفرنسية وبروتوكولها الإداري والمالي المتعلق بوسائل التعاون الموقعين بالجزائر في 04 ديسمبر 2007 الجريدة الرسمية عدد 15 لعام 1988.

⁹² Kamel HADDOUM : « Le Droit Maritime Face aux nouvelles Technologies », op.cit., pp.71.72.

⁹³ Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Op.cit., P.8.

⁹⁴ محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية Code ISPS وأثرها على صناعة النقل البحري، الملتقى العلمي: قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، 13-14/04/2012 الموافق ل: 08/03/2012 (ص.ص:1-28)، ص.6.

⁹⁵ المستوى الأمني: هو توصيف لمدى احتمال وقوع حادثة أمنية أو الشروع فيها.

⁹⁶ Khanssa LAGDAMI, La menace du terrorisme maritime en Méditerranée, Op.cit., pp.8-9.

⁹⁷ انظر معايير الأداء لنظام الإنذار الأمني للسفن (القرار(136(76) MSC)، ومعايير الأداء المنقحة لنظم الإنذار الأمني للسفن (القرار(147(77) MSC).

⁹⁸ راجع الفرع الأول من المطلب الثاني للمبحث الأول من المقالة.

⁹⁹ Patrick CHAUMETTE, Cybersécurité dans le domaine maritime, action de l'état en mer / action at Sea, concepts, droit maritime, le navire, projet / the Project, 22/02/2017.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Ondřej FILIPEC, *op.cit*, P.27.

¹⁰² Yapo marina MADEL, *La lutte contre la criminalité maritime dans le golfe de guinée : cas de la cote d'ivoire et du Nigeria*, Programme de bourses de recherche nations unies-fondation nippone du japon 2012-2013, océan & Law of the Sea, UN, pp.41-42.

¹⁰³ Article 1, Directive 2005/65/CE du parlement européen et du conseil, du 26 octobre 2005, relative à l'amélioration de la sûreté des ports, Journal officiel de l'Union européenne, L 310/28, 25.11.2005.

¹⁰⁴ Ondřej FILIPEC, *op.cit.*, p.27.

¹⁰⁵ Patrick CHAUMETTE, *Cybersécurité dans le domaine maritime*, *op.cit.*

¹⁰⁶ Art 7 du directive (UE) 2016/1148 du parlement européen et du conseil du 6 juillet 2016 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de sécurité des réseaux et des systèmes d'information dans l'Union, Journal officiel de l'Union européenne, L 194/15, 19.7.2016.

¹⁰⁷ Art 25 de la directive (UE) 2016/1148 du parlement européen et du conseil du 6 juillet 2016, L 194/25.

¹⁰⁸ Kamel HADDOUM, *L'action de l'Algérie en matière de sécurité et sûreté maritime* », « Le droit maritime dans tous ses états hommage méditerranéen à Pierre Bonassies, Philippe Delebecque et Christian Scapel », Presses Universitaires d'Aix Marseille, (pp.65-88), 2016, p.85.

¹⁰⁹ بتغة عبد الحفيظ، تدخل الدولة في أعالي البحار في ظل القانون الدولي العام، مذكرة لنيل شهادة الماجستير قانون دولي وعلاقات دولية، كلية الحقوق بودواو، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2015/2016، ص.127.

¹¹⁰ Djamel Derardja, *op.cit*, p.139.

¹¹¹ Kamel HADDOUM, *L'action de l'Algérie en matière de sécurité et sûreté maritime* », *op.cit.*, pp.86-87.