

فاعلية الأمم المتحدة في مكافحة التهديدات

الأمنية البحرية

أ.م.د. عمر حمد كردي

جامعة تكريت / كلية القانون

omar.hamad@tu.edu.iq

The effectiveness of the United Nations in combating maritime security threats

Assistant Professor Dr. Omar Hamad Kurdi

Tikrit University / College of Law

المقدمة

وفي هذا الشأن، برز دور الأمم المتحدة كفاعل دولي مركزي في تنظيم العلاقات البحرية، والتصدي للتهديدات الأمنية التي تمس الملاحة البحرية، سواء أكانت تهديدات تقليدية، كالقرصنة، أم حديثة، كالإرهاب البحري، أو تهديدات غير مباشرة، كالجريمة المنظمة العابرة للحدود، أو النزاعات المسلحة في المناطق الساحلية. وقد شكّلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، الأساس القانوني الأشمل والأكثر تطوراً في تنظيم استخدامات أعالي البحار (البحار والمحيطات)، وبُيّنت من خلال أحكامها المبادئ العامة التي تحكم سلوك الدول في هذا المجال، بما في ذلك التعاون الدولي في مكافحة الجرائم البحرية.

لم تعد المياه الدولية (أعالي البحار)، بمنأى عن التهديدات والمخاطر التي أخذت في التزايد والتعقيد، لا سيما في ظل التطورات الجيوسياسية، والتغيرات التكنولوجية، والتنامي المطرد في الأنشطة غير المشروعة العابرة للحدود. ومن هنا، لم يعد الأمن البحري مجرد مسألة تتعلق بحماية السفن والموانئ، بل أصبح قضية أمن دولي بامتياز، تتقاطع فيها المصالح الاستراتيجية والاقتصادية والسيادية للدول، وتستدعي تدخلاً قانونياً ومؤسسياً دولياً متعدد الأطراف.

الجماعات المسلحة للوسائل البحرية في تنفيذ أعمال عدائية.

أهمية الدراسة

تكتسب أهميتها من كونها تسعى إلى تحليل الإطار القانوني الذي تؤسس له الأمم المتحدة في مجال مكافحة التهديدات الأمنية البحرية، وتقييم مدى فاعليته العملية في ضوء التطورات الحديثة، مع التركيز على دور الأجهزة الأمنية، كمجلس الأمن الدولي، والمحكمة الدولية لقانون البحار، والمنظمة البحرية الدولية، وغيرها من الهيئات ذات الصلة.

أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تقديم قراءة نقدية بناءً، تُسهم في تطوير الفهم القانوني والأكاديمي لدور الأمم المتحدة في حفظ أمن البحار والمحيطات، وتقديم توصيات عملية لصانعي القرار والباحثين في هذا المجال الحيوي.

إشكالية الدراسة

تتفرع عن هذه الدراسة إشكاليات متعددة، من بينها:

أن الواقع العملي المعاصر يطرح تساؤلات جوهرية حول مدى فاعلية المنظومة القانونية الدولية - وعلى رأسها الأمم المتحدة - في مواجهة التحديات الأمنية المتزايدة في البيئة البحرية. فما بين نصوص قانونية طموحة وآليات تنفيذ محدودة، تتجلى فجوة يصعب تجاهلها، خاصة في ظل غياب آلية دولية مركزية تضمن الامتثال، وتردع المخالفين، وتوفر أدوات استجابة سريعة للأزمات.

ولذلك سنسلط الضوء على الفجوات المؤسسية والاختصاصية في المنظومة الأمنية، وما إذا كانت الأمم المتحدة بحاجة إلى مراجعة أو تحديث آلياتها لتواكب طبيعة التهديدات الجديدة التي أصبحت أكثر تعقيداً وتنوعاً، بما في ذلك الهجمات السيبرانية على البنية التحتية للموانئ، أو إساءة استخدام السفن التجارية في نقل الأسلحة أو الأفراد المتطرفين.

لقد أفرزت السنوات الأخيرة شواهد ميدانية تكشف هشاشة النظام الدولي في هذا الصدد، منها استمرار أعمال القرصنة في القرن الإفريقي، وانتشار شبكات التهريب في البحر المتوسط، وتزايد الحوادث المرتبطة بالنزاعات الإقليمية في البحار المغلقة أو المناطق الاقتصادية الخالصة، فضلاً عن توظيف

وضع معايير أمنية ملزمة للسفن والموانئ من خلال مدونة الأمن الدولية، وذلك في المطلب الثالث.

المطلب الأول

اتفاقيات منظمة الأمم المتحدة في مكافحة التهديدات الأمنية البحرية

التزمت منظمة الأمم المتحدة ببذل جهوداً كبيرة من أجل تحقيق استقرار الأمن البحري، وتعزز ذلك من خلال التعاون الدولي وتبادل المعلومات وتعزيز القدرات البحرية للدول الأعضاء لمكافحة التهديدات الأمنية البحرية. كما كرست جهود قانونية استندت إلى تبني وتطوير اتفاقيات وبروتوكولات وقرارات دولية تهدف إلى تعزيز الأمن البحري ومكافحة التهديدات المختلفة، وتعزيز الأمن والاستقرار في المياه البحرية وحماية الحياة البشرية والبيئة البحرية. ومن هنا توجب علينا عرض هذا الدور لبيان مدى فاعليته في تحقيق السلم والأمن الدوليين.

لقد أبرمت الأمم المتحدة العديد من الاتفاقيات الدولية التي تعمل على تعزيز التعاون الدولي وتبادل المعلومات وتعزيز وتنمية قدرات القوة البحرية للدول الأعضاء، وتشجع على تطوير التشريعات والإجراءات الدولية لحماية الأمن البحري والتعاون في مجال حماية البيئة

- مدى كفاية قواعد قانون البحار في التصدي للتهديدات المعاصرة،
- دور مجلس الأمن في فرض تدابير أمنية بحرية،
- التحديات التي تواجه الدول النامية في تنفيذ التزاماتها البحرية في ظل التطور المستمر في طبيعة الجرائم البحرية،
- التداخل بين السيادة الوطنية ومتطلبات الأمن الجماعي.

منهجية البحث

استدعت منا هذه الدراسة اتباع المنهج الوصفي التحليلي القانوني من خلال؛ وصف الإطار القانوني الدولي المتعلق بالأمن البحري، وتحليل أدوات الأمم المتحدة القانونية والتنفيذية. وتوصيف الحالات العملية التي تدخلت فيها الأمم المتحدة. وأخيراً تقييم مدى نجاح هذه الآليات في تحقيق الأمن البحري.

هيكلية البحث

تنقسم هذه الدراسة بناءً على استعراض فاعلية الإطار القانوني الدولي للأمن البحري الذي تبنته منظمة الأمم المتحدة، إذ تناولت في المطلب الأول اتفاقيات الأمم المتحدة المتعلقة بالأمن البحري، ومن ثم تم تسليط الضوء على القرارات الدولية الصادرة عن مجلس الأمن الدولي والتي تعتبر من أهم الآليات التنفيذية الدولية في المطلب الثاني، كما تأنت الحاجة إلى دراسة دور المنظمة البحرية الدولية، في

والطاقة في هذه المنطقة (أنظر المادة (٢٥) والمادة (٤٤) والمادة (٥٤) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م).

٣. حماية البيئة البحرية: تعزز الاتفاقية حماية البيئة البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي في المياه الدولية. وتتضمن ذلك التزام الدول بتقديم تقارير عن الأنشطة البحرية وتقييم تأثيرها على البيئة البحرية (أنظر المادة (٢٤) اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م).

٤. تعزيز التعاون الدولي: تشجع الاتفاقية التعاون الدولي في مجال البحث العلمي والتكنولوجيا البحرية وتبادل المعلومات والخبرات بين الدول. وتعزز أيضاً التعاون في مجال مكافحة القرصنة والجريمة البحرية (أنظر المواد (١٩٢-١٩٦) وكذلك المواد (١٩٧-٢٠١) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م).

ومع ذلك، هناك بعض الثغرات القانونية التي تحد من فاعليتها، وبرزها عدم تصديق جميع الدول على الاتفاقية، إذ لا تزال هناك بعض الدول التي لم تصدق على اتفاقية قانون البحار، مما يقلل من قوة التزامها وتنفيذها الفعلي. ناهيك عن التفسيرات المختلفة لبعض أحكام الاتفاقية، إذ قد يحدث تفسير مختلف لبعض أحكام الاتفاقية بين الدول، مما يؤدي إلى

البحرية. وما يلي سنتعرض إلى أهم تلك الاتفاقيات:

أولاً: أبرزها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) لعام ١٩٨٢ م:

والتي تُعتبر إطاراً قانونياً شاملاً لتنظيم الأنشطة في المياه البحرية. إذ تُعزز الاتفاقية السيادة الوطنية للدول على مناطقها الاقتصادية الخالصة ومناطقها البحرية المشتركة، وتحدد حقوق وواجبات الدول بشأن البحار والملاحة والاستغلال الاقتصادي للبحر. لتساعد في تعزيز الأمن والاستقرار في المياه البحرية. والحفاظ على البيئة البحرية. وتتضمن الاتفاقية عدة أهداف رئيسية، بما في ذلك:

١. تحديد حقوق الدول في المياه الإقليمية: تحدد الاتفاقية حقوق الدول الساحلية في المياه الإقليمية التي تمتد لمسافة ١٢ ميلاً بحرياً من الساحل. وتتضمن هذه الحقوق السيادة على الموارد الطبيعية والحق في استغلال وإدارة الموارد البحرية.

٢. تحديد حقوق الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة: تحدد الاتفاقية حقوق الدول في المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تمتد لمسافة ٢٠٠ ميلاً بحرياً من الساحل. وتتضمن هذه الحقوق الاستغلال الحصري للموارد الحيوية

عليها لاعتراضها على الفقرة ١١ من الاتفاقية).

على الرغم من هذه الثغرات، إلا أننا نجد اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ تُعد إنجازاً هاماً في تنظيم النشاطات البحرية وحماية الأمن البحري والبيئة البحرية، لمواجهة التحديات الحالية والمستقبلية.

ومن الجدير بالذكر، أنه تم إجراء عدة تعديلات منذ إبرام هذه الاتفاقية في عام ١٩٨٢م، إذ تم تعديلها من خلال بروتوكولات إضافية، ومنها بروتوكول ١٩٨٨م لمكافحة القرصنة، وبروتوكول ٢٠٠٥م لمكافحة القرصنة. هذه التعديلات تهدف إلى تعزيز التعاون الدولي في مجال مكافحة القرصنة وزيادة العقوبات على الأفراد والكيانات التي تشارك في أعمال القرصنة في البحار والمحيطات.

ثانياً. اتفاقية الأمم المتحدة لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨م (SUA Convention):

تم إبرام هذه الاتفاقية في روما عام ١٩٨٨م، ودخلت حيز النفاذ في عام ١٩٩٢م. وتعد من إحدى الأدوات القانونية الهامة في الجهود الدولية لمكافحة الجرائم البحرية، وضمان أمن وسلامة الملاحة البحرية (تم اعتماد هذه الاتفاقية في عام ١٩٨٨م، بعد حادثة اختطاف السفينة

عدم وضوح وتعقيد في تطبيقها. مما عرضها للانتقاد لكونها معقدة للغاية وصعبة الفهم، مما قد يؤدي إلى الارتباك والنزاعات بين الدول، وقد تواجه الدول صعوبة في تنفيذ ورقابة الالتزامات المنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار، خاصة فيما يتعلق بالمراقبة والتفتيش وإنفاذ القوانين. نتيجة تفاوت الإمكانيات بين الدول المتقدمة التي صاغت نصوص الاتفاقية وما بين إمكانيات الدول النامية، ناهيك عن التحديات الناجمة عن التغيرات المناخية، إذ قد تتعرض المناطق الساحلية والموارد البحرية لتهديدات جديدة نتيجة للتغيرات المناخية، والتي قد تتطلب تعديلات في إطار اتفاقية قانون البحار (صادقت على الاتفاقية ١٦٨ دولة. ولاحقاً تم التوقيع على الاتفاق المتعلق بتنفيذ الفقرة ١١ من الاتفاقية في ١٩٩٤، لتعديل الاتفاقية الأصلية. ووقعت ثلاث دول أخرى أعضاء في الأمم المتحدة (مصر والسودان والولايات المتحدة الأمريكية) على الاتفاقية لكنها لم تصادق عليها. ووفقاً للمادة ٤ من الاتفاقية بعد اعتمادها، تصبح أي دولة تصادق على الاتفاقية طرفاً في الاتفاقية. بالإضافة إلى أنه يمكن فقط للدول الأطراف في الاتفاقية المصادقة على الاتفاقية. على الرغم من أن الولايات المتحدة ساعدت في تشكيل الاتفاقية وتنقيحاتها اللاحقة، وتوقيعها على اتفاق ١٩٩٤ بشأن التنفيذ، إلا أنها لم تصادق

اتفاقية الأمم المتحدة لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ م).

إلا أن هذه الاتفاقية لم تخلو من الثغرات القانونية، إذ نجد أن الاتفاقية تركز بشكل كبير على معاقبة الجرائم بعد وقوعها، بدلاً من التركيز على الإجراءات الوقائية من تلك الجرائم. وبالرغم من أن الاتفاقية تشجع على التعاون الدولي، إلا أن تطبيقها يعتمد بشكل كبير على التعاون الطوعي بين الدول، مما قد يؤدي إلى ضعف التنفيذ في بعض الأحيان، أضف لذلك عدم مصادقة بعض الدول على الاتفاقية هذا بعد ذاته يضعف من فاعلية التعاون الدولي في مكافحة الجرائم البحرية. كما أن الاتفاقية لا تشمل أنواعاً جديدة من التهديدات البحرية، مثل القرصنة الحديثة والتهديدات الإرهابية. بمعنى أنها غير شاملة لكافة تهديدات الأمن البحري.

ولذلك تم تحديث هذه الاتفاقية بموجب البرتوكول الملحق بها لعام ٢٠٠٥ م، من أجل تعزيز أمن الملاحة البحرية في مواجهة التهديدات الإرهابية والجرائم الدولية الأخرى التي تستهدف السفن (مع تزايد التهديدات الإرهابية العالمية، وخاصة بعد هجمات ١١ أيلول ٢٠٠١ م، تبين أن الاتفاقية الأصلية لم تكن كافية لمواجهة التحديات الجديدة. لذا، تم

الإيطالية أكيلي لاورو عام ١٩٨٥ م، التي أظهرت ضعفاً في الحماية القانونية ضد الأعمال غير المشروعة الموجهة إلى السفن. هدفت الاتفاقية إلى منع الأعمال غير المشروعة التي تهدد سلامة الملاحة البحرية ومكافحة الإرهاب البحري من خلال تجريم هذه الأعمال والتعاون الدولي في ملاحقتها. راجع في تفصيل أكثر التالي:

(A. Dominguez, 2023.

Pp102-118.)

تهدف هذه الاتفاقية إلى تعزيز الأمن البحري من خلال تجريم الأفعال غير المشروعة التي تهدد سلامة الملاحة البحرية. ومن أبرز الأحكام الرئيسية التي احتوتها: أنها حددت الأفعال التي تُعتبر جرائم بحرية، مثل اختطاف السفن، القيام بأعمال عنف ضد الأشخاص على متن السفينة، تدمير السفن أو التسبب في أضرار جسيمة للسفينة أو حمولتها. كما نصت الاتفاقية على ضرورة تسليم المجرمين الذين يرتكبون هذه الجرائم البحرية إلى الدول التي تطلب تسليمهم لمحاكمتهم. وتحت الاتفاقية الدول على التعاون في التحقيقات وتبادل المعلومات المتعلقة بالجرائم البحرية. كما وتُلزم الدول الأطراف إما بمحاكمة الجناة الموجودين على أراضيها أو تسليمهم إلى دولة الاختصاص القضائي لمحاكمتهم (أنظر المواد (٤-٥-٦-٧-٨) من

لقد أكد البروتوكول على تعزيز التعاون بين الدول لمكافحة الجرائم المتعلقة بالملاحة البحرية، خاصةً فيما يتعلق بتبادل المعلومات والاستخبارات حول الأنشطة الإرهابية أو الشحنات الخطرة. والسماح بالتدخل من قبل دول أخرى في بعض الحالات، إذا كانت هناك أدلة على أن سفينة تُستخدم في أنشطة غير قانونية، مما يعزز الجهود الدولية في مواجهة التهديدات الأمنية البحرية. كما أتاح البروتوكول للدول الأطراف إمكانية طلب تفتيش السفن المشتبه في أنها تُستخدم لنقل مواد أو أشخاص متورطين في جرائم إرهابية، أو حتى في المياه الدولية، وذلك بالتنسيق مع الدولة التي تحمل السفينة علمها. ومن الإضافات المهمة للبروتوكول هو حماية الملاحة البحرية من الأنشطة المتعلقة بتهريب الأسلحة النووية، أو أي مواد قد تُستخدم لتصنيع أسلحة دمار شامل (أنظر المادة (الثالثة مكرره ثالثاً) من البرتوكول الملحق لعام ٢٠٠٥ م. كما ينظر المادة (الخامسة) من ذات البرتوكول).

ونجد أن في هذا البرتوكول أهمية في تعزيز قدرة الدول على مكافحة الإرهاب البحري ويمنحها إطاراً قانونياً، لملاحقة الجماعات الإرهابية، أو الأفراد المتورطين في أعمال تهدد سلامة الملاحة البحرية. ويوسع من نطاق التعاون الدولي لمواجهة التهديدات البحرية

التفاوض على بروتوكول ملحق بالاتفاقية، واعتمد في عام ٢٠٠٥ م لتعزيز الأدوات القانونية لمكافحة الإرهاب البحري والجرائم التي يمكن أن تؤثر على سلامة الملاحة).

إن أهم ما جاء في بروتوكول ٢٠٠٥ م، توسيع نطاق الجرائم إذ أضاف البروتوكول مجموعة من الجرائم الجديدة التي يمكن ملاحقتها وفقاً للاتفاقية، مثل: استخدام السفن كأسلحة أو لتنفيذ هجمات إرهابية، أو نقل مواد محظورة، مثل الأسلحة النووية أو الكيماوية أو البيولوجية. أو نقل الإرهابيين أو الأشخاص المتورطين في جرائم إرهابية على متن السفن. أو استخدام السفن في نقل معدات أو تكنولوجيا قد تسهم في تصنيع أسلحة دمار شامل (أنظر المادة (الثالثة مكرره) من البرتوكول الملحق لعام ٢٠٠٥ م).

كما تم تجريم الأنشطة المتعلقة بالإرهاب، إذ أصبح بالإمكان ملاحقة الأشخاص المتورطين في تمويل، أو تخطيط، أو تنفيذ أعمال إرهابية موجهة ضد السفن أو الموانئ البحرية. وينص البروتوكول أيضاً، على ضرورة أن تجرم الدول الأطراف هذه الأعمال في قوانينها الوطنية وأن تكون قادرة على ملاحقة ومحاكمة مرتكبيها (أنظر المادة (الثالثة مكرره ثانياً) من البرتوكول الملحق لعام ٢٠٠٥ م).

المشتركة من خلال تبادل المعلومات والتنسيق في العمليات البحرية. ويعتبر أساس قانوني لتجريم استخدام السفن في الأنشطة الإرهابية، بما في ذلك تهريب الأسلحة أو نقل الإرهابيين. أيضاً يساهم هذا البروتوكول في حماية الأمن البحري الدولي من خلال تشجيع الدول الأعضاء على تبني قوانين وطنية تتماشى مع أحكام البروتوكول، ما يؤدي إلى ردع وملاحقة الأنشطة غير المشروعة.

ثالثاً. اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة لعام ١٩٨٩م:

اتفاقية بازل بشأن التحكم في نقل النفايات الخطرة والتخلص منها عبر الحدود، هي معاهدة دولية تهدف إلى تنظيم ومراقبة نقل النفايات الخطرة عبر الحدود الدولية، وضمان التخلص الآمن منها. تم اعتماد هذه الاتفاقية في عام ١٩٨٩م، وبدأت العمل في عام ١٩٩٢م، تحت رعاية برنامج الأمم المتحدة للبيئة.

أن من أهم أسباب ودوافع إنشاء هذه الاتفاقية في الثمانينيات، بدأت الدول الصناعية بنقل نفاياتها الخطرة إلى الدول النامية بسبب القيود البيئية الصارمة وارتفاع تكاليف التخلص منها في الدول الصناعية. وهذا تسبب في أزمات بيئية وصحية في العديد من الدول النامية

التي تقتصر إلى الإمكانات اللازمة لمعالجة هذه النفايات بشكل آمن. لذا جاءت هذه الاتفاقية استجابةً للقلق المتزايد من نقل النفايات الخطرة إلى البلدان الفقيرة، والتي تؤدي إلى تلويث البيئة والإضرار بالصحة العامة لسكانها.

تهدف اتفاقية بازل في الحد من نقل النفايات الخطرة

تغطي الاتفاقية أنواعاً عديدة من النفايات الخطرة، بما في ذلك:

- النفايات الكيميائية، مثل النفايات الصناعية والمواد السامة.
- النفايات الطبية.
- النفايات النووية.
- المخلفات المعدنية التي تحتوي على معادن سامة.
- النفايات الأخرى التي تعتبر ضارة للبيئة أو للصحة البشرية عند نقلها أو التخلص منها بطرق غير آمنة.

، عبر الحدود إلى أدنى حد ممكن خاصة إلى البلدان النامية، وضمان التخلص الآمن بيئياً من النفايات الخطرة، سواء أكان ذلك في الدولة المصدرة أم المستقبلية. ومنع التصدير غير القانوني للنفايات الخطرة إلى الدول التي لا تستطيع التعامل معها. والتقليل من إنتاج النفايات الخطرة في مصدرها قدر الإمكان، من

رابعاً. اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن
تغير المناخ لعام ١٩٩٢م:

يطلق عليها اتفاقية التنوع البيولوجي،
والتي تم اعتمادها في قمة الأرض فيريو دي
جانيرو لعام ١٩٩٢م، وتهدف إلى تحقيق حفظ
التنوع البيولوجي. والاستخدام المستدام لمكونات
التنوع البيولوجي. إضافة إلى التقاسم العادل
للمنافع الناشئة عن استخدام الموارد الجينية

(لورانس بواسون دي شازورن، اتفاقية الأمم
المتحدة الإطارية المتعلقة بتغير المناخ، مكتبة
الأمم المتحدة السمعية والبصرية للقانون الدولي،
مقال متاح على الرابط التالي:

United Nations Audiovisual Library
of International Law
www.un.org/law/avl

لتفصيل أكثر ينظر:

Security Council Report, "Maritime
Security", Monthly Forecast May
2025. (pp34-44.)

وتشتمل هذه الاتفاقية على حماية
الأنواع المهددة بالانقراض، والحفاظ على النظم
الإيكولوجية والمناطق الحيوية الهامة، بما في
ذلك البيئة البحرية التي تعتبر جزءاً حيوياً من
التنوع البيولوجي العالمي. لذا تم التركيز على
البحار والمحيطات كمحور مهم في هذه
الاتفاقية، إذ أنها تضم أكبر تنوع بيولوجي على

خلال تشجيع الدول على تبني سياسات وطنية
تدعم إدارة النفايات بشكل آمن ومستدام. وأخيراً
تعزيز التعاون الدولي في مجال إدارة النفايات
الخطرة بين الدول (أنظر المادة (٣) المادة (٤)
من اتفاقية بازل لعام ١٩٨٩م).

ونرى أن الاتفاقية ساهمت في رفع
الوعي العالمي حول المخاطر البيئية للنفايات
الخطرة. وشجعت الدول على تحسين إدارة
النفايات واتباع سياسات أكثر استدامة. ومنعت
العديد من النقلات غير القانونية للنفايات
الخطرة، خاصة إلى الدول النامية. وفي ذات
الوقت نجد تطبيق الاتفاقية قد يواجه تحديات في
بعض الدول النامية التي تفتقر إلى القدرة
التكنولوجية والمالية لتنفيذ الإجراءات البيئية
اللازمة. لذلك إن نقل النفايات غير القانوني لا
يزال يمثل تحدياً عالمياً، إذ تحاول بعض الدول
تجنب الضوابط الصارمة المتعلقة بهذا
الخصوص.

ختاماً نرى أن اتفاقية بازل تشكل إطاراً
قانونياً مهماً لتنظيم نقل النفايات الخطرة على
المستوى الدولي، وتهدف إلى حماية البيئة
والصحة العالمية العامة من الأضرار الناجمة
عن تلك النفايات.

وجه الأرض. من أجل الحفاظ على النظم البيئية البحرية، وهو أمر ضروري لضمان بقاء واستدامة التنوع البيولوجي في العالم (أنظر المادة (٣) من اتفاقية الاطار بشأن تغيير المناخ لعام ١٩٩٢م).

لقد تضمنت هذه الاتفاقية العديد من الجوانب المتعلقة بحماية التنوع البيولوجي في المحيطات والبحار، ومنها: حماية الأنواع البحرية المهددة بالانقراض مثل: الحيتان والسلاحف البحرية والشعاب المرجانية. وايضاً الحفاظ على النظم البيئية البحرية مثل: الشعاب المرجانية، والبحار المفتوحة، التي تعد بيئات أساسية للتنوع البيولوجي البحري. واخيراً مكافحة الأنشطة البشرية الضارة مثل الصيد الجائر، والتلوث، وتغير المناخ، التي تؤثر سلباً على النظم البيئية البحرية (أنظر المادة (٣) و (٤) من الاتفاقية الاطارية بشأن تغيير المناخ لعام ١٩٩٢م).

وكذلك تساهم اتفاقية التنوع البيولوجي في مكافحة تهديدات الأمن البحري من خلال حماية البيئة البحرية من الأنشطة التي قد تؤدي إلى تدهور النظم البيئية أو تهديد التنوع الحيوي. ومن أهم هذه التهديدات هي: الصيد الجائر الذي يؤدي إلى استنفاد الأنواع السمكية. والتلوث البحري الناتج عن السفن، وتسرب النفط، والمخلفات البلاستيكية. إضافة إلى التغيرات المناخية التي تؤدي إلى ارتفاع درجات حرارة المياه وتحمض المحيطات، مما يضر بالشعاب المرجانية والأنظمة البيئية البحرية الأخرى (تقرير مؤتمر الأطراف عن دورته الثالثة عشرة، المعقودة في بالي في الفترة من 3 الى 15 كانون الأول/ 2007. الجزء الثاني: التدابير التي اتخذها مؤتمر الأطراف في دورته الثالثة عشرة) خطة

بالي (1.FCCC/CP/2007/6/Add) ص ٦ وما بعدها).

خلاصة القول، تعد اتفاقية التنوع البيولوجي إطار قانوني عالمي لمواجهة التحديات البيئية المتعلقة بالتنوع البيولوجي، ولها دور واضح في حماية البيئة البحرية وتحقيق التعاون الدولي في مكافحة تغيير المناخ، وضمان استدامة النظم البيئية البحرية في المحيطات والبحار. من خلال انها الزمت الدول

أن لهذه الاتفاقية دور أساسي في تعزيز التعاون الدولي لحماية التنوع البيولوجي البحري. إذ اكدت على تعاون الدول الأطراف في تبادل المعلومات، وتطوير استراتيجيات مشتركة، وتوفير الموارد المالية والتقنية لدعم جهود الحفاظ على النظم البيئية البحرية، وبالأخص دعم الدول النامية.

بالإبلاغ عن انبعاثات الغازات الدفيئة، لكن نجد أن هناك أوجه للقصور أخرى انتابت هذه الاتفاقية من جهة عدم وجود التزامات قانونية صارمة على الدول الكبرى تجبرها على تقليل انبعاثاتها بشكل فعال، مما ترتب على ذلك استمرار الانبعاثات الدفيئة في الارتفاع، وهذا يعتبر مؤشراً بحد ذاته إلى ضعف تأثيرها المباشر في الحد من تغير المناخ، ولهذا تم تبني بروتوكول كيوتو ومن ثم اتفاق باريس لمعالجة أوجه القصور التي انتابتها.

خامساً. اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام ٢٠٠٠م:

في العقود الأخيرة من القرن العشرين، ازدادت الجريمة المنظمة وأصبحت أكثر تعقيداً وعابرة للحدود الوطنية، مما تطلب جهوداً دولية لمكافحةها. ونظراً لتعاظم خطر الجريمة المنظمة وتزايد الاتجار بالبشر والمخدرات وغسل الأموال، أدركت الدول ضرورة وضع إطار قانوني دولي شامل للتعامل مع هذه التحديات. لذا جاءت هذه الاتفاقية والمعروفة باسم (اتفاقية باليرمو) كمحاولة لتوحيد الجهود الدولية العالمية ضد الجريمة المنظمة.

لقد تم اعتماد هذه الاتفاقية من قبل الأمم المتحدة في عام ٢٠٠٠م. ودخلت حيز التنفيذ

في عام ٢٠٠٣م. وعلى الرغم من أنها ليست مخصصة بشكل حصري للجرائم البحرية، إلا أنها تتناول العديد من الجرائم التي يمكن أن تكون ذات صلة بالبحار، مثل الاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين، والتي غالباً ما تتم عبر البحار. وتهدف هذه الاتفاقية إلى مكافحة الجرائم المنظمة عبر الوطنية، وتعزيز التعاون الدولي في مكافحة الجريمة المنظمة وحماية الضحايا وتعزيز العدالة الجنائية الدولية. وتشمل ثلاث بروتوكولات تستهدف مجالات ومظاهر محددة للجريمة المنظمة، وهي:

١- بروتوكول مكافحة الجرائم العابرة للحدود، ويعاقب فيه على الاتجار بالأشخاص، وخاصة النساء والأطفال، وحماية ضحايا هذه الجرائم. ويُعتبر من أهم البروتوكولات المرتبطة بالاتفاقية، إذ يدعو إلى التعاون الدولي لملاحقة المتورطين في هذه الجرائم.

٢- بروتوكول مكافحة التهريب غير القانوني للمهاجرين عن طريق البر والبحر والجو. والذي يهدف إلى مكافحة تهريب المهاجرين، ويركز البروتوكول على حماية حقوق المهاجرين ومنع استغلالهم من قبل المهربين، مع تحسين التعاون الدولي لمنع هذا النوع من الجريمة.

٣- بروتوكول مكافحة صنع الأسلحة النارية وأجزائها ومكوناتها والذخيرة والاتجار بها بصورة غير مشروعة. ويهدف هذا البروتوكول إلى تشديد ضوابط نقل الأسلحة وضمان التتبع والمراقبة الفعالة لمنع وصول الأسلحة إلى المنظمات الإجرامية.

وتضمن الاتفاقية تبادل المعلومات والتعاون الدولي في مجال مكافحة الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية، وتحديد الجرائم المنظمة وتحديد العقوبات المناسبة لها، وتعزيز التدابير الوطنية والدولية لمكافحة الجريمة المنظمة، وتعزيز التعاون الدولي في مجال تدريب الكوادر القضائية والأمنية (أنظر تقرير مؤتمر الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية عن دورته الثانية، المعقودة في فيينا خلال الفترة من ١٠ إلى ٢١ تشرين الأول ٢٠٠٥ رقم الوثيقة (CTOC/COP/2005/8). متاح عبر الرابط التالي:

<https://documents.un.org> > ac

(cess.nsf > get > COP

أن أهم ما تضمنته هذه الاتفاقية من احكام هو تعريف الجريمة المنظمة عبر الوطنية فقد عرفت الجريمة المنظمة بدلالة المنظمة الإجرامية، حيث جاء فيها في المادة ٢ / أ- ما يلي "يقصد بتعبير جماعة إجرامية منظمة جماعة ذات هيكل تنظيمي مؤلفة من ثلاث

أشخاص أو أكثر موجودة لفترة من الزمن وتعمل بصورة متضافرة بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم الخطيرة والأفعال المجرمة وفقاً لهذه الاتفاقية، ومن أجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى".

أما الفقرة ب- فقد جاء فيها "يقصد بتعبير جريمة خطيرة سلوك يمثل جرماً يعاقب عليها بالحرمان التام من الحرية لمدة لا تقل عن أربعة سنوات أو بعقوبة أشد".

وما يلاحظ على التعريف أنه ركز على المنظمة الإجرامية التي تمارس النشاطات الإجرامية بحيث أشار التعريف إلى مجمل عناصر التنظيم المتمثلة في الاستمرارية، والسعي لتحقيق الربح المالي بارتكاب الجرائم الخطيرة.

راجع في تفصيل أكثر:

United Nations Institute for
Disarmament Research (UNIDIR),
"All Hands on Deck at the United
Nations Security Council", 4
pp58-73..February 2025

وتجريم بعض الأنشطة مثل: غسل الأموال، والفساد الذي غالباً ما يساهم في ازدهار الجريمة المنظمة. كما تدعو الاتفاقية إلى تجريم كل الأنشطة التي تعرقل إجراءات سير العدالة. ووضعت الاتفاقية آليات لتسهيل تسليم المجرمين بين الدول، بما في ذلك أولئك

المتورطين في الجريمة المنظمة عبر الوطنية. وتعزز الاتفاقية التعاون القضائي بين الدول في مجال مكافحة الجريمة المنظمة، بما في ذلك مساعدة الدول في التحقيقات وتبادل الأدلة والمعلومات الجنائية. أيضاً تحت الاتفاقية الدول على اتخاذ تدابير وقائية لتجنب تفاقم الجريمة المنظمة، مثل تحسين الشفافية الحكومية ومكافحة الفساد (أنظر المواد (٥-٢٣) من اتفاقية باليرمو لعام ٢٠٠٠م).

رغم أهمية الاتفاقية ونجاحها في تعزيز التعاون الدولي، إلا أننا نرى أنها تواجه العديد من التحديات، ومنها عدم الالتزام الكامل من بعض الدول بتطبيق البروتوكولات أو تنفيذها بشكل فعال. ناهيك عن التعقيدات القانونية التي قد تعرقل تسليم المجرمين بين الدول أو التعاون في التحقيقات. إضافة إلى عدم توافر الموارد الكافية في بعض الدول لتطبيق التدابير المطلوبة في الاتفاقية بشكل كامل.

ومما تقدم تمثل اتفاقية باليرمو لعام ٢٠٠٠م، أداة حيوية في مكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية من خلال بروتوكولاتها الثلاثة، التي تسعى فيها إلى مكافحة الاتجار بالبشر، وتهريب المهاجرين، والاتجار غير المشروع بالأسلحة، وتعمل على تعزيز التعاون الدولي في هذه المجالات. ورغم التحديات التي

تواجهها الاتفاقية في التطبيق، إلا أنها تظل إطاراً قانونياً أساسياً في مواجهة التهديدات التي تمثلها الجريمة المنظمة الدولية.

المطلب الثاني

القرارات الصادرة عن الأمم المتحدة بشأن مكافحة التهديدات الأمنية البحرية

لقد أصدرت منظمة الأمم المتحدة عدة قرارات مهمة تتعلق بمكافحة التهديدات الأمنية البحرية، وهذه القرارات توفر الأساس القانوني لمواجهة المخاطر التي تتعرض لها الملاحة البحرية الدولية، بما في ذلك القرصنة، الإرهاب البحري، وتهريب والاتجار بالبشر، والجريمة المنظمة بكافة صورها. وفيما يلي بعض أهم القرارات التي تُعدّ أساسية في هذا الشأن:

أولاً. قرار مجلس الأمن رقم ١٣٧٣ في عام ٢٠٠١م:

قرار مجلس الأمن رقم ١٣٧٣ لعام ٢٠٠١ هو أحد أهم القرارات التي اتخذتها الأمم المتحدة في أعقاب هجمات ١١ ايلول ٢٠٠١م، حيث كان بمثابة نقطة تحول في الجهود الدولية لمكافحة الإرهاب الدولي. يهدف القرار إلى تعزيز التعاون الدولي لمكافحة الإرهاب من خلال وضع إجراءات ملزمة لجميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. لقد صدر هذا

ودعم الإرهابيين سواءً بشكل مباشر أو غير مباشر، والتعاون في ملاحقة المتورطين في الجرائم الإرهابية وتسليمهم.

لقد أكد القرار على ضرورة التعاون الدولي بين الدول لمكافحة الإرهاب، بما في ذلك تبادل المعلومات حول الشبكات الإرهابية والأفراد المتورطين والتعاون في مجال التحقيقات والملاحقات القانونية ضد الإرهابيين. وتعزيز التعاون الأمني بين الدول لوقف تدفق الأسلحة وتدريب الإرهابيين. كما يلزم القرار الدول إلى اتخاذ إجراءات وتدابير أمنية رادعة لمنع تنقل الإرهابيين عبر الحدود، مثل: تعزيز إجراءات مراقبة الحدود. وتدقيق جوازات السفر والوثائق الرسمية الأخرى. والتأكد من هوية المسافرين، واتخاذ تدابير للحد من استخدام السفر كوسيلة لتدريب الإرهابيين.

ولقد شدد القرار على ضرورة التزام الدول بالقوانين الدولية عند تنفيذ التدابير المتعلقة بمكافحة الإرهاب. ويتطلب هذا أن تتماشى الإجراءات الأمنية مع مراعاة حقوق الإنسان وحرياته الأساسية، والقانون الدولي الإنساني، وذلك لضمان عدم انتهاك حقوق الأفراد في مكافحة الإرهاب.

القرار بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة، مما يعني أنه ملزم قانونياً لجميع الدول الأعضاء ويمكن اتخاذ إجراءات عقابية في حال عدم الامتثال. بمعنى آخر يُعد هذا القرار تنظيمي دولي ويمثل أداة دولية شائعة، ويهدف هذا القرار إلى منع تمويل الإرهاب. وتجريم الأعمال الإرهابية على المستوى الوطني. كما يعزز التعاون الدولي في مكافحة الإرهاب، وإتاحة تبادل المعلومات بين الدول بشأن الأنشطة الإرهابية، وتقديم المساعدة للدول في تنفيذ التدابير اللازمة لمكافحة الإرهاب.

لقد تضمن القرار بعض الأحكام الرئيسية، فقد لزم الدول في البند الأول، تجميد الأصول المالية للأشخاص والجماعات المرتبطة بالإرهاب، سواءً أكانوا متورطين في تنفيذ الهجمات أم التخطيط لها أو تمويلها، وعدم تقديم أي نوع من الدعم المالي أو المادي للأشخاص أو الكيانات المتورطة في الإرهاب، ومنع الإرهابيين من الوصول إلى التمويل أو الأصول الأخرى التي قد تُستخدم في تنفيذ هجمات إرهابية.

ويُلزم القرار الدول وفقاً للبند الثالث منه، إصدار تشريعات وطنية تجرم جميع الأنشطة المتعلقة بالإرهاب، بما في ذلك: تمويل الإرهاب، والتخطيط، والتحريض على الهجمات الإرهابية،

تعتمد بشكل كبير على التعاون الطوعي بين الدول، ولكن القرار جعل من هذه الجهود الدولية إلزامية لجميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة. لقد كان رد فعل قوي وسريع على هجمات ١١ ايلول لعام ٢٠٠١م، وشكل خطوة مهمة في تعزيز الإطار القانوني الدولي لمكافحة الإرهاب. من خلال تقديم إجراءات ملزمة لتجريم الأنشطة الإرهابية، وتعزيز التعاون الدولي، وتبادل المعلومات، كما شجع على تطوير التشريعات الوطنية لمكافحة تمويل الإرهاب. وملاحقة الأفراد والجماعات المتورطة في الإرهاب على مستوى عالمي.

ثانياً. قرارات مجلس الأمن التي صدرت بخصوص مكافحة التهديدات الأمنية البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي:

صدر عن مجلس الامن الدولي القرار رقم ١٨١٦ لعام ٢٠٠٨م الذي يتعلق بشكل مباشر بمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال. إذ يمنح القرار تفويضاً مؤقتاً للدول بالتدخل في المياه الإقليمية الصومالية لمكافحة أعمال القرصنة، وهو استثناء مهم في القانون الدولي الذي عادة ما يقيد التدخل في المياه الإقليمية لدولة أخرى. وكما يسمح بمطاردة وملاحقة القراصنة حتى داخل المياه الإقليمية الصومالية،

من بين النتائج المهمة لهذا القرار هو إنشاء لجنة مكافحة الإرهاب. التابعة لمجلس الأمن، والتي تلعب دوراً في مراقبة تنفيذ الدول الأعضاء للقرار ١٣٧٣. وتقدم المساعدة التقنية للدول الأعضاء لتطوير قدراتها في مكافحة الإرهاب. وتقييم التشريعات الوطنية المتعلقة بمكافحة الإرهاب، وتسهيل التعاون الدولي وتبادل المعلومات بين الدول الأعضاء

[Security Council unanimously adopts wide-ranging anti-terrorism resolution; calls for suppressing financing, improving](#)

[United Nations. 28.](#)

كذلك أنظر p. Stefan Talmond, 170-179.

انظر: مجلس الأمن، قرار رقم ١٣٧٣ (٢٠٠١)، الوثيقة رقم S/RES/1373 (2001)، الأمم المتحدة، ٢٨ أيلول ٢٠٠١، الوثيقة رقم ٥٥٧٤١-٠١ (A).

(١). مجلس الأمن، القرار رقم ١٨١٦ (٢٠٠٨)، الوثيقة رقم S/RES/1816 (2008)، الأمم المتحدة، ٢ حزيران / ٢٠٠٨.

ونخلص إلى أن قرار ١٣٧٣ يمثل تحولاً جوهرياً في طريقة تعامل المجتمع الدولي مع الإرهاب، إذ كانت جهود مكافحة الإرهاب

يدعو إلى إنشاء آلية تنسيق دولية بين الدول والهيئات المعنية بمكافحة القرصنة (مجلس الأمن، القرار رقم ١٨٥١ (٢٠٠٨)، الوثيقة رقم S/RES/1851 (2008)، الأمم المتحدة، ١٦ كانون الأول/ ٢٠٠٨).

ثم مدد بعد ذلك القرار رقم ١٨٩٧ لعام ٢٠٠٩م، التفويض الممنوح للدول الأعضاء في الأمم المتحدة لاستخدام جميع الوسائل اللازمة لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال. وأكد على أهمية التعاون الإقليمي والدولي، بما في ذلك بناء القدرات المحلية في الصومال والمناطق المجاورة لمكافحة القرصنة (مجلس الأمن، القرار رقم ١٨٩٧ (٢٠٠٩)، الوثيقة رقم S/RES/1897 (2009)، الأمم المتحدة، ٣٠ تشرين الثاني/ ٢٠٠٩).

واستمر مجلس الأمن الدولي في تعزيز التدابير الدولية لمكافحة القرصنة قبالة ساحل الصومال، ووسع من دور المجتمع الدولي في دعم الدول المتضررة من القرصنة. بموجب القرار رقم ٢٠٢٠ لعام ٢٠١١م، والذي يدعو فيه إلى تنسيق الجهود بين الأساطيل البحرية المختلفة وتعزيز الملاحقة القانونية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال. يُجدد القرار التفويض الممنوح للدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة

ما عزز الجهود الدولية لمكافحة القرصنة في خليج عدن والمحيط الهندي (مجلس الأمن، القرار رقم ١٨١٦ (٢٠٠٨)، الوثيقة رقم S/RES/1816 (2008)، الأمم المتحدة، ٢ حزيران/ ٢٠٠٨).

وتبعه بعد ذلك القرار رقم ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨م الذي عزز من التدابير السابقة لمكافحة القرصنة في خليج عدن. كما منح صلاحيات الدول الأعضاء للقيام بعمليات عسكرية ضد القراصنة في المياه الإقليمية الصومالية لمدة ١٢ شهراً إضافية. وشجع الدول على تعزيز التعاون الدولي بين الأساطيل البحرية المشاركة في مكافحة القرصنة، بما في ذلك، حماية سفن برنامج الغذاء العالمي (مجلس الأمن، القرار رقم S/RES/1846 (٢٠٠٨)، الوثيقة رقم S/RES/1846 (2008)، الأمم المتحدة، ٢ كانون الأول/ ٢٠٠٨).

واكمل القرار رقم ١٨٥١ لعام ٢٠٠٨م، القرارات السابقة المتعلقة بالقرصنة قبالة ساحل الصومال، ويؤكد على أهمية التعاون الدولي لمكافحة القرصنة والأنشطة الإجرامية الأخرى في البحر. كما وسع هذا القرار الصلاحيات المتعلقة بعمليات ملاحقة القراصنة، بما في ذلك على الأراضي الصومالية، ما يشمل تدمير القواعد التي يستخدمها القراصنة على البر. كما

الاتحادية الانتقالية الصومالية لمدة ١٢ شهراً إضافية، مما يسمح لها بدخول المياه الإقليمية الصومالية واستخدام جميع الوسائل اللازمة لمكافحة هذه الأنشطة، شريطة إخطار الحكومة الاتحادية الانتقالية مسبقاً للأمين العام.

بالإضافة إلى ذلك، يدعو القرار جميع الدول والمنظمات الإقليمية المشاركة في هذه الجهود إلى إبرام اتفاقات أو ترتيبات مع البلدان الراغبة في احتجاز ومحاكمة الأفراد المتورطين في أعمال القرصنة، بهدف تسهيل التحقيقات والملاحقات القضائية، مع الحصول على موافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية. كما يحث القرار الدول على مساعدة الصومال في تعزيز قدرته على محاكمة الأفراد الذين يستخدمون الأراضي الصومالية للتخطيط أو تسهيل أو ارتكاب أعمال القرصنة والسطو المسلح، بما يتوافق مع القانون الدولي لحقوق الإنسان (مجلس الأمن، القرار رقم ٢٠٢٠ (٢٠١١)، الوثيقة رقم S/RES/2020 (2011)، الأمم المتحدة، ٢٢ تشرين الثاني/ (٢٠١١).

كما مدد مجلس الأمن الدولي التدابير الخاصة في مكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، مؤكداً على استمرار الجهود الدولية لضمان أمن الملاحة البحرية في هذه المنطقة. وحث على تقديم الدعم الفني واللوجستي إلى

الصومال من قبل الدول المتأثرة بالقرصنة، ويسعى إلى تعزيز الملاحقة القانونية للقرصنة، من خلال التأكيد على دول العلم والساحلية ودول الميناء ودول التي يحمل جنسيتها ضحايا أعمال القرصنة والسطو المسلح ومن ارتكبها ، ودول من لها الولاية القضائية بموجب القانون الدولي والقوانين الوطنية، في التعاون من أجل إثبات الولاية القضائية، من أجل محاكمة كل من يرتكب أو يمول أعمال القرصنة، وحث الدول على تجرم القرصنة في تشريعاتها الوطنية، كما دعا الصومال وبمشاركة دولية على انشاء محاكم متخصصة في محاكمة القرصنة، كأجراء عقابي بحق من يرتكبها أو من يمولها بموجب القرار رقم ٢٥٠٠ لعام ٢٠١٩م (مجلس الأمن، القرار رقم ٢٥٠٠ (٢٠١٩)، الوثيقة رقم S/RES/2500 (2019)، الأمم المتحدة، ٤ كانون الأول/ (٢٠١٩).

وفي الآونة الأخيرة، أصدر مجلس الأمن الدولي عدة قرارات تتعلق بمكافحة التهديدات الأمنية البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، مع التركيز على الهجمات التي تشنها جماعة الحوثيين على السفن التجارية. من أبرز هذه القرارات: القرار رقم ٢٧٢٢ لعام ٢٠٢٤ م ، والذي أدان فيه الهجمات

منطقة البحر الأحمر؛ لأنه عامل أساسي في تحقيق استقرار سلاسل الامدادات العالمية وفي التنمية الاقتصادية، وقد جدد مجلس الأمن بهذا القرار مطالبته للحوثيين بالوقف الفوري لجميع الهجمات ضد السفن التجارية، والإفراج الفوري عن السفينة "غالاكسي ليدر" وطاقمها. كما أكد على ضرورة معالجة الأسباب الجذرية لهذه الهجمات، بما في ذلك الصراعات التي تسهم في التوترات الإقليمية وتعطيل الأمن البحري، وحث جميع الدول الأعضاء على اتخاذ خطوات فعالة لمنع توريد الأسلحة والمواد ذات الصلة إلى الحوثيين(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٧٦٨ (٢٠٢٥)، الوثيقة رقم S/RES/2768 (2025)، الأمم المتحدة، ١٥ كانون الثاني/ (٢٠٢٥).

والخلاصة أن قرارات مجلس الأمن الدولي بشأن حفظ الأمن البحري في خليج عدن والمحيط الهندي، تُشكل إطاراً قانوني ملزم يمكن الدول من اتخاذ إجراءات حاسمة، سواء من خلال استخدام القوة أو من خلال تدابير أخرى لتعزيز الأمن البحري. وهذا ما يؤكد التزام المجتمع الدولي بضمان حرية الملاحة البحرية وأمن الممرات المائية الحيوية في المنطقة، مع

التي شنها الحوثيون على السفن التجارية وسفن النقل في البحر الأحمر، وطالبهم بالوقف الفوري لجميع هذه الهجمات التي تعيق التجارة العالمية وتقوض الحقوق والحريات الملاحية، بالإضافة إلى الإفراج الفوري عن السفينة "غالاكسي ليدر" وطاقمها المحتجز منذ ١٩ تشرين الثاني ٢٠٢٣. كما شدد القرار على ضرورة احترام حرية الملاحة البحرية وفقاً للقانون الدولي(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٧٢٢ (٢٠٢٤)، الوثيقة رقم S/RES/2722 (2024)، الأمم المتحدة، ١٠ كانون الثاني/ (٢٠٢٤).

والقرار ٢٧٣٩ لعام ٢٠٢٤م، والذي جدد فيه مطالبة الحوثيين بوقف جميع الهجمات ضد سفن النقل والسفن التجارية، وأكد مجدداً على ضرورة الإفراج الفوري عن السفينة "غالاكسي ليدر" وطاقمها. كما شدد على أهمية معالجة الأسباب الجذرية للنزاعات التي تسهم في التوترات الإقليمية والإخلال بالأمن البحري، وأكد على توخي الحذر وضبط النفس لتجنب المزيد من التصعيد في البحر الأحمر والمنطقة بشكل عام(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٧٣٩ (٢٠٢٤)، الوثيقة رقم S/RES/2768 (2024)، الأمم المتحدة، ١٥ شباط/ (٢٠٢٤).

أن القرار رقم ٢٧٦٨ لعام ٢٠٢٥م، والذي أكد فيه على أهمية الأمن البحري في

ثالثاً. القرارات التي صدرت بخصوص مكافحة التهديدات الأمنية البحرية في المحيط الأطلسي:

فيما يتعلق بالحفاظ على الأمن البحري في المحيط الأطلسي، أصدر مجلس الأمن الدولي عدة قرارات تهدف إلى تعزيز السلامة البحرية ومكافحة الأنشطة غير القانونية. ومن بين هذه القرارات: القرار رقم ٢٠٢٠ لعام ٢٠١١م، ركز هذا القرار على تعزيز الأمن البحري في خليج غينيا، حيث دعا الدول في المنطقة إلى تطوير استراتيجيات وطنية وإقليمية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر. كما حث المجتمع الدولي على تقديم الدعم للدول المعنية لتعزيز قدراتها في هذا المجال (مجلس الأمن، القرار رقم ٢٠٢٠ (٢٠١١)، الوثيقة رقم S/RES/2020 (2011)، الأمم المتحدة، ٢٢ تشرين الثاني/ ٢٠١١).

ومن ثم اصدر القرار رقم ٢٠٧٧ لعام ٢٠١٢م، وقد جاء هذا القرار مكملاً للقرار السابق، حيث طلب من الأمين العام للأمم المتحدة تقديم تقرير حول التهديدات التي تواجه الأمن البحري في خليج غينيا، وأوصى بتعزيز التعاون الإقليمي والدولي لمكافحة هذه التهديدات الأمنية (مجلس الأمن، القرار رقم ٢٠٧٧ (٢٠١٢)، الوثيقة رقم S/RES/2077).

التركيز على معالجة التوترات الإقليمية وتعزيز الدبلوماسية لتحقيق السلام والاستقرار.

ولكن يبقى الجدل قائم للتأويل في كيفية تطبيق هذه القرارات، خاصةً في ظل اختلاف القدرات والظروف الوطنية للدول. وبالرغم من كون القرارات ملزمة، إلا أن نجاحها يعتمد بشكل كبير على التزام الدول بتنفيذها وتوفير الموارد اللازمة. ففي حالة خليج عدن والمحيط الهندي، غالباً ما يواجه تطبيق هذه القرارات تحديات تتعلق بالنقص في القدرات العسكرية والتنسيق الفعال بين الدول المختلفة، ناهيك عن أنه يجب أن تُنفذ التدابير بما يحترم سيادة الدول، وهذا في بعض الأحيان يؤدي إلى معوقات أمام اتخاذ إجراءات صارمة أو مباشرة ضد التهديدات البحرية، خاصةً في المناطق التي تتعرض فيها بعض الدول لصراعات داخلية وضعف بالإداء الحكومي.

وبالتالي، يمكن القول إن قرارات مجلس الأمن الدولي، تُعتبر أداة قوية على الورق لتأمين حرية الملاحة الدولية، إلا أن فعاليتها العملية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى التعاون الدولي، والالتزام في توفير الإمكانيات اللازمة لتنفيذها بالشكل المطلوب.

(2012)، الأمم المتحدة، ٢١ تشرين الثاني/ ٢٠١٢.
(2016)، الأمم المتحدة، ١٥ تشرين الثاني/ ٢٠١٦.

ومن أجل تعزيز الأمن البحري ومكافحة الأنشطة غير القانونية، اصدر مجلس الأمن الدولي القرار رقم ٢٢٩٢ لعام ٢٠١٦م، والذي فوض فيه الدول الأعضاء بصلاحيات تفتيش السفن في أعالي البحار قبالة سواحل ليبيا، المشتبه في انتهاكها لحظر توريد الأسلحة المفروض على البلاد(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٢٩٢ (٢٠١٦)، الوثيقة رقم S/RES/2292 (2016)، الأمم المتحدة، ٢٣ حزيران/ ٢٠١٦).

وبعد ذلك صدر القرار رقم ٢٥٧٨ لعام ٢٠٢١م، والذي جدد فيه الإذن للدول الأعضاء بتفتيش السفن المشتبه في انتهاكها لحظر الأسلحة على ليبيا لمدة ١٢ شهراً إضافياً(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٥٧٨ (٢٠٢١)، الوثيقة رقم S/RES/2578 (2021)، الأمم المتحدة، ٣٠ نيسان/ ٢٠٢١).

كذلك مدد القرار رقم ٢٦٣٥ لعام ٢٠٢٢م، الإذن بتفتيش السفن قبالة سواحل ليبيا لمدة ١٢ شهراً أخرى، مؤكداً التزام المجتمع الدولي بمراقبة وتنفيذ حظر توريد الأسلحة إلى ليبيا(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٦٣٥ (٢٠٢٢)، الوثيقة رقم

ومن القرارات المهمة التي صدرت عن مجلس الأمن الدولي القرار رقم ٢٢٤٠ لعام ٢٠١٥م، والذي يتعلق بمكافحة تهريب البشر عبر البحر الأبيض المتوسط، وهي قضية أمنية بحرية خطيرة ترتبط بتهريب المهاجرين عبر البحر. وبموجب هذا القرار تم منح تفويضاً للدول الأعضاء، بتنفيذ عمليات بحرية في المياه الدولية لمكافحة التهريب البشر. كما يشتمل ذلك اعتراض السفن المشتبه بها والتي تستخدم في تهريب البشر من ليبيا، وغيرها من المناطق المحيطة(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٢٤٠ (٢٠١٥)، الوثيقة رقم S/RES/2240 (2015)، الأمم المتحدة، ٩ تشرين الأول/ ٢٠١٥).

ولاحقاً صدر القرار رقم ٢٣١٦ لعام ٢٠١٦م، والذي عزز فيه الجهود الدولية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، في خليج غينيا، الذي يُعد أحد أكثر المناطق تعرضاً لهذه التهديدات الأمنية البحرية في العالم. وأكد فيه على ضرورة تعزيز قدرات الدول الساحلية على مواجهة هذه التهديدات وحماية الملاحة البحرية(مجلس الأمن، القرار رقم ٢٣١٦ (٢٠١٦)، الوثيقة رقم S/RES/2316

الأطلسي، من خلال تطوير استراتيجيات وطنية وإقليمية، وتعزيز التعاون الدولي لمواجهة التهديدات والتحديات التي تواجه الملاحة البحرية في هذه المنطقة الحيوية.

رابعاً: قرارات مجلس الأمن الدولي في حفظ الأمن البحري في مضيق باب المندب وهرمز:

في السنوات الأخيرة، أصدر مجلس الأمن الدولي عدة قرارات تتعلق بمكافحة التهديدات الأمنية البحرية في مناطق مضيق باب المندب. فقد صدر عن مجلس الأمن القرار رقم ٢٢١٦ لعام ٢٠١٥م، والذي أكد فيه على أهمية اتخاذ تدابير متعلقة بالصراع في اليمن وتأثيراته على الأمن البحري في مضيق باب المندب والبحر الأحمر، بما في ذلك فرض عقوبات على الأفراد المتورطين في تهريب الأسلحة ودعم العمليات الإرهابية التي تهدد حرية الملاحة.

لقد شهد مضيق باب المندب تصاعداً كبيراً في التهديدات الأمنية، خاصة مع تزايد هجمات الحوثيين على السفن التجارية في البحر الأحمر منذ أواخر عام ٢٠٢٣م. وقد استدعى ذلك تحركاً مباشراً من مجلس الأمن الدولي، تمثل في إصدار القرار رقم ٢٧٢٢ بتاريخ ١٠ كانون الثاني ٢٠٢٤م، والذي يُعد أبرز قرار

(2022) S/RES/2635، الأمم المتحدة، ٢٩ حزيران/ ٢٠٢٢).

كما نجد أن مجلس الأمن الدولي قد ركز على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في منطقة خليج غينيا بالمحيط الأطلسي. بموجب القرار رقم ٢٦٣٤ لعام ٢٠٢٢م، والذي شدد من خلاله على أهمية تجريم الدول للقرصنة والسطو المسلح ضمن قوانينها المحلية ويدعو للتعاون الدولي لمعالجة أسباب هذه الجرائم، بما في ذلك تمويل الإرهاب في غرب ووسط أفريقيا. ونرى أن هذا القرار يسعى إلى تعزيز التعاون الدولي لمواجهة التهديدات البحرية في تلك المناطق الحيوية، وتسعى للحفاظ على حرية الملاحة والأمن البحري في ظل تصاعد التوترات في البحر الأحمر والمحيط الأطلسي (مجلس الأمن، القرار رقم ٢٦٣٤ (٢٠٢٢)، الوثيقة رقم (2022) S/RES/2634، الأمم المتحدة، ٢٩ حزيران/ ٢٠٢٢).

تُظهر هذه القرارات التزام المجتمع الدولي بتعزيز الأمن البحري في المحيط الأطلسي والمناطق المجاورة، من خلال تفويض الدول الأعضاء باتخاذ تدابير محددة لمراقبة ومنع الأنشطة غير القانونية في المياه الدولية. وتُظهر هذه الجهود التزام المجتمع الدولي والدول المعنية بتعزيز الأمن البحري في المحيط

أممي متعلق بحفظ الأمن البحري في هذه المنطقة. والذي يدعو إلى الوقف الفوري لكافة الأعمال العدائية، والهجمات التي تستهدف السفن التجارية والمدنية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب. ويطالب بالإفراج الفوري عن السفينة "غالاكسي لييدر" وطاقمها، الذين احتجزهم الحوثيون في تشرين الثاني ٢٠٢٣م.

كما شدد مجلس الأمن الدولي، في هذا القرار على ضرورة احترام حرية الملاحة البحرية وفقاً للقانون الدولي، ويؤكد على حق السفن التجارية في المرور الآمن. ويثني على جهود الدول الأعضاء والمنظمة البحرية الدولية لضمان سلامة الملاحة، ويشجع على اتخاذ تدابير لحماية السفن من الهجمات.

وأخيراً أكد على أهمية معالجة جذور النزاع، ويدعو إلى حل سلمي للأزمة مع احترام حقوق الإنسان والقانون الدولي. لقد جاء القرار في ظل تصاعد التوترات الإقليمية، خاصة مع تزايد الهجمات التي تهدد التجارة العالمية عبر البحر الأحمر وباب المندب، مما دفع شركات الشحن الدولية إلى تغيير مساراتها، وأدى إلى ارتفاع تكاليف النقل البحري (مجلس الأمن، القرار رقم ٢٧٢٢ (٢٠٢٤)، الوثيقة رقم S/RES/2722 (2024)، الأمم المتحدة، ١٠ كانون الثاني / ٢٠٢٤).

أما بالنسبة للأهمية الاستراتيجية القصوى لمضيق هرمز، كونه محوراً دائماً للتهديدات والتوترات، خصوصاً بين إيران والدول الغربية، لم يصدر مجلس الأمن الدولي حتى الآن قراراً محدداً أو منفصلاً يخص الأمن البحري في مضيق هرمز بذاته كما هو الحال مع باب المندب. إلا أن هناك أطراً قانونية دولية تنظم المرور والأمن في المضيق، وتتمثل في: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وتنص المادة ٣٨ منها: على حق المرور العابر لجميع السفن والطائرات في المضائق الدولية، بما فيها مضيق هرمز، مع التزام الدول المشاطئة بعدم عرقلة هذا المرور. إذ تعتبر الأعراف الدولية مضيق هرمز جزءاً من أعالي البحار، ويُعد أي تهديد أو محاولة لإغلاقه عدواناً وتهديداً للسلم والأمن الدوليين، مما يخول مجلس الأمن الدولي بالتدخل وفق المادة ٣٩ من ميثاق الأمم المتحدة إذا وقع تهديد للسلم والأمن الدوليين أو إخلال بهما.

أما فيما يتعلق بمواقف مجلس الأمن الدولي خلال أزمات سابقة مثل: "حرب الناقلات"، في الثمانينيات، اكتفى مجلس الأمن بإصدار بيانات ودعوات عامة لحفظ الأمن البحري دون قرارات خاصة بمضيق هرمز. وفي السنوات الأخيرة، ومع تصاعد التهديدات الأمنية البحرية، لم يصدر مجلس الأمن الدولي أي قراراً منفرداً

المنظمة غير مخولة بفرض أحكام إقليمية ملزمة بالدول، بل تضع معايير ومعاهدات دولية تُطبق طوعاً عبر انضمام الدول إليها وتفسيرها ضمن قوانينها المحلية.

وفي مجال الاتفاقيات الدولية ومعايير الأمن البحري الملزمة، فقد أبرمت المنظمة عدد من الاتفاقيات الدولية الملزمة التي تضع معايير فنية وأمنية للسفن والموانئ. وأهمها: اتفاقية السلامة البحرية: (SOLAS 1974) وهي أهم اتفاقية دولية في هذا المجال، تحدد الحد الأدنى لمتطلبات السلامة والأمان للسفن. وقد جرى تعديل هذه الاتفاقية مراراً، وأضيف إليها عام ٢٠٠٤م فصل خاص بالتدابير الأمنية (الفصل XI-2) (الدومان، منظمات واتفاقيات: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، منشور على موقع الدومان، متاح عبر الرابط التالي، تم الدخول في ٨ نيسان ٢٠٢٥: [https://www.al-dawman.com/article/solas-\(convention](https://www.al-dawman.com/article/solas-(convention)

وقد أصدرت المنظمة مدونة الأمن البحري (ISPS Code) مدونة دولية للأمن البحري تعتمد في إطار اتفاقية سولاس، وقد اعتمدها الدول الموقعة على سولاس في مؤتمر عقد في كانون الأول ٢٠٠٢م. فأصبحت المدونة جزءاً إلزامياً من الاتفاقية منذ ١ تموز ٢٠٠٤م، بحيث يكون الجزء A من المدونة ذو أحكام ملزمة

بشأن هرمز، بل تركزت الجهود الدولية على مبادرات التحالف، مثل: التحالف الدولي لأمن وحماية حرية الملاحة البحرية، بقيادة الولايات المتحدة (P. Marechal et al): (2023) 105324. pp22-24.

المطلب الثالث

دور المنظمة البحرية الدولية في وضع معايير أمنية بحرية ملزمة

١. تأسست

المنظمة البحرية الدولية، بموجب مؤتمر عقده الأمم المتحدة في جنيف عام ١٩٤٨م، ودخل اتفاق إنشائها حيز النفاذ عام ١٩٥٨م، وتعتبر هذه المنظمة متخصصة في مجال الملاحة البحرية، إذ تُكلف بتنسيق جهود الدول في وضع قواعد فنية وحلول لمشكلات النقل البحري الدولي في مجالات السلامة، والأمن البيئي والأمن البحري. ونصت الاتفاقية المؤسّسة على أهداف منها، العمل على تحسين الأمن في البحار، ومكافحة التلوث البحري، وغيرها. ويُفهم من وضعها القانوني المتخصص تحت مظلة الأمم المتحدة (وفق ميثاقها)، أن

بالمياه النفطية، واتفاقية التدريب البحري، تشكل إطاراً قانونياً ملزماً للدول الموقعة، ويعدّ كل ما تعتمده المنظمة البحرية الدولية من معايير أمنية جزءاً من هذه الاتفاقيات أو مستتباً منها.

ونجد إن الأساس القانوني لالتزام الدول الأعضاء بالمعايير الأمنية البحرية، تنبثق من كونها معاهدات دولية ملزمة للأطراف المتعاقدة. فالدول التي صادقت أو انضمت إلى اتفاقية سولاس لعام ١٩٧٤م، ومدونة الأمن البحري، توافق بموجب القانون الدولي على تنفيذ أحكامها في نظامها القانوني الداخلي والتزامها بها في موانئها وسفنها. ووفقاً للقاعدة القانونية، (كل معاهدة نافذة تلزم أطرافها ويجب عليهم تنفيذها بحسن نية)، بمعنى أن كل دولة تصبح ملتزمة قانوناً بمقتضيات الاتفاقية لحظة إبرامها (انظر: اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لعام ١٩٦٩م، المادة ٢٦، التي تنص على أن: "كل معاهدة نافذة تلزم أطرافها ويجب عليهم تنفيذها بحسن نية"، اعتمدت في ٢٣ أيار ١٩٦٩م، ودخلت حيز النفاذ في ٢٧ كانون الثاني ١٩٨٠م، منشورة في:

United Nations, Vienna Convention on the Law of Treaties (1969), United Nations Treaty Series, vol. 1155, p. 331. متاح عبر الرابط : (تم الدخول في ١١

(الالتزام بالاشتراطات الأمنية) والجزء B إرشادياً، ومقتضى ذلك أن جميع الدول الأطراف في اتفاقية سولاس ملزمة فعلياً، بتطبيق متطلبات مدونة الأمن البحري ضمن تشريعاتها الوطنية (انظر International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code، هيئة الملاحة والموانئ البحرية في سنغافورة (Maritime & Port Authority of Singapore)، منشور على الموقع الرسمي للهيئة عبر الرابط التالي: تم الدخول ٨ نيسان ٢٠٢٥:

<https://www.mpa.gov.sg/web/portal/home/maritime-companies/port-operations/isps-code>

٢. هذا وقد أشرفت المنظمة على إبرام اتفاقية مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨م، والتي تم ذكرها سابقاً ضمن سياق الاتفاقيات الدولية. وهي اتفاقية دولية اعتمدها المنظمة، لمكافحة الإرهاب البحري، والخطف. إذ تتلزم الدول الأطراف بمعاينة الأفعال الإرهابية الموجهة ضد السفن البحرية والمنشآت البحرية. ٣. هذه الاتفاقيات وغيرها، مثل الاتفاقية الدولية لمنع التلوث

(SOLAS), 1974",

available

at: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-1974.aspx>

(SOLAS), 1974.aspx تم

الدخول في ١١ نيسان ٢٠٢٥).

٥. ولابد من التنبيه إلى أن المنظمة

البحرية الدولية لا تملك سلطة

تنفيذ ذاتية، ولكنها وضعت

آليات لمراقبة تطبيق الدول

للأحكام الأمنية، ومنها نظام

تدقيق الدول الأعضاء، إذ أدخل

فصل جديد في اتفاقية

سولاس عام ٢٠١٦م. (الفصل

الثالث عشر) لتحديد آلية إلزامية

لتدقيق أداء الدول في تنفيذ

الاتفاقيات البحرية التي تنظمها

المنظمة، وبموجب هذه الآلية،

يجري فحص دوري لإجراءات

الدولة التشريعية والتقنية، ومدى

امتثالها للالتزامات الخاصة

بحالة أمن السفن والموانئ،

ونشر نتائج التدقيق ضمن

تقارير رسمية

انظر: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في

البحار لعام ١٩٧٤م، الفصل الثالث عشر.

نيسان ٢٠٢٥م):

: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201155/v1155.pdf>

(pdf

ومما تجدر الإشارة إليه أن اتفاقية مثل سولاس

تعتمد مبدأ التعديل الآلي (التصديق الصامت)

للأجزاء ذات الطبيعة الملزمة؛ فإذا أُقرت

تعديلات أو قرارات جديدة في مؤتمرات المنظمة

دون اعتراض دولة، تصبح سارية عليها. وفي

هذا الإطار، تنص الاتفاقية ذاتها، على أن

الأطراف الموقعة عليها يلتزمون بمنع تشغيل أي

سفينة لا تلتزم بالمعايير المقررة، وبالتالي يصبح

امتثال السفن للدولة العلم (العلامة الوطنية)

وامتثال الموانئ لدولة الميناء إلزامياً بموجب

الاتفاقية (انظر: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح

في البحار لعام ١٩٧٤م، المادة الثامنة، التي

تنص على أن التعديلات تدخل حيز النفاذ تلقائياً

بعد فترة زمنية محددة ما لم تعترض عليها نسبة

معينة من الدول الأطراف.

وتؤكد الاتفاقية على أن الدول الأعضاء ملزمة

بمنع تشغيل السفن التي لا تمتثل للمعايير

المقررة، مما يجعل امتثال السفن لدولة العلم

وامتثال الموانئ لدولة الميناء إلزامياً بموجب

الاتفاقية. راجع:

٤. International Maritime

Organization (IMO),

"International

Convention for the

Safety of Life at Sea

(نظر: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في
البحار لعام ١٩٧٤م، الفصل الحادي عشر-٢،

المادة ٩. راجع: (تم الدخول ١٢ نيسان ٢٠٢٥):

: International Maritime .٨

Organization (IMO),

"International

Convention for the

Safety of Life at Sea

(SOLAS), 1974",

available

at: [https://www.imo.org/](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[en/About/Conventions/P](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[ages/International-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[Convention-for-the-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[Safety-of-Life-at-Sea-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[%28SOLAS%29%2C-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

([1974.aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx) تم الدخول في

١ أيار ٢٠٢٥.)

٩. كما تشترط أن تحمل السفن

النافذة شهادة أمان دولية صادرة

عن جهة مخولة (حكومة أو

منظمة مصنفة معترف بها)،

تثبت امتثال خطة أمن السفينة.

كذلك يشترط إصدار شهادات

أمن للمرافق المينائية، بعد

اجتياز تقييمات أمنية. وتُجري

الجهات المعنية تدقيقات

وفحوصات للتأكد من صلاحية

هذه الشهادات وسريتها

راجع في هذا الشأن (تم الدخول ١٢ نيسان
٢٠٢٥):

٦. International Maritime

Organization (IMO),

"International

Convention for the

Safety of Life at Sea

(SOLAS), 1974",

available

at: [https://www.imo.org/](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[en/About/Conventions/P](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[ages/International-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

[\(Convention-for-the-](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-%28SOLAS%29%2C-1974.aspx)

٧. وايضاً لدولة الميناء بموجب

اتفاقية سولاس وغيرها من

المعاهدات، بأن لكل دولة

مرفئية، سلطة تسمح لها بفحص

السفن الأجنبية الزائرة لديها،

للتأكد من تطابق أوضاعها مع

المعايير الدولية. وتحدد اللوائح

وفقاً للاتفاقية الدولية، وهناك

إجراءات يحق بموجبها لدولة

الميناء اتخاذ تدابير

رقابية، (كإجراء تأخير أو احتجاز

للسفينة)، وأن تُنظم تعاوناً إقليمياً

عبر مذكرات تفاهم في الموانئ

لتحسين انضباط تطبيق المعايير

المنظمات خبرتها وقدرتها الفنية في تقييم المخاطر الأمنية وصياغة خطط الأمن والتحقق من تنفيذها، على أن تكون معتمدة رسمياً من جهة علمية وطنية (دولة العلم). إذ تشمل صلاحيات هذه المنظمات: بإجراء تقييم أمن السفينة، واعتماد خطة أمن السفينة، وإصدار شهادة الأمان الدولية للسفينة بعد التحقق من مطابقتها للشروط المنصوص عليها في الجزء A من مدونة أمن السفن والمرافق المينائية. إضافة إلى ذلك إجراء تقييم أمن المرافق المينائية، واعتماد خطة أمن المرفق، ومن ثم إصدار شهادة أمن المرافق المينائية، وتخضع هذه العمليات لإشراف الدولة المفوضة عبر نظام تدقيق ومراقبة دوري يضمن التزام بمعايير وقواعد التفتيش المنصوص عليها في قرارات المنظمة وموائيقها التنفيذية (انظر في تفصيل ذلك المراجع التالية:

SOLAS 1974 ch XI-2; –
IMO, International Ship and Port
Facility Security (ISPS) Code, Part
A (adopted 2002; entry into force 1
July 2004) reg 19.1

IMO, MSC/Circ.1074, 'Interim –
Guidelines on the Authorization of
Recognized Security Organizations
to Perform Certain Security-related
Work on Behalf of Administrations'
(21 September 2003) para 1–

2 wwwcdn.imo.org.

(انظر: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في
البحار لعام ١٩٧٤م، الفصل الحادي عشر-٢،
المادة ٦. واللوائح التنفيذية لمدونة أمن السفن
والمرافق المينائية (Code)، الجزء A/6 والجزء
IMO B/6، ٢٠٠٢، التي تشترط إصدار
شهادة أمان دولية صادرة عن جهة مخولة لكل
سفينة حاملة علم طرف في الاتفاقية. كذلك
مدونة أمن السفن والمرافق المينائية (ISPS
(Code)، المادة ١٩. التي تشترط إصدار
شهادة أمن للمرافق المينائية، بعد اجتياز
التقييمات الأمنية اللازمة.

١٠. International Maritime
Organization, International
al Convention for the
Safety of Life at Sea
(SOLAS), 1974,
consolidated edition,
and International Ship
and Port Facility
Security (ISPS)
Code (adopted 2002;
entered into force 1 July
(2004).

وتخوّل اتفاقية السلامة البحرية، بموجب الفصل
الحادي عشر-٢، ومدونة أمن السفن والمرافق
المينائية، الدول الأطراف تفويض بعض
اختبارات الأمان البحري ومهام التفتيش
والتصديق إلى المنظمات المصنفة المعتمدة .
وتشترط المنظمة البحرية الدولية أن تُثبت هذه

-انظر: المنظمة البحرية الدولية، "المنظمات المعترف بها (Recognized Organizations)" موقع المنظمة البحرية الدولية، متاح على الرابط التالي: تم الدخول في ١ أيار ٢٠٢٥:

١١. <https://www.imo.org/en/OurWork/IIIS/Pages/Recognized-Organizations.aspx>

١٢. ونلاحظ أن تلك الآليات مجتمعة تُمكن من متابعة امتثال الدول لأحكام السلامة والأمن البحري، مع إبقاء مسؤولية التنفيذ الأساسية على السلطات الوطنية (دولة العلم ودولة الميناء) وفق ما تنص عليه الاتفاقيات.

وبالرغم من كل ما تقدم، فإن تنفيذ المعايير الأمنية البحرية، تواجه تحديات جوهرية مرتبطة بسيادة الدول والحدود القضائية، إذ تحتفظ كل دولة بسيادتها الحصرية على مياهها الإقليمية (حتى ١٢ ميل بحري) وفي حدود سلطتها القضائية (مياه داخلية ومياه إقليمية ومناطق خاصة). لذا، لا يمكن فرض إجراءات أمنية دولية في المياه الإقليمية إلا بترخيص الدولة المطلقة نفسها، ولا تستطيع دولة أجنبية التدخل إلا في حالات خاصة. (مثلاً في مضائق معينة يفرض فيها العبور البريء). وعلى سبيل المثال، لا يجيز قانون البحار الدولي، بترصّد السفن على أعالي البحار لأي سبب أمني من دون

موافقة علمها، خلافاً للقرصنة التي صُنفت بطريقة مخصصة. وقد أشارت قرارات مجلس الأمن (كما في القرار ٢٧٢٢/٢٠٢٤) إلى حق الدول في الدفاع عن سفنها بما يمكنها من حماية حقوقها، مما يعكس الاعتراف بسيادة الدولة في تأمين ممراتها الملاحية دون تعارض مع الالتزامات الدولية (انظر: الأمم المتحدة، مجلس الأمن، "اعتماد القرار ٢٧٢٢ (٢٠٢٤): مجلس الأمن يطالب الحوثيين بوقف الهجمات على السفن التجارية في البحر الأحمر"، تغطية الاجتماعات والبيانات الصحفية، الوثيقة رقم SC/15561، اجتماع رقم ٩٥٢٧، ١٠ كانون الثاني ٢٠٢٤م، متاح على الرابط : تم الدخول في ٢ أيار ٢٠٢٥:

١٣. <https://press.un.org/en/2024/sc15561.doc.htm>

١٤. ناهيك عن ذلك، محدودية نطاق القانون البحري الدولي، فعلى سبيل المثال، تنص اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، على حقوق العبور البريء وعبور المضائق والحرية في البحار، وتفرض إجراءات جنائية محدودة (مثل مكافحة القرصنة). لكنها لا تتناول مباشرة حالات التهديد غير التقليدية مثل الإرهاب البحري أو نقل أسلحة الدمار الشامل، التي

١٥. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

[nvention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

([xsts/unclos/unclos_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf))

انظر أيضًا: نفس الاتفاقية، المادة ٢٩٥-٢٩٨ (التزام الدول بتنفيذ أحكام الاتفاقية في القوانين الوطنية)، والمادة ٣١١ (آلية التعديل)، لوجوب تضمين التزامات الأمن البحري ضمن التشريعات المحلية.

١٦. ختاماً، تلك

التحديات تبين التوازن الدقيق بين فرض نظام أمني دولي فعال وبين احترام الخصوصية السيادية والدستورية للدول. وقد صدرت دعوات لتقليص الفجوات بزيادة التعاون الدولي ومساعدة الدول الأقل قدرة، ولتوحيد تفسير قواعد القانون البحري الاسترشادية للسلامة والأمن. ورغم أن المنظمة البحرية الدولية تواصل تحديث معاييرها وتعزيز التفقيش (كتطبيق نظم التدقيق الجديدة)، إلا أنها تعتمد بشكل أساسي على إرادة الدول وتعاونها لضمان الأمن البحري العالمي ضمن أطر القانون الدولي المعمول بها

(انظر : المنظمة البحرية الدولية، الإجراءات الرقابية لدولة المرفأ) قرار الجمعية العامة

تقع غالباً في منطقة رمادية قانونية، ما يستلزم تحكيم مبادئ القانون الدولي العام أو القانون الإنساني لتبرير التدخل أو الاحتجاز. وبما أن الاتفاقيات البحرية تُعنى أساساً بالمنظمات والدول، فقد تبقى الجماعات المسلحة غير الحكومية مسألة معقدة تتطلب قرارات سياسية أو قوانين وطنية إضافية لمعالجتها.

أضف إلى ذلك، توائم المعايير مع التشريعات المحلية، والذي يتطلب تطبيق المعايير الأمنية الدولية تعديل القوانين الوطنية، وقد تتأخر بعض الدول في تحديث تشريعاتها أو قد تضع قيوداً حمايةً لمصالحها (مثلاً قوانين حماية البيانات الشخصية للفحص الأمني). ويجب أن تترجم الدول المتعاقدة التزاماتها الدولية عبر تشريعات داخلية مناسبة، حتى لا تواجه طعوناً دستورية أو احتجاجاً شعبياً (انظر: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، الموقعة في مونتيجو باي في ١٠ أيار ١٩٨٢م، المادة ١٧ (العبور البريء)، المادة ٣٨ (حقوق العبور عبر المضائق)، والمادة ٣٩ (التدابير الأمنية المؤقتة)، دخلت حيز النفاذ في ١٦ تشرين الثاني ١٩٩٤م، منشورة في United Nations, Treaty Series, vol. 1833, p. 3، متاحة على الرابط التالي، تم الدخول في ٢ أيار ٢٠٢٥م:

١. تبرز فاعلية الأمم المتحدة في الأمن البحري من خلال قدرتها على الدمج بين أدوات القانون الدولي الملزمة، ولا سيما قرارات مجلس الأمن الصادرة بموجب الفصل السابع، وبين أدوات تقنية وتنظيمية مثل المعايير الصادرة في إطار اتفاقية "سولاس" ومدونة أمن السفن والمرافق المينائية.

٢. لعبت الأمم المتحدة دوراً محورياً في إنشاء آليات رقابة وتحقيق مثل نظام "دولة الميناء"، والتدقيق الأمني البحري، مما أسهم في زيادة قدرة الدول على رصد المخاطر والتهديدات الأمنية.

٣. تبقى فاعلية الأمم المتحدة مقيدة بالحدود التي تفرضها سيادة الدول، إذ يصعب تنفيذ التدخل أو التفويض في المياه الإقليمية دون موافقة الدولة الساحلية، مما يُضعف تطبيق بعض المعايير الدولية.

٤. لا تزال هناك تفاوتات كبيرة بين الدول في مدى امتلاكها للقدرات التقنية والبشرية لتطبيق الالتزامات الدولية المتعلقة بالأمن البحري، خاصة في الدول النامية.

٥. شهدت العقود الأخيرة بروز تهديدات غير تقليدية جديدة، مثل استخدام الطائرات المسييرة، أو تهديدات ذات طابع سيبراني، لم تُغطَّ بشكل كافٍ

A.1155(32)، ٢٠٢١)، متاح عبر الرابط التالي: تم الدخول في ٣ أيار ٢٠٢٥:

: <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/A.115532.pdf> IRI | International Registries, Inc.

-الأمم المتحدة-الأمانة العامة، مجلس الأمن، "اعتماد القرار ٢٧٢٢ (٢٠٢٤) بالتسجيل التصويتي: مجلس الأمن يطالب الحوثيين بوقف الهجمات على السفن التجارية في البحر الأحمر"، تغطية الاجتماعات والبيانات الصحفية، وثيقة رقم SC/15561، اجتماع ٩٥٢٧، ١٠ كانون الثاني ٢٠٢٤، متاح عبر الرابط التالي: تم الدخول في ٣ أيار ٢٠٢٥:

:[https://press.un.org/en/2024/sc15\(561\).doc.htm](https://press.un.org/en/2024/sc15(561).doc.htm)

١٧. الخاتمة

في ختام هذا البحث، وبعد استعراض وتحليل الإطار القانوني والمؤسسي الذي تبنته الأمم المتحدة في سبيل مكافحة التهديدات الأمنية البحرية، يمكن استخلاص عدد من الاستنتاجات الجوهرية، يتبعها عرضٌ لمجموعة من المقترحات العلمية والعملية لتعزيز فاعلية المنظمة الأممية في هذا المجال الحيوي.

أولاً: الاستنتاجات

واتفاقيات حماية البنية التحتية
السيبرانية، لسد الثغرات في مواجهة
التحديات المركبة (تكامل الأطر
القانونية الدولية).

ضمن الأدوات القانونية التقليدية، مما
يستدعي تطوير الأطر القائمة.

ثانياً: المقترحات

٤. يجب تعزيز الإطار القانوني الناظم
لعمل شركات الأمن البحري الخاصة،
بما في ذلك إصدار معايير أممية تلزم
هذه الشركات باحترام القانون الدولي
لحقوق الإنسان والقانون الدولي
الإنساني، وتحديد مسؤولياتها القانونية
حال ارتكاب أي انتهاك.

ختاماً إن فاعلية الأمم المتحدة في مكافحة
التحديات الأمنية البحرية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمدى
قدرتها على التكيف مع المستجدات الجيوسياسية
والتكنولوجية، وتعزيز التعاون مع الدول الأعضاء
والمنظمات الإقليمية والقطاع الخاص. وإن تبني
المقترحات الواردة في هذا البحث، من شأنه أن
يعزز مكانة الأمم المتحدة كفاعل دولي رئيسي في
حفظ أمن وسلامة البحار والمحيطات، ضمن
نظام قانوني دولي متماسك ومستدام.

١. يُقترح تطوير أطر تشريعية ثنائية أو
متعددة الأطراف تسمح بتدخل أممي
محدود في المياه الإقليمية في حالات
الطوارئ البحرية، مع الحفاظ على مبدأ
السيادة والتوافق مع أحكام اتفاقية الأمم
المتحدة لقانون البحار.

٢. من المهم توسيع نطاق برامج الدعم
الفني والمساعدة القانونية للدول ذات
القدرات المحدودة، من خلال التدريب،
وتبادل المعلومات، وتوفير المعدات،
بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية
وغيرها من الشركاء الدوليين (دعم الدول
النامية فنياً ومؤسسياً).

٣. يتطلب الواقع البحري المعاصر ربط
الاتفاقيات الخاصة بأمن الملاحة
البحرية باتفاقيات دولية أخرى، مثل
اتفاقية مكافحة الجريمة المنظمة،
واتفاقيات حظر الأسلحة الكيميائية،

المصادر:

١٨. أ. الاتفاقيات الدولية

١. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS).
٢. اتفاقية السلامة البحرية 1974 (SOLAS) معدلة.
٣. اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات ١٩٦٩م.
٤. اتفاقية مكافحة الأعمال غير المشروعة ضد أمن الملاحة البحرية 1988 (SUA).
٥. اتفاقية باليرمو لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية ٢٠٠٠م.

١٩. ب. قرارات مجلس الأمن الدولي
٦. قرار ١٣٧٣ (٢٠٠١) الوثيقة S/RES/1373 (2001)
٧. قرارات مكافحة القرصنة
٢٠. S/RES/1816 (2008)، 1816 (2008)
٢١. S/RES/1846 (2008)، 1846 (2008)
٢٢. S/RES/1851 (2008)، 1851 (2008)
٢٣. S/RES/1897 (2009)، 1897 (2009)
٨. قرارات لاحقة
٢٤. S/RES/2020 (2011)، 2020 (2011)
٢٥. S/RES/2077 (2012)، 2077 (2012)
٢٦. S/RES/2240 (2015)، 2240 (2015)
٢٧. S/RES/2292 (2016)، 2292 (2016)
٢٨. S/RES/2316 (2016)، 2316 (2016)
٢٩. S/RES/2500 (2019)، 4، 2500 (2019)
٣٠. S/RES/2578 (2021)، 30، 2578 (2021)
٣١. S/RES/2634 (2022)، 29، 2634 (2022)
٣٢. S/RES/2635 (2022)، 29، 2635 (2022)
٣٣. S/RES/2722 (2024)، 10، 2722 (2024)
٣٤. S/RES/2768 (2024)، 15، 2768 (2024)
٣٥. ج. وثائق ومنشورات المنظمة البحرية الدولية
٩. 'RecognizedOrganizations':
١٠. <https://www.imo.org/en/OurWork/IIIS/Pages/Recognized-United Nations Convention on the Law of the Sea Organizations.aspx> (UNCLOS)
١١. Procedures for Port State Control (A.1155(32)، 2021): <https://www.register-iri.com/wp-content/uploads/A.115532.pdf> ([PDF] volume-1833-A-31363-English.pdf – United Nations Treaty Collection).

١٢. MSC/Circ.1074 (2003): Interim Guidelines on Authorization of RSOsIMO, 21 September 2003, paras 1–2 ([\[PDF\] The Development of the Regime for Deep Seabed Mining](#)).
١٣. International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code Parts A & B, adopted 2002; in force 1 July 2004 ([\[PDF\] The Relationship Between CITES and UNCLOS](#)).
٣٦. د. وقائع واجتماعات
١٣. UN Press Release SC/15561 (10 January 2024) “Adopting Resolution 2722 (2024) by Recorded Vote...”, Meeting ([\[PDF\] volume– 9527, : https://press.un.org/en/2024/sc15561.doc.htm 1833–A–31363–English.pdf – United Nations Treaty Collection](#)).
٣٧. هـ. مقالات وكتب أكاديمية
١٤. Stefan Talmon, “The Security Council as World Legislator” (2005) 99 American Journal of International Law 170–179 ([\[PDF\] Reflecting on UNCLOS Forty Years Later: What Worked, What Failed](#)).
١٥. [Bluebook Rule 21] Georgetown Law, Citations to International Agreements (2018) ([\[PDF\] Citations-to-International-Agreements–Bluebook-Rule-21.pdf](#)).
١٦. United Nations, “Applying the Law of the Sea to Protect International Shipping”, *UN Chronicle* (2023).
١٧. United Nations Institute for Disarmament Research (UNIDIR), “All Hands on Deck at the United Nations Security Council”, 4 February 2025.
١٨. Security Council Report, “Maritime Security”, Monthly Forecast May 2025.
١٩. A. Dominguez, “Pirates targeting ships diverted from Red Sea, warns UN shipping chief”, *Financial Times*, 2023.
٢٠. P. Marechal et al., “A bibliometric analysis of maritime security policy: Research trends and gaps”, *Marine Policy* 142 (2023): 105324.

المستخلص

تتناول هذه الدراسة تحليل الدور القانوني والمؤسسي الذي تلعبه منظمة الأمم المتحدة في مواجهة التهديدات الأمنية التي تطال البحار والمحيطات، سواء كانت ناتجة عن القرصنة، أو الإرهاب البحري، أو الجرائم المنظمة، أو النزاعات الإقليمية. وتركز الدراسة على الإطار القانوني الدولي الذي تنظمه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، وقرارات مجلس الأمن ذات الصلة، إلى جانب جهود المنظمات التابعة للأمم المتحدة مثل المنظمة البحرية الدولية. وتستعرض الدراسة مدى فاعلية هذه الأدوات في ضبط الأمن البحري، وتقييم أوجه القصور في الآليات الدولية، لا سيما في حالات ضعف الامتثال، أو تقاطع الاختصاصات، أو غياب آلية تنفيذ إلزامية. كما تقدم توصيات لتعزيز دور الأمم المتحدة في هذا

maintaining maritime security and highlights key limitations in the current mechanisms, such as weak compliance, overlapping jurisdictions, and the absence of binding enforcement procedures. The study concludes with recommendations to enhance the UN's role by developing more robust monitoring and cooperative frameworks.

Keywords:

United Nations, maritime security, international law, piracy, maritime terrorism, UNCLOS, Security Council.

المجال، من خلال تطوير آليات رقابية وتعاونية أكثر فاعلية.

الكلمات المفتاحية: الأمم المتحدة، الأمن البحري، القانون الدولي، القرصنة، الإرهاب البحري، اتفاقية قانون البحار، مجلس الأمن.

Abstract

This study analyzes the legal and institutional role played by the United Nations in addressing maritime security threats, including piracy, maritime terrorism, organized crime, and regional conflicts. It focuses on the international legal framework, particularly the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), relevant Security Council resolutions, and the efforts of UN-affiliated bodies such as the International Maritime Organization (IMO). The research assesses the effectiveness of these tools in