

التحديات الأمنية التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي وتأثيرها وانعكاساتها على حركة الملاحة البحرية

حافظ عبدالرحمن عبدالله الرحمن
محاضر علوم بحرية أول
الإدارة العامة لأمن السواحل والحدود

الدكتور / محمد علي محمد أبوشامة
كبير محاضرين علوم بحرية
الإدارة العامة لأمن السواحل والحدود

التحديات الأمنية التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي وتأثيرها وانعكاساتها على حركة الملاحة البحرية

حافظ عبدالرحمن عبدالله الرحمن
محاضر علوم بحرية أول
الإدارة العامة لأمن السواحل والحدود

الدكتور/ محمد علي محمد ابوشامة
كبير محاضرين علوم بحرية
الإدارة العامة لأمن السواحل والحدود

المُلخَص

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل القضايا والمعوقات التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي وتأثيرها على حركة الملاحة البحرية؛ إذ يعد الخليج العربي منطقة استراتيجية ذات أهمية بالغة للاقتصاد العالمي بسبب احتوائه على أحد أهم ممرات النقل البحري في العالم. وتتناول الدراسة المعوقات الأمنية مثل التهديدات الإرهابية، والقرصنة، والتوترات السياسية، بالإضافة إلى العقبات التقنية والإدارية. تُستخدم المنهجية الوصفية والتحليلية لاستعراض هذه المعوقات وتأثيراتها على حركة السفن والنقل البحري. أهم نتائج الدراسة: التهديدات الأمنية الرئيسية تتضمن القرصنة والتوترات السياسية والإرهاب البحري وتهريب المخدرات، والتوترات السياسية تزيد من التهديدات الأمنية. تؤثر التهديدات والمعوقات الأمنية على حركة الملاحة بوضوح ويظهر ذلك في تأخير الشحنات وتغيير المسارات، بالإضافة إلى أن التوترات في خليج عدن وباب المندب تؤثر بشكل كبير على حركة الملاحة في الخليج العربي. أهم التوصيات: أولاً، استخدام أنظمة المراقبة والرصد المتقدمة مثل الرادارات والطائرات بدون طيار لمراقبة السفن والمناطق البحرية الحساسة بهدف مواجهة القرصنة البحرية. ثانياً، مواجهة الإرهاب البحري بتعزيز التعاون بين الأجهزة الأمنية والاستخباراتية لكشف العمليات الإرهابية المحتملة ومنعها. ثالثاً، مواجهة تجارة التهريب بتفعيل التشريعات والقوانين الصارمة ضد المخالفين للقانون والاستخدام الفعال لأجهزة الكشف والرصد والمتابعة. رابعاً، تعزيز التعاون الدولي الإقليمي لتخفيف التوترات السياسية وإنشاء لجان دبلوماسية لحل النزاعات السياسية المؤثرة على الأمن البحري.

الكلمات المفتاحية: الأمن البحري - المهددات الأمنية البحرية - الخليج العربي.

ABSTRACT

The Security Challenges Facing Maritime Security in The Arabian Gulf and Their Impact and Repercussions on Maritime Navigation Trafficw

PHD/Mohamed Ali Mohamed Abu Shama

Senior Lecturer in Marine Sciences - General Administration of Coast and Border Security

Hafez Abdul Rahman Abdullah Abdul Rahman

Senior marine sciences lecturer - General Administration of Coast and Border Security

This study aims to analyze the issues and obstacles facing maritime security in the Arabian Gulf and their impact on maritime navigation, as the Arabian Gulf is considered a strategic region of great importance to the global economy because it contains one of the most important maritime transport routes in the world. The study addresses security challenges such as terrorist threats, piracy, and political tensions, in addition to technical and administrative complications. Descriptive and analytical methodology is used here to review these obstacles and their effects on ship movement and maritime transport. The most important results of the study are: Main security threats include piracy, political tensions, maritime terrorism, and drug smuggling, and political tensions in general increase security threats. These security threats impact shipping traffic which leads to delaying shipments and changing routes. Tensions in the Gulf of Aden and Bab al-Mandab also greatly affect traffic and navigation in the Arabian Gulf. The most important recommendations of the study are: Firstly, confronting maritime piracy by using advanced surveillance and monitoring systems such as radars and drones to monitor ships and sensitive maritime areas. Secondly, confronting maritime terrorism by strengthening cooperation between security and intelligence services to detect and prevent potential terrorist operations. Thirdly, confronting the smuggling trade by activating strict legislation and laws against violators of the law and the effective use of suitable devices of detection, monitoring and following-up with cases. Finally, strengthening regional international cooperation to ease political tensions and establishing diplomatic committees to resolve political disputes affecting maritime security.

Keywords: Maritime Security – Maritime Security Threats – Arabian Gulf.

المقدمة:

تتمثل التحديات والقضايا التي تهدد الأمن البحري في مجموعة من الجرائم المتعددة، فالجريمة ظاهرة اجتماعية قديمة ظهرت في جميع المجتمعات الإنسانية بأشكال مختلفة، وتتميز الجرائم البحرية بنوع من التكيف بين البيئة البحرية والأشخاص المرتكبين لهذه الجرائم؛ إذ يعتمد ذلك على التوافق البيولوجي بين الفرد والبيئة البحرية، بالإضافة إلى المهارات الفنية التي يكتسبها لتنفيذ هذه الجرائم. ويتم تصنيف مرتكبي الجرائم البحرية بناءً على نوعية الجريمة التي تحدث ضمن البيئة البحرية، وتأثيرها المباشر على الأمن البحري المرتبط بحركة النقل البحري.

الجرائم البحرية هي نوع من أنواع الجرائم المنظمة والجريمة المنظمة Organized Crime ترتبط بالجريمة الاحترافية Professional والاتحادات الإجرامية Criminals Confederations، أو التنظيمات الإجرامية Criminal Organizations وتعد من وجهة النظر الاجتماعية الأمنية عبارة عن «مشروعات عمل نظمت لأهداف تحقيق الكسب الاقتصادي من خلال نشاطات غير قانونية»⁽¹⁾ وأوضح البعض الآخر «أن الجماعات الإجرامية المنظمة هي تنظيم جماعي ومستمر لأشخاص يستخدمون الإجرام والعنف والفساد من أجل الحصول على المال وأهم خصائص هذه الجماعات الاستمرارية والبناء التنظيمي والإجرام والعنف والعضوية القائمة على الانتماء والولاء والرغبة في الإفساد بهدف السيطرة والربح».

ويُعد الأمن البحري في الخليج العربي من القضايا الحيوية التي تؤثر بشكل كبير على حركة الملاحة البحرية والتجارة العالمية؛ نظرًا لموقعها الإستراتيجي واحتوائها على مضيق هرمز الذي يُعد أحد أهم ممرات النقل البحري في العالم، تواجه هذه المنطقة تحديات أمنية معقدة. تشمل هذه التحديات التهديدات الأمنية الإرهاب البحري، القرصنة، والتوترات السياسية بين الدول المطلة على الخليج العربي. تسعى هذه الدراسة إلى تسليط الضوء على هذه القضايا وتحليل تأثيرها على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي.

مشكلة الدراسة:

تتمحور مشكلة الدراسة حول تحديد وتحليل القضايا والمعوقات التي تؤثر على الأمن البحري في الخليج العربي، وفهم كيفية تأثير هذه المعوقات على حركة الملاحة البحرية في هذه المنطقة الحيوية. وتعد منطقة الخليج العربي من أكثر المناطق الاستراتيجية في العالم لنقل النفط والغاز، بالإضافة إلى التجارة الدولية. ومع ذلك، تواجه هذه المنطقة

(1) أشرف سليمان غريال، أثر المعلومات على أمن المجتمع البحري، دراسة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003م، ص23.

تحديات أمنية عديدة تشمل التهديدات الإرهابية، والقرصنة البحرية، والتوترات السياسية، والعقبات التقنية والإدارية. هذه التحديات تؤثر سلباً على حركة السفن والنقل البحري؛ ما يؤدي إلى اضطرابات في الإمدادات العالمية وزيادة التكاليف الاقتصادية. وتهدف هذه الدراسة إلى الإجابة على الأسئلة التالية :

1. ما القضايا الأمنية الرئيسة التي تؤثر على الأمن البحري في الخليج العربي؟
2. كيف تؤثر هذه القضايا على حركة الملاحة البحرية والنقل البحري في المنطقة؟
3. ما الدور الذي تلعبه التوترات السياسية في تفاقم المشكلات الأمنية؟
4. ما التدابير الممكنة لتعزيز الأمن البحري وتقليل تأثير هذه المعوقات على حركة الملاحة البحرية؟

فرضيات الدراسة:

1. هناك تأثير كبير للتهديدات الأمنية على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي.
2. تؤدي التوترات السياسية دوراً مؤثراً في تعطيل الأمن البحري في المنطقة.
3. يمكن للتعاون الإقليمي والدولي تعزيز الأمن البحري وتقليل المعوقات في حركة الملاحة البحرية.
4. توجد معوقات تقنية وإدارية تؤثر سلباً على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي.
5. التوترات الأمنية والتهديدات في خليج عدن وباب المندب تؤثر على حركة الملاحة في الخليج العربي.

أهداف الدراسة:

1. تحليل القضايا الأمنية التي تواجه الخليج العربي وتأثيرها على حركة الملاحة البحرية.
2. استعراض التهديدات الإرهابية والقرصنة وتأثيرها على الأمن البحري.
3. تقييم دور التوترات السياسية بين الدول المطلة على الخليج العربي في تعطيل حركة الملاحة البحرية.
4. تقديم توصيات لتحسين الأمن البحري وتعزيز حركة الملاحة البحرية في المنطقة.

أهمية الدراسة:

تبرز أهمية الدراسة من خلال التركيز على منطقة الخليج العربيّ التي تُعد من أهم الممرات البحريّة في العالم بفضل دورها في نقل النفط والغاز والتجارة الدولية، كذلك تسهم في:

1. تعزيز الفهم العام للتحديات الأمنيّة التي تواجه هذه المنطقة الحيوية وتأثيرها على الاقتصاد العالمي.
2. تقديم رؤى حول كيفية معالجة مشكلات الأمن البحريّ، بما يسهم في استقرار الإمدادات النفطية والتجارية الدولية.
3. دعم متخذي القرار في اتخاذ تدابير فعّالة لتحسين الأمن البحريّ، وهو أمر بالغ الأهمية لضمان استمرار التدفق الآمن للتجارة البحريّة في منطقة الخليج.
4. تقليل المخاطر الاقتصادية الناجمة عن الاضطرابات في حركة النقل البحريّ عبر اقتراح حلول وتوصيات مبنية على تحليل علمي ومنهجي.

حدود الدراسة:

1. الحد الزمني: تغطي الدراسة الفترة من 2010م إلى 2024م، مع التركيز على الأحداث والتطورات الرئيسية التي أثرت على الأمن البحريّ خلال هذه الفترة.
2. الحد المكاني: تركز الدراسة على منطقة الخليج العربيّ، بالإضافة إلى الممرات البحريّة الرئيسيّة مثل مضيق هرمز وباب المندب باعتبار أن هذا الممر يشهد منذ قرابة العام حوادث بحريّة خطيرة عرقلت حركة التجارة الدولية بسبب ما يجري في قطاع غزة وتأثيره المباشر على حركة الملاحة البحريّة في الخليج العربيّ.

منهجية الدراسة:

1. المنهج الوصفي: يستخدم لوصف الوضع الحالي للأمن البحريّ في الخليج العربيّ والمعوقات التي تؤثر عليه.
2. المنهج التحليلي: يُستخدم لتحليل تأثير هذه المعوقات على حركة الملاحة البحريّة والنقل البحريّ في المنطقة.
3. الاستبانة والتحليل الكمي لعرض البيانات والنتائج المتعلقة بالتحديات الأمنيّة وأثرها على حركة الملاحة البحريّة في الخليج العربيّ.

الدراسات السابقة:

1. أشرف كشك، نحو استراتيجية متكاملة للأمن البحري لدول الخليج العربي، دراسة علمية منشورة، مجلة الشؤون العربية، 2021:

تركز الدراسة على تطوير استراتيجية شاملة للأمن البحري في دول الخليج العربي، نظراً لأهمية هذه المنطقة الجيوستراتيجية واعتمادها الكبير على النقل البحري، اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج التحليلي. تسلط الدراسة الضوء على التهديدات المتزايدة للأمن البحري وتقدم توصيات لتعزيز التعاون الإقليمي والدولي لمواجهة هذه التهديدات.
2. الزبيدي، عبد الله محمد، أمن المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر، دراسة علمية منشورة، دار النشر، 2022:

تناولت هذه الدراسة أهمية المضائق والممرات البحرية في منطقتي الخليج العربي والبحر الأحمر، وذلك باعتبارهما من أهم المناطق الجيوسياسية والاستراتيجية في العالم. يسلط المؤلف الضوء على التحديات الأمنية التي تواجه هذه الممرات، والجهود المبذولة من قبل الدول المطلة عليها لضمان أمنها واستقرارها، وتهدف الدراسة إلى تقديم فهم شامل للمخاطر والفرص المرتبطة بأمن المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر، واتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج التحليلي، واقترحت حلولاً عملية للتحديات الأمنية التي تواجهها هذه الممرات الحيوية.
3. السبيعي، أحمد علي، الإطارات القانونية والسياسات لتعزيز الأمن البحري في دول مجلس التعاون الخليجي، الأطلسي كاونسل، 2023:

تناول هذه الدراسة الإجراءات الأمنية المطبقة في الخليج العربي وانعكاساتها الاقتصادية على النقل البحري، ونظراً للأهمية الاستراتيجية للخليج العربي باعتباره طريق نقل بحري رئيساً وضرورياً للاقتصاد العالمي، فإن فهم التوازن بين ضمان الأمن والحفاظ على الكفاءة الاقتصادية أمر بالغ الأهمية. وتستكشف الدراسة مختلف التهديدات الأمنية مثل الإرهاب والقرصنة والتوترات السياسية، فضلاً عن التحديات الفنية والإدارية. ومن خلال منهجيات وصفية وتحليلية، يقيم البحث مدى تأثير هذه التدابير الأمنية على حركة السفن والنقل البحري الشامل. وتهدف الدراسة إلى تقديم رؤى وتوصيات لتعزيز الأمن البحري مع التخفيف من الاضطرابات الاقتصادية في المنطقة.
4. محمد، علي محمد، أثر فشل الدولة على ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي (دراسة حالة دولة الصومال الفترة من 2000م - 2020م)، دراسة علمية منشورة، مجلة جامعة البحر الأحمر، 2023:

تكمّن أهمية الدراسة في الربط بين فشل الدولة وما ينتج عنها من انفلات أمني ممثل

في ظاهرة القرصنة البحرية بمنطقة القرن الإفريقي خلال الفترة 2000م - 2020م مع الأهمية العلمية والإضافة النظرية لظاهرة القرصنة البحرية باعتبارها من أشد الجرائم خطورة على منطقة القرن الإفريقي والشرق الأوسط، واتبعت الدراسة المنهج الاستقرائي والمنهج الوصفي التحليلي، وأكدت أهم النتائج والإحصاءات أن الصومال تعد دولة فاشلة وذات تأثير قوي ومباشر على تنامي ظاهرة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، ونسبياً تعد اليمن وكينيا ذاتي تأثير محدود على تنامي ظاهرة القرصنة البحرية، وأهم التوصيات فيما يخص تحقيق الأمن البحري السوداني ضرورة التنسيق والتعاون بين الأجهزة الأمنية والمؤسسات البحرية ذات الصلة من أجل تعزيز وتطوير فاعلية الأمن البحري، وفيما يخص تحقيق الأمن البحري الإقليمي التأكيد على دعم ومساندة دول المنطقة المضطربة سياسياً وأمنياً واقتصادياً لكي تخرج من دائرة واسم الدول الفاشلة والمنهارة إلى الدول الفاعلة والمستقرة سياسياً واقتصادياً.

5. Smith, A, Piracy in the Modern World: An Analysis of Maritime Security, Journal (of Maritime Studies, 2018, 45(3

خلصت الدراسة إلى أن القرصنة البحرية لا تزال تشكل تهديداً كبيراً للأمن البحري والتجارة الدولية، على الرغم من الجهود المكثفة لمكافحتها، وقد اتبعت الدراسة المنهج التحليلي للإحصاءات والبيانات. أوصت الدراسة بضرورة تعزيز التعاون الدولي وتطوير استراتيجيات شاملة تشمل التدابير الوقائية، وتحسين الظروف الاقتصادية والاجتماعية في المناطق المتضررة، وتعزيز القدرات الأمنية للبلدان الساحلية.

الفجوة والاختلافات بين الدراسات السابقة وهذه الدراسة:

1. دراسة أشرف كشك (2021):
الموضوع الرئيس: تطوير استراتيجية شاملة للأمن البحري في دول الخليج العربي.
الفجوة: ركزت هذه الدراسة على تطوير استراتيجيات متكاملة للتعاون الإقليمي والدولي لتعزيز الأمن البحري، ولكن دراستنا تتجاوز تحليل التهديدات لتشمل تأثير هذه التهديدات بشكل مباشر على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي وتسلط الضوء على تأثير التهديدات على الملاحة بشكل أكثر تحديداً مقارنة بالتركيز على تطوير الاستراتيجيات الأمنية العامة.

2. دراسة الزبيدي، عبد الله محمد (2022):
الموضوع الرئيس: أمن المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر.
الفجوة: هذه الدراسة تركز على الممرات والمضائق البحرية وتحديات أمنها في الخليج العربي والبحر الأحمر، بينما دراستنا تركز بشكل خاص على منطقة الخليج العربي

فقط، مع توضيح تأثير التحديات الأمنية على حركة النقل البحري. الزبيدي يتناول موضوعاً جغرافياً أوسع، في حين أن دراستنا أكثر تحديداً في نطاقها الجغرافي والموضوعي.

3. دراسة السبيعي، أحمد علي (2023):

الموضوع الرئيس: الإجراءات الأمنية وتأثيرها الاقتصادي في الخليج العربي. الفجوة: هذه الدراسة تركز بشكل أكبر على انعكاسات الإجراءات الأمنية على الاقتصاد البحري، بينما دراستنا تتناول تأثير التحديات الأمنية بشكل مباشر على حركة الملاحة البحرية نفسها، بالإضافة إلى أنها تعاملت مع الجوانب الفنية والتشغيلية في النقل البحري بشكل أوضح، وليس فقط التأثيرات الاقتصادية.

4. دراسة محمد، علي محمد (2023):

الموضوع الرئيس: تأثير فشل الدولة على ظاهرة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي. الفجوة: هذه الدراسة تركز على القرصنة البحرية الناتجة عن فشل الدولة في منطقة القرن الإفريقي، وهو موضوع جغرافي مختلف عن دراستنا التي تركز على منطقة الخليج العربي. رغم أن كليهما يتناول القرصنة كتهديد أمني، إلا أن دراستنا هذه أوسع، حيث تشمل تهديدات أخرى مثل الإرهاب والتوترات السياسية وتؤثر على الخليج العربي تحديداً.

5. دراسة Smith, A (2018):

الموضوع الرئيس: تحليل القرصنة البحرية في العالم الحديث. الفجوة: هذه الدراسة تركز بشكل أساسي على القرصنة البحرية على المستوى العالمي، وتوصي بتعزيز التعاون الدولي. بينما تشمل دراستنا القرصنة كجزء من التهديدات الأمنية، إلا أن نطاقها أضيق جغرافياً (الخليج العربي) وأشمل من حيث أنواع التهديدات الأخرى مثل الإرهاب والتخريب والتوترات السياسية.

6. الفجوة الأساسية: دراستنا هذه تقدم معالجة لمجموعة متنوعة من التهديدات الأمنية

في الخليج العربي وتأثيرها المباشر على حركة الملاحة البحرية، مع التركيز على تحليل العلاقة بين التهديدات والملاحة. في المقابل، تركز معظم الدراسات السابقة على جوانب محددة مثل تطوير استراتيجيات الأمن، أو تأثير فشل الدولة على القرصنة، أو تأثيرات اقتصادية محددة، أو القرصنة البحرية على نطاق عالمي.

مصادر البيانات:

1. الكتب المتخصصة والبحوث والدراسات العلمية.
2. استبانة الخبراء والمختصين في المجال البحري.
3. المواقع الإلكترونية بشبكة الإنترنت.

4. مراجعة الأدبيات السابقة المتعلقة بالأمن البحري ومهددات حركة الملاحة البحرية.
5. التقييم بالمشاركة، حيث يعمل الباحثان في المجال البحري لأكثر من عشرين عامًا.

تقسيم الدراسة:

تم تقسيم الدراسة لثلاثة فصول ولمباحث ومطالب كالتالي:

1. الفصل الأول: تحديات الأمن البحري:
 - المبحث الأول: التحديات والتهديدات الأمنية المختلفة.
 - المبحث الثاني: التحليل القانوني للتحديات الأمنية.
2. الفصل الثاني: انعكاسات التحديات الأمنية وعلاقتها بحركة الملاحة البحرية في الخليج العربي:
 - المبحث الأول: حركة الملاحة البحرية وتأثيرات الأمن البحري
 - المبحث الثاني: تأثيرات التحديات الأمنية المختلفة على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي
3. الفصل الثالث: تقييم المخاطر والتحديات وتحليل الاستبانة:
 - المبحث الأول: تقييم المخاطر والتحديات الأمنية في الخليج العربي Risk Assessment
 - المبحث الثاني: تحليل الاستبانة وتفسيرها.

الفصل الأول

تحديات الأمن البحري

تمهيد:

يعد الأمن البحري من القضايا الأساسية التي تؤثر بشكل مباشر على استقرار الدول واقتصادها خاصة في المناطق الحيوية مثل الخليج العربي، حيث يشكل الخليج العربي مسرحاً استراتيجياً مهماً للتجارة الدولية وحركة نقل الطاقة وتتمر عبره نسبة كبيرة من إمدادات النفط العالمية والسلع الأساسية، إلا أن هذا الموقع الجغرافي الفريد يعرض المنطقة لتحديات أمنية متعددة ومعقدة تهدد حركة الملاحة البحرية واستقرار الدول المطلة على الخليج. في ظل هذه الأهمية الجيوسياسية تواجه المنطقة مجموعة من التحديات الأمنية التي تشمل القرصنة البحرية، والتهريب، والتوترات السياسية الإقليمية. كما أن الوجود العسكري المكثف للقوى العالمية، وتصادم التوترات بين بعض دول الخليج والدول المجاورة، يزيد من تعقيد المشهد الأمني البحري في المنطقة، بالإضافة إلى ذلك، تسهم التطورات التكنولوجية والعسكرية في ظهور تهديدات جديدة تستهدف البنية التحتية البحرية؛ ما يفرض تحديات إضافية على الأمن البحري، ويستعرض هذا الفصل التحديات

الأمنية المختلفة التي تؤثر على الأمن البحري في الخليج العربي، ورأينا بصفتنا باحثين فيما يخص التحليل القانوني لهذه التحديات والمهددات الأمنية لحركة الملاحة البحرية في الخليج العربي، وقد تم تقسيم هذا الفصل كالتالي:

المبحث الأول: التحديات والتهديدات الأمنية المختلفة

المبحث الثاني: التحليل القانوني للتحديات الأمنية

المبحث الأول

التحديات والتهديدات الأمنية المختلفة

تعريف الأمن البحري:

تعريف الأمن البحري يتضمن حماية الدولة ومناطقها البحرية وبنيتها التحتية واقتصادها وبيئتها ومجتمعها من الأعمال الضارة التي قد تحدث في البحر أو تنطلق منه، ويشمل هذا المفهوم حماية السفن والموانئ والموارد البحرية من تهديدات مثل الإرهاب، والقرصنة، والتخريب، والهجرة غير الشرعية، ويعتمد تعريف الأمن البحري على إدراك التهديدات المحتملة واتخاذ الإجراءات لمواجهتها، مثل ضمان حرية الملاحة، ومنع الجريمة العابرة للحدود عبر البحار، وحماية البيئة البحرية.⁽²⁾

المطلب الأول: التحديات الأمنية التقليدية في المجال البحري

أولاً: القرصنة Piracy:

تعد القرصنة البحرية شكلاً من أشكال الجريمة المنظمة وعرفت البحر منذ استخدام الإنسان لها في نقل التجارة، فقد شكلت الهجمات التي يشنها القراصنة تهديداً كبيراً للمجتمع البحري في الكثير من المناطق، ونتج عن ذلك فقد للأرواح واحتجاز للرهائن وتأثيرات سلبية واضحة على التجارة العالمية. تنتشر القرصنة في مناطق عدة من المسطحات المائية العالمية، ومن أكثر المناطق تعرضاً للقرصنة البحرية، مضيق ملقا، الممر المائي بين سنغافورة وإندونيسيا ودول شرق آسيا، وبنجلاديش وبحر الصين، والهند، وبحر العرب وخليج عدن، والصومال وتنزانيا ومدغشقر وقناة موزمبيق، وطريق رأس البحر Cape Sea Outer، وغرب أفريقيا، وشرق أفريقيا، وجنوب أفريقيا، والقرن الإفريقي وأنجولا والساحل الغربي وخليج عدن (شرق عدن)، والبرازيل، وجنوب أمريكا. وتُعرف القرصنة

(2) Natalie Klein, Joanna Mossop, (2) Donald R. Rothwell, Maritime Security: International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand, Routledge, Taylor & Francis Group, 2010, 21.

وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (المادة 101) كما يلي: أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو السلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً ضد: ⁽³⁾

1. سفينة أو طائرة أخرى في أعالي البحار أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.
 2. سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.
 3. أي عمل من أعمال الاشتراك التطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع أو «حقائق» تكسب تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.
 4. أي عمل ينطوي على التحريض على ارتكاب أحد هذه الأعمال الموصوفة في الفقرتين الفرعيتين الأولى والثانية من هذه المادة أو يستهدف عن عمد تسهيل ارتكابها.
- نصت المادة (102) من اتفاقية قانون البحار على أنه «إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة (102) سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، أو استولى على زمام السفينة أو الطائرة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة. لا يجوز حسب المادة (107) من اتفاقية قانون البحار» أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن والطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك».

إن القرصنة أعمال ترتكب في أعالي البحار، أما السطو المسلح فيرتكب في المياه الإقليمية، والتي يحق للسفن المرور البريء، أو المرور العابر في المضائق أو القنوات البحرية، وأثناء المرور البريء أو المرور العابر يظل الاختصاص منعقداً لدولة العلم الذي تحمله السفينة، فإذا وقع اعتداء على ظهر السفينة أو سيطر ركبها عليها أثناء المرور أو العبور فلا تستطيع الدولة صاحبة السيادة التدخل؛ لأن الاختصاص ما زال معقوداً لعلم السفينة، وقد لا ترغب في التدخل أصلاً، وفي الوقت ذاته لا تستطيع أي دولة أخرى فرض ولايتها؛ لأن الفعل لم يرتكب في أعالي البحار.

جهود المجتمع الدولي لمكافحة القرصنة البحرية:

1. جهود المكتب البحري الدولي (International Maritime Bureau (IMB: تأسس عام 1981م وهو قسم متخصص من غرفة التجارة الدولية (International Chamber of Commerce (ICC،

(3) US Department of Energy, Annual Energy Review. Retrieved from DOE, report, 2020.

الرابط الإلكتروني: <https://www.energy.gov>

وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية قراراتين 11 (A.504(X)-5and9)، والتي تحت فيهما الحكومات والهيئات المعنية بالتعاون وتبادل المعلومات مع المكتب البحري الدولي (IMB). يبذل مكتب الملاحة الدولية (IBM) جهداً في مكافحة القرصنة باعتبارها خطراً يهدد المصالح التجارية للدول الأعضاء في غرفة التجارة الدولية (ICC).⁽⁴⁾

2. مركز تقارير القرصنة: من الجهود المبذولة تحت رعاية المكتب البحري الدولي (IMB) قيامه بإنشاء مركز تابع له في عام 1992، ويقع في كوالالمبور بماليزيا تكون مهمته تلقي التقارير، ويقوم هذا المركز بإصدار تقارير دورية أسبوعية، وشهرية، وربع سنوية، وسنوية عن حالات القرصنة أو التهديد بالهجمات أو السطو المسلح على السفن بإذاعتها عن طريق الأقمار الاصطناعية INMARSAT-C وتقدم هذه الخدمات مجاناً لجميع السفن بغض النظر عن موقعها، أو مالكيها، أو العلم الذي ترفعه كما يقوم المركز بإصدار تحذيرات حول النقاط الساخنة.⁽⁵⁾

3. غرفة الملاحة الدولية: تمثل هذه الغرفة وجهة نظر صناعة النقل البحري ومن عدة قطاعات، ومن عدة دول وعضوية هذه الغرفة تشتمل على هيئات ملاك السفن الوطنية، ومشغلي سفن ناقلات الصب، وناقلات البترول وسفن الركاب، وسفن الحاويات ذات الخطوط المنتظمة. وتهدف غرفة الملاحة البحرية (ICS) إلى الحفاظ على قدر معقول من النظم الدولية لحسن تسير وإدارة السفن على مستوى العالم بطريقة آمنة وفعالة، وقد أصدرت (ICS) دليلاً عن أماكن حدوث هجمات القرصنة والسطو المسلح وكيفية منعها ومكافحتها.⁽⁶⁾

4. جهود مجلس الأمن الدولي: يبذل مجلس الأمن الدولي (United Nation Security Council) جهوداً لقمع القرصنة، وأفعال العنف المسلح في البحر، بموجب المادة (34) من ميثاق الأمم المتحدة التي تفوض إليه سلطات حفظ الأمن والسلام الدوليين وإعادتهما إلى نصابهما في حال انتهاكهما، وبهذا فإن القرصنة والسطو المسلح في البحار هي من الحالات التي تهدد الأمن والسلم الدوليين، وبناء على قرار مجلس الأمن الدولي رقم (1851) لعام 2008م أنشئت مجموعة الاتصالات الدولية بشأن القرصنة في سواحل الصومال Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS) وتكونت المجموعة من (24) دولة و(5) منظمات حكومية إقليمية ودولية.

جهود المنظمة البحرية الدولية (IMO): منذ مطلع عام 1995م أعدت المنظمة البحرية الدولية برنامجاً لمكافحة القرصنة يتضمن تدابير متعددة الأطراف بقصد تحسين أساليب

(4) <https://www.icc-ccs.org/2024>.

(5) المرجع نفسه <https://www.icc-ccs.org/2024>

(6) piracy and armed Robbers: Master Guide, www.marisec.org/piracy, 92008/.

آلية التعاون الدولي لإدارة أمن البحار والموانئ لمواجهة أفعال القرصنة، وبالأخص في المياه بالقرب من القرن الإفريقي، وخليج عدن، وغرب المحيط الهندي، كل ذلك بناء على قرار مجلس الأمن الدولي رقم (1851) للعام 2008م، بشأن القرصنة في سواحل الصومال. دعمت المنظمة البحرية الدولية المؤتمر الإقليمي بشأن القرصنة البحرية في يناير 2009م فشارك في المؤتمر ممثلو (17) دولة، وأقر المؤتمر مدونة جيبوتي لمكافحة القرصنة، بشأن قمع القرصنة وهجمات السطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي، وخليج عدن، فيما صدقت على المدونة (9) دول، وينبغي على كل مشارك في هذه المدونة أن يعين جهة اتصال وتنسيق وطنية لتيسير تشاطر المعلومات بطريقة منسقة وسريعة وفعالة بين المشاركين بما يتفق والغرض من هذه المدونة.⁽⁷⁾

ثانياً: الإطار القانوني للمتسللين (المسافرون خلسة):

يتم التعاون بين كل من الريان وهيئات الموانئ والإدارات الوطنية وباقي الجهات المعنية الأخرى المختصة والعاملين في المجال الأمني من أجل منع الوصول غير الشرعي للمتسللين إلى السفينة. وقد تم تحديد إطار وتدابير دولية معاصرة للمتسللين تدعو في الوقت الراهن إلى التخلص من القلق الذي يلاحق ربان السفن، والتي تعد من القضايا المعاصرة للأمن البحري، وتعد من القضايا المعقدة للغاية، ويرجع ذلك إلى اختلاف التشريعات الوطنية في كل البلدان المعنية مثل: بلد المغادرة، وبلد النزول أو الوصول، ودولة علم السفينة أو المطالب الفعلية للجنسية والمواطنة للمتسللين وبلدان العبور أثناء العودة إلى الوطن. فقد وضحت المنظمة البحرية الدولية (IMO)، وفي حالة عدم وجود الإجراءات المتفق عليها دولياً في التعامل مع المتسللين توجد مصاعب جمة تواجه ربان السفن وشركات النقل البحري، ولذلك اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية القرار رقم (20) (871) عن المبادئ التوجيهية بشأن تخصيص مسؤوليات البحث عن وضع ناجح لحالات المتسللين.⁽⁸⁾ الملحق رقم (1) يوضح المبادئ الأساسية التي تنفذ في حالات التسلل.

ثالثاً: الإرهاب البحري Maritime Terrorism:

الإرهاب البحري يُشير إلى الأنشطة الإرهابية التي تستهدف السفن أو الموانئ أو المنشآت البحرية بقصد إلحاق الأذى أو تعطيل التجارة البحرية العالمية. هذه الظاهرة قديمة ولكنها أخذت أبعاداً جديدة مع تنامي حركة التجارة عبر البحار. تشمل الأنشطة الإرهابية البحرية القرصنة، الهجمات على السفن التجارية والنفطية، خطف الرهائن، والتفجيرات البحرية. تعد

(7) Djibouti Code of Conduct, 299, 2009/1/.

الرابط الإلكتروني: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/DCoC.aspx>

(8) غريبال، أشرف، 2003، مرجع سابق، 34.

المناطق ذات النزاعات أو تلك التي تعاني من ضعف أمني مثل خليج عدن ومضيق ملقا من أكثر المناطق عرضة للإرهاب البحري. هذه الهجمات تعطل التجارة العالمية، وتعرض حياة البحارة للخطر، وتزيد من تكاليف الشحن والتأمين. وتسجل الهجمات البحرية تزايداً في السنوات الأخيرة، خاصة في المناطق الساحلية للدول الفقيرة والنامية.⁽⁹⁾

رابعاً: التهريب Smuggling:

يعد التهريب عبر المنافذ البحرية أصعب وأخطر أنواع التهريب؛ إذ يستعمل المهربون القوارب والسفن البحرية بقصد تهريب المواد المحظورة من مكان لآخر ومن دولة لأخرى ويعد تجارة غير مشروعة ونشاطاً إجرامياً دولياً منظماً يكون الغرض من التهريب هو مخالفة القوانين واللوائح والقواعد الصادرة من السلطات المختصة في الإقليم المعني، بدون الحصول على الموافقة أو الإذن من تلك السلطات، أو لتجنب دفع الرسوم المستحقة وفقاً لما هو محدد في القوانين واللوائح ذات الصلة. يهدف التهريب إلى تحقيق منفعة شخصية أو للإضرار بالمجتمع الإقليمي على الصعيد الاجتماعي أو السياسي أو الديني أو الاقتصادي، ويشمل ذلك:⁽¹⁰⁾

1. المواد المخدرة: تمثل هذه الأنشطة الإجرامية لتهريب المخدرات خسارة كبيرة جداً لملاك السفن التي تستخدم سفنهم في التهريب، وعادة ما تجلب المخدرات على ظهر السفن بواسطة وسائل عديدة مثل الأمتعة ومخزونات السفن، أو بواسطة تهريبها في أجسام الأشخاص أو في الأجهزة الإلكترونية.
2. الأسلحة التقليدية: تهريب الأسلحة عادة ما يأخذ نفس القدر من الأهمية للمهربين مثل المخدرات وعادة ما يتم تهريب الأسلحة في الحاويات.
3. المواد المتفجرة.
4. الأسلحة الكيميائية / البيولوجية.
5. المواد أو النفايات المشعة.
6. مواد يحظر دخولها لإقليم الدولة طبقاً إلى اللوائح والقوانين الصادرة في الدولة.
7. تهريب البضائع: غالباً ما تمثل هذه الجريمة كارثة كبرى لصناعة النقل البحري، وتشكل خسارة مالية كبيرة للملاك والوقاية هي أفضل طريقة فعالة للتعامل مع هذه الجريمة والتهديد الأمني المتعلق بها. وعلى الرغم من عدم وجود استخدام عمق أو السعي للحصول على مكاسب من هذه الجريمة، لكنها تبقى ذات تأثير كبير وعلى درجة عالية من الخطورة في قائمة التهديدات الأمنية المختلفة.

(9) International Maritime Bureau (IMB). (2023). «Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report

الموقع الرسمي للمكتب البحري الدولي/ <https://icc-ccs.org/>

(10) بن عيسى حياة، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 1 (2014)، 137.

خامساً: التوترات السياسية والنزاعات الإقليمية:

تشكل التوترات السياسية والنزاعات الإقليمية في الخليج العربي تحدياً كبيراً للأمن البحري في المنطقة، وذلك نظراً لتأثيراتها العميقة والمتعددة الأبعاد على استقرار الملاحة البحرية والتجارة الدولية. من أبرز تأثيرات هذه التوترات: ⁽¹¹⁾

1. التأثير على أسعار النفط والغاز: النزاعات السياسية في الخليج العربي تؤثر بشكل مباشر على أسعار النفط العالمية، نظراً لأهمية المنطقة كمصدر رئيس للطاقة. وأي تهديد للأمن البحري يمكن أن يؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط نتيجة لزيادة المخاطر المتعلقة بإمدادات الطاقة.
2. عرقلة التعاون الإقليمي: التوترات السياسية تعيق التعاون بين دول الخليج في مجال الأمن البحري، والتباينات السياسية والمصالح المتضاربة تجعل من الصعب تنسيق الجهود الأمنية المشتركة لمواجهة التهديدات البحرية مثل القرصنة والتخريب.

المطلب الثاني: التحديات التقنية والبيئية للأمن البحري

أولاً: المعوقات التقنية والإدارية للأمن البحري في الخليج العربي:

تواجه الأمن البحري في الخليج العربي عدة معوقات تقنية وإدارية تؤثر على فعاليته وقدرته على مواجهة التهديدات. من بين هذه المعوقات: ⁽¹²⁾

1. العقبات التقنية:
 - ضعف البنية التحتية البحرية: تعاني بعض دول الخليج من نقص في البنية التحتية البحرية المتطورة، مثل الموانئ الحديثة ومرافق الصيانة للسفن. هذا النقص يحد من القدرة على مراقبة وحماية السواحل البحرية بشكل فعال، ويؤثر سلباً على سرعة الاستجابة للحوادث والتهديدات البحرية.
 - التحديات التكنولوجية: تفتقر بعض دول الخليج إلى التكنولوجيا المتقدمة اللازمة لمراقبة وتحليل الأنشطة البحرية بشكل مستمر. يتضمن ذلك نقص أنظمة الرادار المتطورة، والطائرات بدون طيار، وأنظمة الاتصالات الفعالة التي تساهم في تعزيز الوعي بالمجال البحري والتنسيق بين الجهات المختلفة.

(11) Khalid, I, Maritime Security in the Gulf Region, Naval War College Review, 65(4) (2012), 7290-

اسم الموقع: U.S. Naval War College Digital Commons

(12) Katzman, K. The Persian Gulf States and Iran: Issues for U.S. Policy, Congressional Research Service, 814-5, 2016/.

2. العقوبات الإدارية:

- التشريعات والقوانين: تشكل التشريعات والقوانين غير الموحدة بين دول الخليج عائقاً كبيراً أمام التعاون الإقليمي في مجال الأمن البحري. التباين في القوانين والتشريعات البحرية يعيق جهود التنسيق والتعاون المشترك بين الدول لمواجهة التهديدات البحرية، الملحق رقم (2) يوضح الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والدولية.

- الفساد الإداري وتأثيره على الأمن البحري: يُعد الفساد الإداري أحد أكبر التحديات التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي. يؤثر الفساد على تخصيص الموارد بشكل فعال، ويعطل تنفيذ السياسات الأمنية اللازمة؛ ما يضعف الجهود المبذولة لمكافحة الأنشطة غير القانونية في المياه الإقليمية.

ثانياً: الحوادث البحرية:

تُعد الحوادث البحرية في الخليج العربي من القضايا التي تمثل تحديات كبيرة على حركة الملاحة البحرية في المنطقة. يتسم الخليج العربي بأهمية استراتيجية واقتصادية كبيرة، حيث يمر من خلاله جزء كبير من التجارة العالمية وإمدادات النفط. ومع ذلك، فإن تكرار الحوادث البحرية مثل التصادمات، وتسربات النفط، والانفجارات، يفرض تحديات كبيرة على الأمن البحري وعلى حركة السفن. تصادمات السفن وتسربات النفط تترك آثاراً بيئية واقتصادية وخيمة. على سبيل المثال، حادثة تسرب النفط الشهيرة التي وقعت في عام 1991م خلال حرب الخليج أثرت على البيئة البحرية بشكل كارثي وأدت إلى تدمير الشعاب المرجانية وقتل الحياة البحرية⁽¹³⁾؛ ما أثر سلباً على الصيد والسياحة البحرية. بالإضافة إلى ذلك، فإن حوادث التصادم البحري تؤدي إلى تأخير الشحنات وزيادة تكاليف التأمين؛ ما ينعكس سلباً على اقتصاديات الدول المطلة على الخليج.

ثالثاً: التلوث البحري:

يمثل التلوث البحري أهم الجوانب السلبية للنهضة الصناعية في القرن العشرين وأصبح يهدد البيئة البحرية تهديداً خطيراً؛ نظراً لتزايد معدلاته يوماً بعد يوم في معظم بحار العالم خاصة المغلق منها أو الشبه مغلق (مثال للبحار الشبه مغلقة: البحر الأحمر والخليج العربي)، كنتيجة مباشرة لما تستقبله تلك البحار من ملوثات بفعل الأنشطة البشرية، أو بفعل العوامل الطبيعية المرتبطة بالبيئة البحرية⁽¹⁴⁾.

(13) ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تسرب النفط في حرب الخليج الثانية، 2024/8، الساعة 0800.

(15) محمد علي محمد، التلوث البحري أسبابه وآثاره وطرق مكافحته، رسالة ماجستير، الأكاديمية العسكرية العليا، كلية القيادة والأركان، اليمن، 2012، ص4.

أحد مفاهيم وتعريف التلوث البحريّ هو إدخال مواد بطريقة مباشرة أو غير مباشرة إلى البيئة البحريّة نتيجة للأنشطة البشرية المختلفة تؤدي إلى تأثيرات على صحة الإنسان وإعاقة الأنشطة البحريّة المختلفة بما فيها الصيد، وأيضاً تغيير في خواص مياه البحر؛ ما يفقدها صلاحيتها للاستخدام في الأغراض المختلفة. ⁽¹⁵⁾ وتعريف آخر عن التلوث البحريّ: لغة هو تلوث مادي ينتج عن اختلاط أي شيء غريب عن مكونات المادة بمادة أخرى، واصطلاحاً هو قيام الإنسان بطريق مباشر أو غير مباشر بالإضرار بالبيئة الطبيعية والكائنات الحية. ⁽¹⁶⁾

رابعاً: الصيد الجائر:

الصيد غير المسؤول أو الصيد الجائر هو زيادة قدرات الصيد (عدد القوارب، أو معدات الصيد، أو الوقت المخصص للصيد) الموجهة نحو استغلال المخزون السمكي بشكل أكبر من تلك القدرة اللازمة لصيد الكميات الزائدة من المخزون، وهو الأمر الذي سيترتب عليه في المستقبل تناقص أعداد الأسماك في هذا المخزون بشكل يؤثر سلباً على قدرته على تجديد نفسه طبيعياً؛ ما يؤدي في النهاية إلى ما يسمى بالصيد الجائر، ويترتب عليه انقراض للكائنات البحريّة، واختلال للتوازن البيئي ⁽¹⁷⁾.

خامساً: التغيرات المناخية والظروف الجوية القاسية:

تشهد منطقة الخليج العربيّ تأثيرات متزايدة للتغيرات المناخية، بما في ذلك ارتفاع درجات الحرارة، وندرة المياه، والظروف الجوية القاسية مثل العواصف الرملية وأحياناً الأمطار الغزيرة، وتؤثر هذه التغيرات بشكل كبير على الحياة اليومية والأنشطة الاقتصادية في المنطقة، وتتمثل تأثيرات التغيرات المناخية والظروف الجوية القاسية في التالي: ⁽¹⁸⁾

1. ارتفاع درجات الحرارة: تشهد منطقة الخليج العربيّ ارتفاعاً ملحوظاً في درجات الحرارة؛ ما يؤثر على العمليات البحريّة والأنشطة الاقتصادية المرتبطة بها.
2. ارتفاع مستوى سطح البحر: يعد ارتفاع مستوى سطح البحر نتيجة مباشرة لذوبان الجليد

(15) محمد السيد أحمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الثانية، 2005م، ص 35.

(16) محمد أمين عامر، تلوث البيئة، دراسة علمية، القاهرة، دار الكتاب الحديث، 2003، ص 204.

(17) <https://marocbleu.com/The impact of overfishing on fish wealth, 122018/>.

(18) متابعة ذاتية لنشرات الأرصاد الجوية، المستلمة يومياً من منظومة درع الوطن، منذ 2019 - 2024.

القطبي والتوسع الحراري للمياه نتيجة ارتفاع درجات الحرارة، ويشكل هذا الارتفاع تهديداً مباشراً للموانئ والبنية التحتية الساحلية في دول الخليج العربي؛ ما يتطلب استثمارات كبيرة في البنية التحتية لمواجهة هذه التحديات.

3. تكرار الظواهر الجوية القاسية: تشهد منطقة الخليج العربي زيادة في تكرار وشدة الظواهر الجوية القاسية مثل العواصف الرملية والأمطار الغزيرة؛ ما يؤدي إلى اضطراب حركة الملاحة البحرية وتأثيرات سلبية على السفن والبنية التحتية البحرية.

أمثلة على الظروف الجوية القاسية وتأثيرها على الملاحة البحرية:

1. عاصفة الغبار في السعودية: في مارس 2009، شهدت السعودية واحدة من أشد العواصف الرملية في تاريخها، فقد غطت العاصفة معظم المناطق الشرقية والوسطى من البلاد؛ ما أدى إلى توقف حركة المرور والطيران، وقد تأثرت حركة الملاحة البحرية بشكل كبير بسبب انخفاض الرؤية وتعطل العمليات في الموانئ؛ ما أدى إلى تأخير الشحنات وتوقف عمليات التفريغ.⁽¹⁹⁾
2. فيضانات جدة: تعرضت مدينة جدة في السعودية لفيضانات شديدة في نوفمبر 2009 ويناير 2011؛ ما تسبب في وفاة العديد من الأشخاص وألحقت أضراراً جسيمة بالبنية التحتية، ومن ثم أثرت هذه الفيضانات بشكل كبير على ميناء جدة الإسلامي؛ حيث تسببت في تعطيل العمليات وتأخير السفن التي كانت تنتظر التفريغ، كما أدت هذه الفيضانات إلى تضرر الطرق المؤدية إلى الميناء؛ ما عرقل حركة النقل البري أيضاً.⁽²⁰⁾

(19) <https://www.alarabiya.net/articles, Dust storm in Saudi Arabia, 32009/>.

(21) https://ar.wikipedia.org/wiki/Jeddah_floods, 2011.

المطلب الثالث: التحديات الأمنية الحديثة والتطورات التقنية

أولاً: الذكاء الاصطناعي:

تعد تهديدات الذكاء الاصطناعي (Artificial Intelligence) على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي موضوعاً مهماً يستحق التحليل الدقيق، خاصة في ظل التقدم السريع في التكنولوجيا وتأثيراتها على الأمن البحري، ويمكن أن تتمثل التهديدات في التالي:⁽²¹⁾

1. القرصنة المدعومة بالذكاء الاصطناعي (AI-Assisted Piracy): يمكن للذكاء الاصطناعي أن يساعد القراصنة في تحديد الأهداف البحرية بشكل أكثر دقة وسرعة، باستخدام تقنيات التعرف على الأنماط وتحليل البيانات الكبيرة لتحديد مسارات السفن وشحناتها القيمة مثال: استخدام الطائرات بدون طيار (Drones) المجهزة ببرمجيات الذكاء الاصطناعي لمسح السفن في البحر وتحديد الأهداف المحتملة لهجمات القرصنة.
2. التشويش الإلكتروني (Electronic Jamming): يمكن أن يستخدم الذكاء الاصطناعي لإنشاء تقنيات تشويش إلكتروني معقدة تؤثر على أنظمة الاتصالات والملاحة للسفن؛ ما يجعلها غير قادرة على التواصل أو تحديد مواقعها بدقة مثال: تطوير برمجيات تعتمد على الذكاء الاصطناعي لإنشاء إشارات تشويش؛ ما يؤدي إلى تشويش أو تعطيل أنظمة الملاحة للسفن التجارية.
3. التهديدات الذاتية (Autonomous Threats): الأنظمة الذاتية المدعومة بالذكاء الاصطناعي، مثل الغواصات والطائرات بدون طيار، يمكن أن تستخدم بشكل ضار لتعطيل حركة الملاحة البحرية من خلال تنفيذ هجمات غير تقليدية أو جمع معلومات استخباراتية مثال: استخدام غواصات ذاتية القيادة مدعومة بالذكاء الاصطناعي لمراقبة حركة السفن التجارية وتحديد الأوقات الأنسب للهجمات أو للاعتراض.

ثانياً: التهديدات السيبرانية:

الأمن السيبراني والهجمات الإلكترونية على السفن أصبحت من القضايا الملحة في مجال الأمن البحري، خاصة في مناطق حيوية كالخليج العربي. تستخدم السفن الحديثة أنظمة إدارة تعتمد على التكنولوجيا الرقمية مثل نظم الملاحة GPS، ونظام التعريف التلقائي AIS، ونظام الخرائط الإلكترونية ECDIS، وأنظمة الاتصالات والبنية التحتية الحرجة التي تعد عرضة للهجمات الإلكترونية. وقد أدى سباق التسلح الرقمي هذا إلى رفع مستوى الوعي بالتهديدات التي يشكلها التخريب والإرهاب والتجسس الإلكتروني.⁽²²⁾ الهجمات السيبرانية

(21) <https://safety4sea.com/steering-with-artificial-intelligence-to-combat-maritime-piracy>, 80900, 2024/

(22) عبد الحفيظ وكمال، آليات حفظ امن البحر الأبيض من الإرهاب البحري، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 6، ع 1 (2021)، 368.

على السفن والمرافق البحرية لا تؤدي فقط إلى خسائر اقتصادية كبيرة، بل تعرض أيضاً سلامة وأمن البحارة للخطر. مثال على الهجمات الإلكترونية في الخليج العربي الهجوم على أنظمة الملاحة في ميناء الفجيرة: في 2019، فقد تعرض ميناء الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة لهجوم إلكتروني تسبب في تعطيل نظم الملاحة والمراقبة لمدة ساعات؛ ما أثر على حركة السفن ودخولها وخروجها من الميناء. هذا الهجوم أبرز أهمية تأمين البنية التحتية البحرية ضد التهديدات السيبرانية.⁽²³⁾

ثالثاً: الطائرات المسييرة والزوارق المسييرة:

لقد شهدت المنطقة عدة حوادث استخدمت فيها هذه الطائرات لتعطيل أو تهديد السفن، وتؤكد الدراسات الأكاديمية والتحليلات الاستراتيجية أن التهديدات من الطائرات والزوارق المسييرة تشكل خطراً حقيقياً على الملاحة البحرية في الخليج العربي وفقاً لتقرير «مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية» (CSIS)، فإن زيادة استخدام الطائرات والزوارق المسييرة في الصراعات البحرية يشير إلى تحول في طبيعة التهديدات البحرية.

رابعاً: التوترات الأمنية في خليج عدن وباب المندب:

يعد باب المندب من أهم الممرات المائية الاستراتيجية في العالم؛ حيث يربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي؛ ما يجعله نقطة حيوية للتجارة العالمية، وتشهد منطقة خليج عدن وباب المندب تأثيرات أمنية كبيرة تؤثر على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي؛ حيث تعاني هذه المنطقة من تحديات أمنية متعددة مثل القرصنة، والصراعات الإقليمية، والتوترات السياسية، والتي تؤدي إلى زيادة المخاطر على السفن التجارية ورفع تكلفة التأمين البحري، الملحق رقم (4) يقدم تقييماً للمخاطر والمهددات التي تواجه حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي.

أمثلة للتهديدات الأمنية⁽²⁴⁾:

1. العام 2011م تم تسجيل 42 حادثة قرصنة في بحر العرب وخليج عدن.
2. العام 2018م انخفاض الحوادث إلى 12 فقط بسبب الدوريات البحرية المشتركة.
3. العام 2010 – 2015م زيادة في حالات القرصنة البحرية، خاصة في خليج عدن وبحر العرب.
4. العام 2010 – 2015م هجمات محدودة على السفن والمنشآت البحرية.
5. العام 2015م – 2024م تصاعد التهديدات خاصة من قبل الجماعات المتطرفة مثل الحوثيين في اليمن الذين استهدفوا ناقلات النفط.

(23) قناة الجزيرة، تعطيل ميناء الفجيرة بسبب الهجوم الإلكتروني، 2019، <https://www.google.com/search>

(24) <https://www.IMO.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports>, 2010 – 2024.

المبحث الثاني: التحليل القانوني للتحديات الأمنية

المطلب الأول: التحليل القانوني للتحديات الأمنية التقليدية

أولاً: التحليل القانوني لظاهرة القرصنة البحرية:

1. التعريف والتمييز: صعوبة تحديد أعمال القرصنة من الناحية القانونية، خاصة في ظل تشابهها مع أعمال إرهابية أو عدائية أخرى في البحر.
2. الاختصاص القضائي: التحديات المرتبطة بتحديد الاختصاص القضائي لمحاكمة القراصنة، خاصة في المياه الدولية أو في الحالات التي يتورط فيها قراصنة من دول متعددة.
3. التنفيذ والتطبيق: ضعف القدرة التنفيذية لبعض الدول على تطبيق القوانين وملاحقة الجناة في حالات القرصنة؛ ما يؤدي إلى الإفلات من العقاب.

ثانياً: التحليل القانوني لتهديدات الهجرة غير الشرعية / ظاهرة المتسللين (Stowaway):

1. المسؤولية القانونية: يعد الهروب بوسائل غير قانونية من دولة إلى أخرى انتهاكاً للقوانين الوطنية الخاصة بالهجرة والجمارك، ويمكن أن يواجه الهاربون عقوبات تشمل الاحتجاز، أو الغرامات، أو الترحيل.
2. خطر على الحياة: الهروب غالباً ما يتم في ظروف خطيرة؛ ما يعرض حياة الهاربين للخطر، ويمكن أن تتعرض الدول التي تستقبل الهاربين لمسؤوليات قانونية وإنسانية إذا أصيب الهاربون أو ماتوا أثناء المحاولة.
3. التدابير الأمنية: يتعين على الدول ووسائل النقل تعزيز تدابيرها الأمنية لمنع مثل هذه الحوادث؛ ما يتطلب تحديثات في الأنظمة وتكاليف إضافية.
4. الحماية الدولية: قد يتمتع الهاربون ببعض الحقوق بموجب القانون الدولي، مثل الحق في طلب اللجوء إذا كانوا يفرون من اضطهاد، ومع ذلك يمثل التحدي في التفريق بين الهاربين الذين يستحقون الحماية بموجب القانون الدولي وأولئك الذين يسعون للهروب لأسباب اقتصادية فقط.
5. المعاملة الإنسانية: تتطلب المعايير الدولية أن تتم معاملة الهاربين بإنسانية، بما في ذلك توفير الطعام والرعاية الصحية أثناء احتجازهم.
6. تبادل المعلومات: الدول بحاجة إلى التعاون في تبادل المعلومات المتعلقة بالهاربين، بما في ذلك التحديد السريع لهويتهم وخلفياتهم.
7. الإعادة القسرية والترحيل والمحاكمة: الاتفاقيات الدولية قد تسهل أو تعيق إعادة الهاربين إلى بلدانهم الأصلي، خاصة إذا كان هناك خطر على حياتهم، وبعد القبض على الهاربين قد تبدأ إجراءات قانونية لترحيلهم؛ ما يتطلب احترام حقوقهم القانونية، وقد تختار بعض الدول محاكمة الهاربين على الجرائم المرتبطة بالهروب، مثل الدخول غير القانوني؛ ما يزيد من تعقيد الوضع القانوني.

ثالثاً: التحليل القانوني لظاهرة الإرهاب البحري

1. عدم وجود تعريف موحد وتمييزه عن الجرائم الأخرى: رغم وجود اتفاقيات دولية لمكافحة الإرهاب، إلا أنه لا يوجد تعريف محدد ومتفق عليه دولياً للإرهاب البحري؛ ما يخلق صعوبة في تحديد ما يشكل عملاً إرهابياً في البحر. يجب التفريق بين الإرهاب البحري وأشكال أخرى من الجرائم البحرية مثل القرصنة أو التهريب؛ حيث إن لكل منها إجراءات قانونية مختلفة.
2. الولايات القضائية المتداخلة: الإرهاب البحري غالباً ما يقع في مناطق خارج نطاق الولاية الوطنية (المياه الدولية)؛ ما يثير تساؤلات حول أي دولة لديها الحق في محاكمة المتهمين، خاصة إذا كانت الدول المتضررة متعددة.
3. معاملة المشتبه بهم والاحتجاز: يجب على الدول الالتزام بالقوانين الدولية لحقوق الإنسان عند اعتقال أو محاكمة المشتبه بهم في الإرهاب البحري، بما في ذلك حظر التعذيب وضمان محاكمات عادلة، وقد يؤدي احتجاز المشتبه بهم لفترات طويلة دون محاكمة إلى انتهاكات لحقوق الإنسان؛ ما يعقد الإجراءات القانونية ويعرض الدول للمساءلة الدولية.
4. حماية السفن والبنية التحتية البحرية من التهديدات غير التقليدية: حماية السفن التجارية والبنية التحتية البحرية (مثل الموانئ وخطوط الأنابيب تحت البحر) تتطلب تدابير أمنية مشددة، بما في ذلك التعاون بين القطاعين العام والخاص. ويضيف استخدام الإرهابيين لتكتيكات غير تقليدية مثل الهجمات الانتحارية أو العبوات الناسفة البدائية في البحر طبقة إضافية من التعقيد في التصدي لهذه التهديدات.
5. العقوبات والمساءلة: تطبيق العقوبات الدولية ضد الدول أو الأفراد الذين يدعمون الإرهاب البحري يمثل تحدياً قانونياً، خاصة إذا كانت هناك صعوبة في إثبات تورطهم المباشر.

المطلب الثاني: التحليل القانوني للحوادث والجرائم البحرية

أولاً: التحليل القانوني للحوادث البحرية في الخليج العربي:

1. الاختصاص القضائي والتدخل القانوني للحدود البحرية المتنازع عليها: يؤدي النزاع على الحدود البحرية إلى تدخل الاختصاصات القضائية هذا التدخل يمكن أن يعقد التحقيقات في الحوادث البحرية ويعرقل عملية تحديد المسؤولية.
2. المياه الإقليمية والمياه الدولية: تختلف القوانين المطبقة على الحوادث البحرية حسب ما إذا كانت الحادثة وقعت في المياه الإقليمية لدولة معينة أو في المياه الدولية. في المياه الإقليمية، تطبق القوانين الوطنية، بينما في المياه الدولية يتم الاعتماد على الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS).

3. مسؤولية السفن والأطراف المعنية: في حالة وقوع حادث بحري، مثل تصادم السفن أو تسرب النفط، يصبح تحديد الطرف المسؤول أمراً معقداً، خاصة إذا كانت السفن مسجلة في دول مختلفة وتعمل تحت أعلام مختلفة.
4. التعويضات وإصلاح الأضرار: تحديد المسؤولية عن الأضرار، سواء البيئية أم الاقتصادية، قد يتطلب إجراءات قانونية طويلة ومعقدة، وتشمل هذه المسؤولية تعويض الدول المتضررة أو الشركات المتضررة، بالإضافة إلى إصلاح الأضرار البيئية.
5. الحوادث الناجمة عن التهديدات الأمنية: الخليج العربي يشهد توترات سياسية وأمنية؛ ما يزيد من خطر الحوادث البحرية الناجمة عن الهجمات أو الأعمال التخريبية هذه الحوادث تؤدي إلى تحديات قانونية إضافية تتعلق بالتحقيق وتحديد المسؤولية في ظل الظروف الأمنية المضطربة.
6. حماية الممرات البحرية: التهديدات الأمنية تتطلب من الدول تعزيز التدابير الأمنية لحماية الممرات البحرية (مضيق هرمز)، وهو ما قد يؤثر على حرية الملاحة ويسبب تعقيدات قانونية تتعلق بحق المرور العابر.
7. تعطل حركة الملاحة البحرية: أي حادث كبير في الخليج العربي يمكن أن يؤدي إلى تعطيل كبير لحركة الملاحة؛ ما يؤثر على التجارة العالمية والتحدي القانوني هنا يكمن في التعامل مع الخسائر الاقتصادية وتعويض الأطراف المتضررة.
8. التحقيقات والاتفاقيات الدولية: في حالة وقوع حوادث بحرية كبيرة، قد يتم إجراء تحقيقات دولية لتحديد الأسباب والمسؤوليات والتعاون بين الدول في هذا الصدد قد يواجه تحديات بسبب اختلاف الأنظمة القانونية والمعايير الفنية. تعتمد معالجة الحوادث البحرية في الخليج العربي على تطبيق الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) واتفاقيات أخرى متعلقة بالسلامة البحرية والتلوث، ولكن قد تواجه هذه الاتفاقيات تحديات في التنفيذ بسبب التوترات السياسية أو عدم الامتثال الكامل من قبل بعض الدول.
9. تحقيقات الحوادث البحرية: تتطلب استخدام تقنيات متقدمة لجمع الأدلة وتحديد الأسباب؛ ما قد يفرض تحديات تقنية وقانونية خاصة في تحديد المسؤوليات.

ثانياً: التحليل القانوني لجرائم التهريب Smuggling:

تنوع أنشطة التهريب: يشمل التهريب البحري مجموعة واسعة من الأنشطة غير القانونية، مثل تهريب المخدرات، الأسلحة، البضائع المقلدة، والأشخاص. تحدد القوانين الوطنية والدولية هذه الأنشطة بشكل مختلف؛ ما يصعب من توحيد الجهود القانونية لمكافحته.

1. التفريق بين الجرائم: قد يصعب التفريق بين التهريب البحري وجرائم بحرية أخرى مثل القرصنة أو الإرهاب البحري؛ حيث قد تتداخل هذه الأنشطة أو تستخدم وسائل متشابهة.
2. الاختصاص القضائي: (المياه الدولية مقابل المياه الإقليمية) يحدث التهريب البحري غالباً في المياه الدولية، حيث لا توجد ولاية قضائية واضحة لدولة واحدة؛ ما يعقد عملية الاعتقال والمقاضاة.
3. تطبيق القوانين والتشريعات الوطنية: عندما يتم القبض على المهربين في المياه الإقليمية، تطبق الدولة المعنية قوانينها الوطنية، ولكن قد تواجه صعوبة في تقديم الأدلة أو تطبيق العقوبات في حالات التهريب التي تشمل أكثر من دولة.
4. الاختلافات القانونية: تواجه الدول تحديات في التعاون بسبب اختلاف القوانين والإجراءات القضائية؛ ما قد يعرقل الجهود المشتركة لضبط المهربين وملاحقتهم قضائياً.
5. تطور أساليب التهريب: يعتمد المهربون على تقنيات وأساليب متطورة لتجنب الكشف، مثل استخدام السفن الصغيرة التي يصعب رصدها، الغواصات الصغيرة، أو حتى الطائرات بدون طيار. هذا يتطلب من السلطات البحرية تطوير تقنيات مراقبة واستخبارات متقدمة.
6. التهديدات المرتبطة بالتهريب: يمكن أن يسهم التهريب البحري في تمويل أنشطة إجرامية أخرى، مثل الإرهاب أو الاتجار بالبشر؛ ما يزيد من التحديات الأمنية للدول المعنية.
7. الاتجار بالبشر: يشكل تهريب الأشخاص (بما فيهم المجرمون الفارون من القانون) عبر البحر انتهاكاً خطيراً لحقوق الإنسان، ويضع تحديات قانونية كبيرة، مثل تحديد الضحايا وتوفير الحماية لهم.
8. العقوبات الدولية: تطبيق العقوبات ضد الدول أو الأفراد المتورطين في التهريب البحري يمثل تحدياً، خاصة إذا كانت هناك صعوبات في إثبات المسؤولية المباشرة أو في الحصول على الدعم الدولي لتطبيق العقوبات.

ثالثاً: التحليل القانوني للأضرار البيئية:

1. تعدد الأطراف المسؤولة: يمكن أن يكون التلوث البحري ناتجاً عن عدة مصادر مثل السفن، منصات النفط، المصانع الساحلية، أو حتى الدول نفسها. هذا التعدد يعقد عملية تحديد المسؤول عن التلوث، سواء كان شركة أم دولة؛ ما يصعب تحديد الطرف الذي يجب أن يتحمل تكاليف التنظيف والتعويضات.
2. إثبات المسؤولية: في كثير من الحالات، يكون من الصعب إثبات العلاقة المباشرة بين مصدر التلوث والأضرار الناجمة عنه، خاصة في الحالات التي يتداخل فيها التلوث من مصادر متعددة.

3. اختلاف القوانين والتشريعات الوطنية: تختلف القوانين البيئية من دولة إلى أخرى؛ ما يؤدي إلى تفاوت في كيفية معالجة التلوث البحري وتطبيق القوانين. بعض الدول قد تكون لديها قوانين صارمة، بينما قد تكون دول أخرى أقل التزاماً بالمعايير البيئية؛ ما يخلق تحدياً في تنفيذ الاتفاقيات الدولية بشكل متساو.
4. التنفيذ والامتثال: حتى مع وجود اتفاقيات دولية مثل «اتفاقية ماربول» (MARPOL) التي تهدف إلى منع التلوث البحري من السفن، فإن تنفيذ هذه الاتفاقيات يعتمد على التزام الدول وفعاليتها في تطبيقها، وقد تواجه بعض الدول تحديات في تنفيذ هذه الاتفاقيات بسبب نقص الموارد أو البنية التحتية.
5. التلوث العابر للحدود: التلوث البحري غالباً ما يكون عابراً للحدود؛ حيث ينتقل التلوث من منطقة إلى أخرى بفعل التيارات البحرية. هذا يثير تساؤلات حول المسؤولية القانونية للدول التي يتسبب تلوثها في أضرار لدول أخرى.
6. تكاليف التنظيف والتعويضات: تكاليف تنظيف التلوث البحري وإصلاح الأضرار البيئية يمكن أن تكون باهظة للغاية، وهناك تحديات قانونية في توزيع هذه التكاليف على الأطراف المسؤولة، وقد يؤدي ذلك إلى نزاعات قانونية طويلة ومعقدة.
7. التأثير على الصناعات البحرية: التلوث البحري يمكن أن يؤثر سلباً على صناعات مثل الصيد، والسياحة، والشحن البحري. الشركات المتضررة قد تطالب بتعويضات؛ ما يضيف بعداً آخر للتحديات القانونية.
8. حماية المجتمعات الساحلية والصحة العامة: قد يؤدي التلوث البحري إلى تدمير مصادر الرزق للمجتمعات الساحلية التي تعتمد على الصيد أو السياحة، فهذه المجتمعات قد ترفع قضايا للمطالبة بحقوقها؛ ما يخلق تحديات قانونية تتعلق بحماية حقوق الإنسان، فالتلوث البحري قد يؤدي إلى تلوث موارد المياه والأسماك؛ ما يؤثر على صحة الإنسان والقضايا القانونية قد تتعلق بتعويضات الصحة العامة وإجراءات الوقاية.
9. جمع الأدلة: التلوث البحري غالباً ما يتطلب تقنيات متقدمة لجمع الأدلة وتحليلها لتحديد مصدر التلوث، وهذا يشمل استخدام الأقمار الصناعية، والرادارات، والتحليل الكيميائي، ويكمن التحدي هنا في تأمين الأدلة الموثوقة التي يمكن استخدامها في المحاكم.
10. نقص الوعي القانوني: قد يكون هناك نقص في الوعي بين الأطراف المعنية، مثل مالكي السفن أو الشركات الصناعية، حول القوانين المتعلقة بالتلوث البحري، ويؤدي هذا إلى تحديات في الامتثال ويزيد من الحاجة إلى تدريب وتوعية أفضل.
11. تعزيز القدرات القانونية: تحتاج الدول إلى تطوير قدراتها القانونية والفنية للتعامل مع قضايا التلوث البحري، بما في ذلك تدريب القضاة والمحامين والمسؤولين الحكوميين على القوانين والاتفاقيات البيئية.

12. الاستجابة للطوارئ / خطط الطوارئ: حوادث التلوث البحري الكبيرة، مثل التسربات النفطية، تتطلب استجابة سريعة ومنسقة. التحدي القانوني هنا يكمن في التنسيق بين الجهات المعنية وتحديد المسؤوليات القانونية في حالات الطوارئ. قد تواجه الدول تحديات في وضع وتنفيذ خطط طوارئ فعالة تستجيب لحوادث التلوث البحري الكبيرة، وتتطلب هذه الخطط التعاون بين القطاعين العام والخاص. وتعد حماية البيئة البحرية في الخليج العربي من الأمور الحيوية التي ترتبط بشكل مباشر بقضايا الأمن البحري وحركة الملاحة البحرية، وتشهد المنطقة كثافة مرور عالية للسفن التجارية وناقلات النفط.

المطلب الثالث: التحليل القانوني للتحديات التقنية الحديثة والصيد الجائر

أولاً: التحليل القانوني لتهديدات الأمن السيبراني / الذكاء الاصطناعي :

1. الهجمات السيبرانية على البنية التحتية الحساسة: مع زيادة استخدام الذكاء الاصطناعي في البنية التحتية الحيوية مثل الكهرباء، والمياه، والنقل، يتزايد خطر الهجمات السيبرانية: ما يتطلب لحماية هذه الأنظمة قوانين وسياسات أمنية متقدمة.
2. القرصنة السيبرانية: الهجمات السيبرانية قد تستهدف سرقة الملكية الفكرية أو بيانات حساسة؛ ما يخلق تحديات قانونية حول كيفية حماية حقوق الملكية الفكرية في العالم الرقمي.
3. تعقب الجرائم السيبرانية: الطبيعة العابرة للحدود للجرائم السيبرانية تجعل من الصعب تعقب المجرمين وتقديمهم للعدالة. يتطلب ذلك تطوير آليات قانونية دولية فعالة للتعاون في إنفاذ القانون.
4. المساءلة في الأمن السيبراني: في حالة وقوع هجمات سيبرانية على أنظمة ذكاء اصطناعي، تصبح المساءلة القانونية معقدة. تحديد الجهة المسؤولة عن الأضرار الناجمة عن الاختراقات يتطلب تشريعات واضحة.
5. السباق التكنولوجي: الدول تسعى إلى تطوير تقنيات الذكاء الاصطناعي للدفاع الوطني، ولكن ذلك يثير تحديات قانونية تتعلق بتنظيم استخدام الذكاء الاصطناعي في المجال العسكري وضمان عدم وقوع هذه التقنيات في أيدي الجماعات الإرهابية.
6. تحديث التشريعات: التطورات السريعة في مجالي الأمن السيبراني والذكاء الاصطناعي تتطلب تحديثاً مستمراً للتشريعات لتنظيم استخدامات الذكاء الاصطناعي أو حماية البنية التحتية السيبرانية.
7. التهديدات السيبرانية العابرة للحدود: ما يتطلب تعاوناً دولياً وإطاراً قانونياً موحدًا. ومع ذلك، فإن الاختلافات في القوانين والسياسات بين الدول تشكل تحدياً كبيراً.

8. التصميم الأخلاقي للذكاء الاصطناعي: تطوير أنظمة ذكاء اصطناعي تتخذ قرارات بناءً على خوارزميات قد يؤدي إلى نتائج غير عادلة أو تمييزية. التحدي القانوني هنا هو كيفية ضمان أن تكون هذه الأنظمة أخلاقية ومنصفة. وضع قوانين تنظم الأخلاقيات في استخدام الذكاء الاصطناعي يتطلب توازناً بين الابتكار وحماية حقوق الإنسان. ذلك يشمل معالجة قضايا مثل التحيز الخوارزمي واستخدام الذكاء الاصطناعي في المجالات الحساسة كالرعاية الصحية والعدالة الجنائية.
9. تقنيات الهجوم المتقدمة: مع تقدم الذكاء الاصطناعي، تتطور أيضاً تقنيات الهجوم السيبراني؛ ما يزيد من تعقيد التحديات القانونية المتعلقة بأمن الشبكات وحماية البيانات.
10. انتهاك الخصوصية: مع تزايد استخدام الذكاء الاصطناعي في جمع وتحليل البيانات الشخصية، تنشأ تحديات قانونية كبيرة تتعلق بحماية خصوصية الأفراد ووضع قوانين وتشريعات حماية البيانات.
11. إدارة البيانات الكبيرة (Big Data): الذكاء الاصطناعي يعتمد بشكل كبير على تحليل كميات هائلة من البيانات. جمع هذه البيانات ومعالجتها قد يؤدي إلى مشكلات قانونية تتعلق بحقوق الملكية الفكرية، الخصوصية، والأخلاقيات.
12. المساءلة والمسؤولية القانونية عن الأفعال الخاطئة للذكاء الاصطناعي: في حال ارتكب نظام ذكاء اصطناعي خطأً أدى إلى أضرار مالية أو جسدية، يكون من الصعب تحديد المسؤولية القانونية ومن يجب أن يتحمل المسؤولية؟ المطور؟ أم المشغل؟ أم النظام نفسه؟

ثانياً: التحليل القانوني لتهديدات الطائرات المسييرة (الدرونز) / الزوارق المسييرة:

1. نقص التشريعات الواضحة: الطائرات والزوارق المسييرة لا تزال تقنية حديثة، وبالتالي قد تكون القوانين الحالية غير كافية لتنظيم استخدامها. هناك حاجة لتحديث التشريعات الوطنية والدولية لتشمل التعريفات الواضحة والضوابط المتعلقة بهذه التقنيات.
2. التصنيف القانوني: تحديد ما إذا كانت الطائرات والزوارق المسييرة تعد سفناً أو طائرات وفقاً للقانون الدولي يؤثر على القوانين التي تنطبق عليها؛ ما يخلق تحدياً في تنظيمها ضمن الأطر القانونية الحالية.
3. تهديد السلامة البحرية: الطائرات والزوارق المسييرة يمكن أن تشكل خطراً على السفن والبنية التحتية البحرية، خاصة إذا استخدمت بشكل غير قانوني أو عدائي. التحدي القانوني يكمن في كيفية تنظيم استخدام هذه الأجهزة لضمان عدم تعريض سلامة الملاحة البحرية للخطر.

4. استخدامها كأدوات هجوم: يمكن استخدام الطائرات والزوارق المسيرة في هجمات إرهابية أو قرصنة بحرية. هذا يثير قضايا قانونية حول كيفية التصدي لهذه التهديدات ومنعها، بما في ذلك القوانين التي تسمح بإسقاط أو تعطيل الأجهزة المسيرة في حالات الطوارئ.
5. تدخل الاختصاص القضائي: إذا تم استخدام طائرة أو زورق مسير في هجوم أو نشاط غير قانوني في مياه دولية أو في مناطق ذات اختصاصات متداخلة، فإن ذلك يخلق تحديات قانونية معقدة تتعلق بمن يملك الحق في التدخل أو ملاحقة المسؤولين.
6. المراقبة غير المشروعة: الطائرات والزوارق المسيرة يمكن استخدامها لجمع معلومات استخباراتية أو للتجسس على السفن والمرافق البحرية؛ ما يثير قضايا قانونية تتعلق بانتهاك الخصوصية والحقوق السيادية للدول.
7. غياب اتفاقيات دولية محددة: حتى الآن، لا توجد اتفاقيات دولية شاملة تنظم استخدام الطائرات والزوارق المسيرة في المياه الدولية أو تحدد كيفية التعامل مع التهديدات التي تشكلها على الملاحة البحرية. هذا الفراغ القانوني يمثل تحدياً كبيراً للدول التي تسعى لضمان أمن وسلامة ممراتها البحرية.
8. تحديات تنفيذ القانون: إن فرض القوانين على الطائرات والزوارق المسيرة في البحر يمكن أن يكون معقداً بسبب صغر حجمها، سرعتها العالية، وصعوبة اكتشافها. هناك حاجة لتطوير تقنيات رصد ومراقبة فعالة يمكن استخدامها لتطبيق القوانين والتشريعات الوطنية.
9. الاستجابة السريعة: في حالة استخدام الطائرات والزوارق المسيرة لأغراض عدائية ضد السفن والموانئ والمرافق البحرية، يتطلب الأمر استجابة قانونية وعسكرية سريعة. ومع ذلك، فإن القدرة على تحديد مصدر هذه الأجهزة ومن يقف وراءها بشكل قانوني قد يكون معقداً.
10. التحكم عن بعد والذكاء الاصطناعي: استخدام الذكاء الاصطناعي والتحكم عن بعد في الطائرات والزوارق المسيرة يزيد من التعقيدات القانونية، خاصة فيما يتعلق بالمسؤولية عن الأضرار التي قد تنجم عن أخطاء أو خلل تقني.

ثالثاً: التحليل القانوني لمهددات الصيد الجائر:

1. تطبيق القانون: هناك قوانين وتشريعات تحظر الصيد الجائر وتحدد الحصص المسموح بها وأوقات الصيد المسموح بها، لكن التحدي يكمن في تطبيق هذه القوانين بفعالية؛ حيث قد تكون هناك صعوبة في المراقبة المستمرة للأنشطة البحرية في الخليج العربي بسبب مساحته الواسعة وتعدد الدول المطلة عليه.
2. التعاون الإقليمي: يتطلب مكافحة الصيد الجائر تعاوناً بين دول الخليج العربي وقد يؤدي ضعف التعاون بين الدول في تطبيق القوانين والإجراءات المشتركة إلى فشل الجهود في حماية الموارد البحرية.

3. تكنولوجيا المراقبة والمتابعة: تعتمد مراقبة الصيد الجائر على استخدام تكنولوجيا متطورة مثل أنظمة تتبع السفن والأقمار الصناعية، لكن بعض الدول قد تواجه تحديات التكاليف والتقنية في تبني مثل هذه التكنولوجيا أو في تطوير القدرات البشرية اللازمة لإدارتها.
4. العقوبات: العقوبات على الصيد الجائر قد تكون غير كافية لردع المخالفين. في بعض الحالات، العقوبات المالية أو السجن قد لا تكون رادعة بما فيه الكفاية إذا ما قورنت بالأرباح الكبيرة التي يمكن أن يجنيها الصيادون من ممارسات الصيد الجائر.
5. التحديات البيئية: يؤثر الصيد الجائر على التوازن البيئي في الخليج العربي، ويؤدي إلى استنزاف الأنواع البحرية وزعزعة النظم البيئية. يتطلب مواجهة هذا التحدي وجود قوانين بيئية صارمة ومطبقة بفعالية، وكذلك تطبيق برامج توعية للحفاظ على البيئة البحرية.

الفصل الثاني

انعكاسات التحديات الأمنية وعلاقتها بحركة الملاحة البحرية في الخليج العربي

تمهيد:

تُعد منطقة الخليج العربي إحدى أهم المناطق الاستراتيجية في العالم بسبب موقعها الحيوي واحتضانها لأكبر مصادر الطاقة العالمية، ومع ذلك تواجه حركة الملاحة البحرية في الخليج تحديات أمنية متزايدة تهدد استقرارها، ومن أبرز هذه التحديات تهديدات القرصنة، والعمليات الإرهابية، والتوترات السياسية بين دول المنطقة. كما تُعد النزاعات الإقليمية، مثل تلك المتعلقة بالمضائق البحرية الحيوية كمضيق هرمز، من أبرز العوامل المؤثرة على حركة السفن التجارية والإمدادات النفطية. هذه التحديات الأمنية لا تؤثر فقط على استقرار الملاحة البحرية، بل تحمل انعكاسات سلبية على الاقتصاد العالمي والقدرة على تأمين خطوط الإمداد البحرية. تم تقسيم هذا الفصل كالتالي:

المبحث الأول: حركة الملاحة البحرية وتأثيرات الأمن البحري

المبحث الثاني: تأثيرات التحديات الأمنية المختلفة على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي

المبحث الأول

حركة الملاحة البحرية وتأثيرات الأمن البحري

المطلب الأول: حركة الملاحة في الخليج العربي

1. حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي تؤدي دوراً حيوياً في الاقتصاد العالمي؛ نظراً لكون المنطقة أحد أكبر مراكز إنتاج وتصدير النفط والغاز الطبيعي، كما يشهد الخليج

العربيّ مرور نحو 30% من شحنات النفط العالمية ويمثل بذلك أحد أهم الممرات المائية الاستراتيجية في العالم تتركز حركة الملاحة في مضيق هرمز، الذي يعد ممراً حيوياً يربط الخليج العربيّ بالمحيط الهندي، ويشهد عبور ما يقرب من 20 مليون برميل من النفط يومياً. (25)

2. هناك تحديات وتهديدات تعترض حركة الملاحة البحرية في الخليج العربيّ تشمل التهديدات الأمنية مثل القرصنة والإرهاب البحريّ، والتلوث البحريّ الناتج عن التسربات النفطية وحوادث السفن، كما تشكل التوترات السياسية وتوتر العلاقات تهديداً مستمراً لحركة الملاحة؛ حيث شهدت المنطقة حوادث استهداف السفن وتهديدات بإغلاق مضيق هرمز في فترات التوتر الشديد، الملحق رقم (1) يوضح خرائط للخليج العربيّ وباب المندب.

3. تشير الدراسات إلى أن الاستثمارات الكبيرة في البنية التحتية للموانئ، وتطوير الأنظمة الأمنية الحديثة، وتعزيز التعاون الدولي أسهمت في تعزيز أمن وسلامة حركة الملاحة في الخليج العربيّ. ووفقاً لتقرير «مؤسسة الدراسات البحرية الدولية» (International Maritime Studies Institute) في 2020، فإن تحديث الموانئ وتطبيق التقنيات المتقدمة في رصد وتتبع السفن ساعد في تحسين كفاءة العمليات البحرية وتقليل وقت الانتظار في الموانئ الخليجية.

المطلب الثاني: أهمية وتأثير الأمن البحريّ في الخليج العربيّ:

يعد الأمن البحريّ في الخليج العربيّ ذا أهمية بالغة نظراً للموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي تحتله هذه المنطقة، بالإضافة إلى احتضانها لمصادر طاقة حيوية للعالم، يؤثر الأمن البحريّ في الخليج العربيّ على جوانب متعددة تشمل الاقتصادية والأمنية: (26)

1. حماية خطوط التجارة الدولية: يمثل الخليج العربيّ ممراً حيوياً لخطوط الملاحة البحرية التي تنقل النفط والغاز الطبيعي إلى مختلف أنحاء العالم، وقد يؤدي أي تهديد لأمن هذه الخطوط إلى اضطرابات في إمدادات الطاقة العالمية؛ ما ينعكس سلباً على الاقتصاد الدولي.
2. مكافحة الأنشطة غير القانونية: يؤدي الأمن البحريّ دوراً مهماً في مكافحة القرصنة والتهريب والاتجار بالبشر والأسلحة، ولا تهدد هذه الأنشطة غير القانونية فقط الأمن الإقليمي ولكنها تسهم أيضاً في تمويل الجماعات الإرهابية والمليشيات غير الشرعية.
3. ضمان استقرار الأسواق النفطية: الخليج العربيّ يحتوي على بعض أكبر احتياطات النفط في العالم، وأي تهديد لأمن الموانئ والمنشآت النفطية قد يؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط

(25) Khalid, I, Maritime Security in the Gulf Region. Naval War College Review, (2007) 65(4), 7290-. link: Naval War College Review - Digital Common.

(26) UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, 100107-. UNCLOS Text on UN.org, UN Office of Legal Affairs.

على المستوى العالمي؛ ما يؤثر على الاستقرار الاقتصادي للدول المنتجة والمستهلكة على حد سواء.

4. الحفاظ على البيئة البحرية: تتعرض البيئة البحرية في الخليج العربي لتهديدات من الأنشطة غير القانونية مثل الصيد الجائر والتلوث البحري، ويسهم الأمن البحري في حماية النظم البيئية البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي.

المبحث الثاني: تأثيرات التحديات الأمنية على حركة الملاحة في الخليج العربي

المطلب الأول: التأثيرات الأمنية المباشرة على حركة الملاحة البحرية

أولاً: تأثيرات القرصنة البحرية:

1. زيادة تكاليف التأمين والحراسة.
2. تعطيل التجارة أو تقليل النقل البحري.
3. تدخلات عسكرية لحماية حركة الملاحة (القيود التي تفرض بسبب الوجود العسكري).
4. خسائر الاقتصادات المحلية الناتجة عن تعطيل حركة الملاحة.
5. تأثر الصناعات المحلية (الصيد والسياحة) قد تكون أكثر عرضة لهجمات القراصنة.

ثانياً: تأثيرات الهجرة غير الشرعية:

1. زيادة المراقبة والإجراءات الأمنية وهذا يؤدي إلى تفتيش السفن تفتيشاً متكرراً وتأخير مرورها؛ ما يؤثر سلباً على حركة الملاحة والتجارة.
2. تهديدات السلامة البحرية؛ إذ إن الهاربين عادة ما يستخدمون قوارب غير آمنة ومكتظة؛ ما يزيد من احتمالية وقوع حوادث بحرية، وقد يؤدي وقوع مثل هذه الحوادث في ممرات بحرية رئيسة إلى تعطيل حركة الملاحة وفرض قيود مؤقتة على المرور.
3. يمكن أن يستغل بعض الأفراد أو الجماعات غير الشرعية هذا النوع من الهجرة لتهريب الأسلحة أو القيام بأعمال إرهابية في الخليج العربي، وتزيد هذه التهديدات في المنطقة وتجعل الدول أكثر حذراً في السماح للسفن بالمرور؛ ما يؤثر على التدفق الحر لحركة الملاحة.
4. تعطيل حركة الملاحة بسبب الهجرة غير الشرعية يمكن أن يؤدي إلى تأخير وصول البضائع وزيادة تكاليف النقل البحري؛ ما يؤثر سلباً على التجارة الإقليمية والدولية.

ثالثاً: تأثيرات الإرهاب البحري:

1. بسبب التهديدات الإرهابية، تضطر الدول والشركات إلى تعزيز الإجراءات الأمنية لحماية السفن والبنية التحتية البحرية، ويشمل هذا استخدام السفن الحربية للمرافقة، ونشر

- القوات العسكرية في مناطق استراتيجية، وزيادة المراقبة والرصد، وقد تؤدي هذه الإجراءات إلى تأخير حركة السفن وزيادة تكاليف النقل.
2. الهجمات الإرهابية قد تستهدف السفن أو المنشآت البحرية مثل الموانئ ومنصات النفط. إذا ما تعرضت هذه البنية التحتية لهجمات، يمكن أن يتم إغلاق أجزاء من الخليج أو فرض قيود على حركة السفن؛ ما يؤدي إلى تعطيل طرق الملاحة وتوقف الأنشطة التجارية.
3. زيادة التوترات الجيوسياسية: يمكن أن تؤدي الهجمات الإرهابية في الخليج العربي إلى تصاعد التوترات بين الدول الإقليمية والدولية، وقد يؤدي هذا التصعيد إلى زيادة الوجود العسكري الأجنبي في المنطقة؛ ما يزيد من المخاطر المحتملة على حركة الملاحة.

رابعاً: تأثيرات التهريب:

1. التهريب، سواء كان تهريب الأسلحة، أم المخدرات، أم البضائع، أم حتى البشر، يؤدي إلى زيادة الحاجة إلى تعزيز الإجراءات الأمنية والمراقبة في الخليج العربي.
2. الدول المطلة على الخليج العربي وكذلك القوات البحرية الدولية ستقوم بزيادة الدوريات، والتفتيش، والمراقبة باستخدام تقنيات حديثة، وقد تؤدي هذه الإجراءات إلى تأخير السفن وتباطؤ حركة الملاحة.

خامساً: تأثيرات الحوادث البحرية :

1. إغلاق المسارات البحرية: في حالة وقوع حادث كبير، قد يتم إغلاق أجزاء من المسارات البحرية لتسهيل عمليات الإنقاذ أو لاحتواء التلوث البيئي؛ ما يؤدي إلى تأخير حركة السفن وانتظارها لفترات طويلة.
2. تحويل المسارات: قد تضطر السفن إلى تغيير مساراتها لتجنب المناطق المتأثرة بالحوادث؛ ما يزيد من وقت الرحلات والتكاليف التشغيلية.

سادساً: تأثيرات التوترات الأمنية والسياسية:

1. تأخير الشحنات وتقليل حركة السفن.
2. الانعكاس السلبي على اقتصاديات الدول المطلة على الخليج العربي والتي تعتمد اعتماداً كبيراً على صادرات النفط والغاز والتجارة الدولية عبر هذا الممر البحري.

المطلب الثاني: التأثيرات التقنية والبيئية على حركة الملاحة البحرية

أولاً: تأثيرات المعوقات التقنية والإدارية :

1. المشاكل التقنية: قد تؤدي الأعطال في الأنظمة الإلكترونية والميكانيكية للسفن أو في البنية التحتية للموانئ (مثل الرافعات أو أنظمة التحكم في الحركة) إلى تأخير عمليات الشحن والتفريغ؛ ما يؤخر حركة السفن.

2. الإجراءات الإدارية المعقدة: التعقيدات في الإجراءات الجمركية، وإجراءات التفتيش والتوثيق، قد تؤدي إلى تأخير غير مبرر في تصاريح المرور أو إتمام عمليات الشحن؛ ما يعيق حركة الملاحة ويسبب تراكم السفن في الموانئ.

ثانياً: تأثيرات الذكاء الاصطناعي والأمن السيبراني:

1. التشويش على الأنظمة الإلكترونية لتشغيل الموانئ والسفن.
2. التشويش على منظومات إدارة العمليات البحرية المختلفة؛ ما يؤدي لتعطيل حركة الملاحة البحرية.

ثالثاً: تأثيرات الطائرات المسييرة والزوارق المسييرة:

1. استخدامها غير القانوني في مراقبة ومتابعة السفن.
2. إمكانية تجهيز الطائرات والزوارق المسييرة بأسلحة أو متفجرات تُستخدم لمهاجمة السفن المستهدفة.
3. استهداف المنشآت البحرية الحساسة مثل منصات النفط، الموانئ، أو السفن الحربية، سواء عبر الهجمات التفجيرية أم جمع المعلومات الاستخباراتية.
4. استخدامها في هجمات انتحارية تستهدف السفن أو البنية التحتية الحيوية في الموانئ.
5. تأثير نفسي وإعلامي قوي؛ إذ يصعب توقع هذه الهجمات أو التصدي لها في بعض الأحيان.
6. نقل المخدرات والأسلحة بين الشواطئ والسفن في عرض البحر؛ ما يتيح للمهربين تجنب دوريات خفر السواحل أو السلطات البحرية.
7. القدرة على العمل ليلاً وفي ظروف الطقس السيئة تجعل المسييرات وسيلة فعالة في تفادي مراقبة الرادارات والأنظمة التقليدية، كما يمكن أن تُستخدم للطيران على ارتفاعات منخفضة لتجنب الكشف.

رابعاً: تأثيرات التغيرات المناخية:

1. انخفاض الرؤية: تؤدي العواصف الرملية والغبارية المتكررة إلى انخفاض الرؤية، مما يزيد من مخاطر الاصطدام والحوادث البحرية، وتتطلب السفن زيادة الحذر وتقليل السرعة؛ ما يؤدي إلى تأخير الشحنات وارتفاع تكاليف التأمين.
2. ارتفاع تكاليف الصيانة: تؤدي الظروف الجوية القاسية إلى زيادة تآكل وتلف البنية التحتية البحرية والسفن؛ ما يزيد من تكاليف الصيانة والإصلاح، وتحتاج الموانئ إلى تعزيز هياكلها لمقاومة العواصف وارتفاع مستوى سطح البحر.

3. اضطراب سلاسل التوريد: تؤدي الظواهر الجوية القاسية إلى تعطيل سلاسل التوريد العالمية؛ حيث تعتمد العديد من الدول على الواردات والصادرات عبر موانئ الخليج العربي، وتؤدي التأخيرات والتعطيلات إلى نقص في الإمدادات وزيادة تكاليف النقل.

خامساً: تأثيرات التلوث البحري :

1. إغلاق الممرات المائية: في حالات التلوث البحري الشديد، مثل التسربات النفطية الكبيرة، قد يتم إغلاق أجزاء من الممرات المائية لتسهيل عمليات التنظيف وحماية البيئة البحرية، ويؤدي هذا إلى تعطيل حركة السفن وتأخير عمليات الشحن والتفريغ.
2. تحويل المسارات: السفن قد تضطر إلى تغيير مساراتها لتجنب المناطق المتضررة بالتلوث؛ ما يزيد من وقت الرحلات وتكاليف الوقود.

سادساً: تأثيرات الصيد الجائر:

1. استنزاف الثروة السمكية والموارد البحرية الأخرى، وهذا يمكن أن يقلل من نشاط الصيد التجاري التقليدي في المنطقة.
2. قلة الموارد البحرية قد تؤدي إلى تقليل حركة السفن التجارية المتخصصة في نقل المنتجات البحرية.
3. عندما تصبح الموارد البحرية نادرة بسبب الصيد الجائر، قد تنشأ نزاعات بين الدول أو بين الصيادين المحليين والشركات الكبرى هذه النزاعات يمكن أن تؤدي إلى توترات سياسية قد تؤثر على حركة السفن وزيادة الإجراءات الأمنية.
4. التأثير سلباً على البيئة البحرية؛ ما يؤدي إلى تغيير النظم البيئية وتراجع الحياة البحرية، وقد يؤثر هذا على حركة السفن إذا اضطرت بعض الموانئ أو مناطق الصيد إلى الإغلاق أو فرض قيود على الحركة بسبب التدهور البيئي.
5. إذا تدهورت الحياة البحرية نتيجة الصيد الجائر، قد يتأثر قطاع السياحة في بعض المناطق؛ ما قد يقلل من حركة السفن السياحية والرحلات الترفيهية.

الفصل الثالث

تقييم المخاطر والتحديات وتحليل الاستبانة

تمهيد:

في ظل التحديات المتزايدة التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي، يعد تقييم المخاطر أداة أساسية لفهم وتقييم التهديدات المحتملة والتحديات الأمنية التي قد تؤثر على حركة الملاحة البحرية، ويعتمد تحليل المخاطر على تقييم العوامل التي تهدد الأنشطة البحرية، والتي تم ذكرها في الدراسة مثل القرصنة، أو الإرهاب، أو التوترات السياسية،

أو التغيرات المناخية أو بقية التحديات الأمنية، ويهدف هذا التحليل إلى تحديد احتمالات التهديدات ومدى تأثيرها على الملاحة البحرية وطرق الاستجابة المناسبة.

من ناحية أخرى، يعد تحليل الاستبانة أحد الأدوات المهمة للحصول على بيانات مباشرة من المختصين والعاملين في القطاع البحري، ويسهم تحليل الاستبانة في جمع معلومات واقعية حول الخبرات والآراء المتعلقة بالتحديات الأمنية الحالية، ويمكن من خلال هذا التحليل تقييم مستوى الوعي بالمخاطر، وفعالية التدابير الأمنية الحالية، وأوجه القصور التي يجب معالجتها. وتساعد الاستبانة في تقديم صورة حول التهديدات والتحديات الأمنية وكيفية مواجهتها؛ ما يعزز القدرة على اتخاذ قرارات مدروسة لتحسين الأمن البحري وضمان سلامة الملاحة.

باستخدام كل من تقييم المخاطر وتحليل الاستبانة، يمكن تقديم رؤية محددة ومتخصصة حول الحالة الأمنية في منطقة الخليج العربي، مع التركيز على التحديات التي قد تؤثر على حركة الملاحة البحرية، تم تقسيم هذا الفصل كالتالي

المبحث الأول: تقييم المخاطر والتحديات الأمنية في الخليج العربي: Risk Assessment المبحث الثاني: تحليل وتفسير الاستبانة

المبحث الأول

تقييم المخاطر والتحديات الأمنية في الخليج العربي Risk Assessment

المطلب الأول: تقسيم العوامل وكيفية حساب النسب المئوية

لحساب وتحديد احتمالية ونسبة مئوية لتقييم المخاطر والتهديدات والتحديات التي تواجه حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي وتحديد مستوى الخطورة (منخفضة، متوسطة، مرتفعة)، وتحديد الخطر أو التهديد ووصفه والتأثير والاحتمالية والإجراءات المتخذة والمسؤول عن الإدارة، كما هو موضح بالملحق رقم (4)، تم اتباع الخطوات التالية:

أولاً: جمع البيانات والمعلومات:

1. تحديد التهديدات المحتملة: مثل القرصنة، والإرهاب البحري، والتهريب، والحوادث البحرية، والتوترات السياسية.
2. جمع البيانات التاريخية: عن القرصنة، والإرهاب البحري، والتهريب، والحوادث البحرية، والتوترات السياسية.
3. الاستعانة بالمصادر: تقارير الأمم المتحدة، تقارير شركات التأمين، التقارير الحكومية، تقارير المنظمات البحرية.

ثانياً: تحليل البيانات:

1. تحديد تكرار المهددات الأمنية: حساب عدد الحوادث لكل نوع من التهديدات من خلال البيانات المذكورة في الدراسة.
2. تقييم الخطورة: تقييم مدى تأثير كل مهدد أمني على حركة الملاحة البحرية.

ثالثاً: حساب الاحتمالية والنسبة المئوية: احتمالية وقوع التهديد = (عدد الحوادث) مقسوماً على (إجمالي عدد الحوادث لجميع التهديدات) $\times 100$.

رابعاً: تقييم درجة الخطورة: تحديد مستويات الخطورة: بناءً على الاحتمالية والتأثير، واستخدام مصفوفة تقييم المخاطر التي تربط بين احتمال وقوع التهديد ومدى تأثيره.

خامساً: مصفوفة تقييم المخاطر والمهددات: التأثير / الاحتمالية.

1. منخفض 0 - 34%.
2. متوسطة 35% - 64%.
3. مرتفعة 65% - 100%.

المطلب الثاني

تقييم المخاطر والتهديدات الأمنية والملاحية في الخليج العربي وخليج عدن وباب المندب

1. القرصنة البحرية: تظل القرصنة البحرية تهديداً كبيراً في خليج عدن وباب المندب، خاصةً مع وجود جماعات مسلحة ومناطق غير مستقرة، بينما تكون هذه التهديدات أقل في الخليج العربي بسبب الإجراءات الأمنية الصارمة.
2. السطو المسلح: يمثل السطو المسلح تهديداً كبيراً في خليج عدن وباب المندب، خاصةً مع وجود جماعات مسلحة ومناطق غير مستقرة، بينما تكون هذه التهديدات أقل في الخليج العربي بسبب الإجراءات الأمنية الصارمة.
3. التهريب والأنشطة غير القانونية: يمثل التهريب والأنشطة غير القانونية تهديداً بارزاً في خليج عدن وباب المندب بسبب ضعف الرقابة البحرية. في الخليج العربي، توجد هذه الأنشطة ولكن بنسب أقل.
4. المتسللون والهجرة غير الشرعية: يمثل التسلل والهجرة غير الشرعية تهديداً متزايداً في الخليج العربي، وتوجد هذه الأنشطة ولكن بنسب أقل في خليج عدن وباب المندب بسبب ضعف الرقابة البحرية.

5. الإرهاب البحري: يُعد الإرهاب البحري تهديداً ملحوظاً، خاصةً في خليج عدن وباب المندب؛ حيث تتشظ الجماعات الإرهابية. في الخليج العربي، تبقى هذه التهديدات موجودة ولكنها أقل بفضل التعاون الأمني الإقليمي والدولي.
6. الحوادث البحرية: الحوادث البحرية في الخليج العربي ذات تأثير منخفض ولكن احتمالياتها كبيرة نسبة لازدياد وكثافة حركة المرور. في خليج عدن وباب المندب ومع ازدياد حركة السفن ترتفع نسبة التأثير والاحتمالية.
7. المعوقات الإدارية والتقنية للأمن البحري: يمثل تحديث وتطوير البنية التحتية والأنظمة الحديثة وتبسيط الإجراءات الإدارية في الخليج العربي تأثيراً منخفضاً واحتمالية متوسطة نسبة للإمكانيات المتوفرة لدول الخليج، وتزيد نسبة تأثير التهديد والاحتمالية في خليج عدن وباب المندب.
8. التغيرات المناخية والظروف الجوية القاسية: تؤثر التغيرات المناخية والظروف الجوية القاسية على سلامة الملاحة؛ ما يزيد من مخاطر الحوادث البحرية، خاصة في الخليج العربي.
9. التوترات السياسية والنزاعات المسلحة: التوترات السياسية في الخليج العربي، مثل النزاعات بين دول المنطقة، تؤثر على الأمن الملاحي. في خليج عدن وباب المندب، وتزيد النزاعات المسلحة في اليمن من المخاطر الأمنية.
10. التلوث البحري: يمثل التلوث البحري تهديداً كبيراً في الخليج العربي نظراً لكثافة حركة السفن وتكرار حوادث التسرب النفطي، بينما يكون التهديد أقل قليلاً في خليج عدن وباب المندب، لكنه لا يزال ملحوظاً.
11. الطائرات المسييرة والزوارق المسييرة: كمهدد أمني بحري ناشئ يعد استخدام الطائرات والزوارق المسييرة منخفض التأثير ومتوسط الاحتمالية في الخليج العربي وفي خليج عدن وباب المندب.
12. الأمن السيبراني والهجمات الإلكترونية على السفن: تزايدت المخاطر المتعلقة بالأمن السيبراني مع تطور التكنولوجيا واستخدام الأنظمة الرقمية في إدارة السفن والموانئ. هذه التهديدات موجودة ولكنها أقل نسبياً مقارنة بالتهديدات التقليدية.
13. الصيد الجائر: تأثيرات الصيد الجائر عالية في الخليج العربي وخليج عدن، واحتمالية حدوثها متوسطة في الخليج العربي، واحتمالية مرتفعة في خليج عدن وباب المندب بسبب نقص التنظيم والمراقبة الصارمة.

التقييم الشامل للمخاطر والمهددات الأمنية:

1. الخليج العربي: التأثير متوسط بنسبة 48 % - الاحتمالية متوسطة وتميل نحو المرتفعة بنسبة 63 %.
2. خليج عدن وباب المندب: التأثير متوسط ويميل نحو الارتفاع بنسبة 62 % - الاحتمالية مرتفعة 73 %.

نتيجة التقييم الشامل للمخاطر والمهددات الأمنية:

من الواضح أن خليج عدن وباب المندب يواجهان مخاطر وتهديدات أمنية وملاحية أكبر مقارنة بالخليج العربي، ويعود ذلك إلى الأوضاع السياسية غير المستقرة، ونشاط الجماعات الإرهابية والقرصنة، والصراعات المسلحة في المنطقة. ونسبة للارتباط الجيوسياسي مع منطقة الخليج العربي، فتأثير هذه المهددات وبصورة واضحة يؤثر على حركة الملاحة بالخليج العربي، بينما يستفيد الخليج العربي من إجراءات أمنية أفضل وتعاون إقليمي ودولي قوي يقلل من المخاطر الأمنية والملاحية.

المبحث الثاني: تحليل وتفسير الاستبانة

المطلب الأول: تحليل البيانات الأولية

أداة الدراسة: هنالك عدة وسائل تستخدم في جمع المعلومات اللازمة عن الاستبانة موضوع الدراسة، وقد تم الاعتماد في هذا البحث على الاستبانة كأداة رئيسة لجمع المعلومات من عينة الدراسة، موضح أسئلة الاستبانة بالملحق رقم (5)، واشتملت الاستبانة على أسئلة عن البيانات الشخصية لعينة الدراسة كالنوع، والعمر، والمؤهل العلمي، والوظيفة، وسنوات الخبرة. كما اشتملت على خمسة محاور رئيسة تمثل فرضيات الدراسة، وفي هذه المحاور عدد (19) سؤالاً.

أفراد عينة الاستبانة:

1. الضباط البحريون الملاحون والمهندسون (عسكريون - مدنيون).
2. مستشارون وخبراء ومحاضرون في العلوم البحرية.
3. خبراء الأمن البحري.
4. الموظفون بالقطاع البحري الحكومي والخاص.

قمنا بسؤال عدد (خمسین) فرداً من أفراد العينة (أي فرد يعادل نسبة 2 %) حول قضايا ومعوقات الأمن البحري وتأثيرها على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي:

الجزء الأول: المعلومات الشخصية:

أولاً: العمر:

1. أقل من 30 عاماً: 10% (5 أفراد).
2. 30-40 عاماً: 30% (15 فرداً).
3. 41-50 عاماً: 40% (20 فرداً) - غالبية المشاركين من هذه الفئة العمرية من ذوي الخبرة.
4. أكثر من 50 عاماً: 20% (10 أفراد).

ثانياً: الجنس:

1. ذكر: 98% (49 فرداً) - غالبية المشاركين الذكور نسبة لطبيعة ولهيمنة الذكور على هذا القطاع.
2. أنثى: 2% (فرد واحد).

ثالثاً: المستوى التعليمي

1. ثانوي: 10% (5 أفراد).
2. دبلوم: 20% (10 أفراد).
3. بكالوريوس: 50% (25 فرداً) - مستوى تعليمي جيد يعكس الحاجة إلى الخبر والمعرفة بهذا المجال.
4. دراسات عليا: 20% (10 أفراد).

رابعاً: الاسم الوظيفي

1. موظف في قطاع النقل البحري: 30% (15 فرداً) - الحاجة لخبرة ومعرفة العاملين في هذا المجال.
2. مسؤول في ميناء: 24% (12 فرد).
3. خبير أمني بحري: 26% (13 فرد) - الحاجة لخبرة ومعرفة العاملين في هذا المجال.
4. أخرى: 20% (10 أفراد).

خامساً: سنوات الخبرة في المجال

1. أقل من 5 سنوات: 10% (5 أفراد).
2. 5-10 سنوات: 24% (12 فرداً).
3. 11-20 سنة: 40% (20 فرداً) - خبرة متنوعة مع الحاجة لرأي أصحاب الخبرة المتوسطة إلى الطويلة.

4. أكثر من 20 سنة: 26 % (13 فرداً) – خبرة متنوعة مع الحاجة لرأي أصحاب الخبرة المتوسطة إلى الطويلة.

الجزء الثاني: القضايا الأمنية:

أولاً: التهديدات الأمنية:

1. الإرهاب البحري: 60 % (30 فرداً) – التهديدات الأمنية الأكثر شيوعاً.
2. القرصنة: 50 % (25 فرداً) – التهديدات الأمنية الأكثر شيوعاً.
3. التوترات السياسية: 70 % (35 فرداً) – التهديدات الأمنية الأكثر شيوعاً.
4. تهريب المخدرات: 40 % (20 فرداً).
5. الاتجار بالبشر: 30 % (15 فرداً).
6. تجارة الأسلحة: 34 % (17 فرداً).
7. تهريب البضائع: 46 % (23 فرداً).
8. أخرى: 10 % (5 أفراد) – الصيد الجائر – الأحوال الجوية الرديئة – التلوث البحري – الحوادث.

ثانياً: مدى تأثير التهديدات الأمنية

1. تأثير كبير: 52 % (26 فرداً) – يرى غالبية المشاركين أن التهديدات لها تأثيراً كبيراً.
2. تأثير متوسط: 30 % (15 فرداً).
3. تأثير قليل: 14 % (7 أفراد).
4. لا يوجد تأثير: 4 % (فردان).

ثالثاً: تأثير التوترات السياسية:

1. نعم: 72 % (36 فرداً) – غالبية المشاركين تشير إلى أن التوترات السياسية تزيد من التهديدات الأمنية.
2. لا: 14 % (7 أفراد).
3. غير متأكد: 14 % (7 أفراد).

الجزء الثالث: المعوقات التقنية والإدارية

أولاً: المعوقات التقنية:

1. ضعف البنية التحتية: 50 % (25 فرداً).
2. نقص التقنيات الحديثة: 60 % (30 فرداً) – من المعوقات الرئيسة في هذا المحور.
3. عدم مواكبة الأنظمة الأمنية: 40 % (20 فرداً).

4. التهديدات الناشئة: 44 % (22 فرداً) - التهديد السيبراني - الذكاء الاصطناعي - الطائرات والزوارق المسيرة.
5. أخرى: 10 % (5 أفراد).

ثانياً: المعوقات الإدارية

1. التشريعات والقوانين: 54 % (27 فرداً) - من المعوقات الرئيسة في هذا المحور.
2. تعقيد النظام الإداري: 40 % (20 فرداً).
3. الفساد الإداري: 34 % (17 فرداً).
4. نقص التنسيق بين الجهات المعنية: 60 % (30 فرداً).
5. أخرى: 10 % (5 أفراد).

ثالثاً: كفاءة التشريعات الحالية

1. فعالة جداً: 16 % (8 أفراد).
2. فعالة: 34 % (17 فرداً).
3. متوسطة الفعالية: 40 % (20 فرداً) - غالبية رأي المشاركين أشار إلى توسط الفعالية.
4. غير فعالة: 10 % (5 أفراد).

الجزء الرابع: التأثيرات على حركة الملاحة البحرية

أولاً: تأثير القضايا الأمنية والمعوقات

1. تأثير كبير: 52 % (26 فرداً) - تأثير القضايا والمعوقات الأمنية على حركة الملاحة كبير إلى متوسط التأثير.
2. تأثير متوسط: 32 % (16 فرداً) التأثير.
3. تأثير قليل: 10 % (5 أفراد).
4. لا يوجد تأثير: 6 % (3 أفراد).

ثانياً: تأخير الشحنات أو تغيير مسارات السفن

1. نعم: 60 % (30 فرداً) - غالبية المشاركين اكدت على السؤال بنعم.
2. لا: 10 % (5 أفراد).
3. أحياناً: 30 % (15 فرداً).

ثالثاً: الإجراءات لتحسين الأمن البحري

1. تحسين التعاون الإقليمي والدولي: 70 % (35 فرداً) – تحسين التعاون وتحديث البنية التحتية من أكثر الإجراءات تفضيلاً لدى المشاركين.
2. تحديث البنية التحتية والتقنيات: 60 % (30 فرداً).
3. تعزيز التشريعات وتطبيق القانون: 50 % (25 فرداً).
4. زيادة التدريب والتوعية الأمنية: 50 % (25 فرداً).
5. أخرى: 10 % (5 أفراد).

الجزء الخامس: التأثيرات الأمنية في خليج عدن وباب المندب

أولاً: تأثير التوترات الأمنية في خليج عدن وباب المندب

1. تأثير كبير: 50 % (25 فرداً) – غالبية المشاركين أكد على التأثير الكبير.
2. تأثير متوسط: 36 % (18 فرداً).
3. تأثير قليل: 10 % (5 أفراد).
4. لا يوجد تأثير: 6 % (3 أفراد).

ثانياً: الوضع الأمني العام في الخليج العربي

1. آمن جداً: 10 % (5 أفراد).
2. آمن: 34 % (17 فرداً).
3. متوسط الأمان: 46 % (23 فرداً) – غالبية المشاركين أجاب بالوضع الأمني متوسط الأمان.
4. غير آمن: 10 % (5 أفراد).

ثالثاً: الوضع الأمني العام في خليج عدن وباب المندب

1. آمن جداً: 4 % (2 فرداً).
2. آمن: 20 % (10 أفراد).
3. متوسط الأمان: 26 % (13 فرداً).
4. غير آمن: 50 % (25 فرداً) – غالبية المشاركين أشاروا إلى أن الوضع الأمني غير آمن.

الجزء السادس: التوصيات والمقترحات

أولاً: اقتراحات لتحسين الأمن البحري

1. تحسين التعاون الإقليمي والدولي: 70% (35 فرداً) - الأكثر شيوعاً.
2. تحديث البنية التحتية والتقنيات: 60% (30 فرداً).
3. تعزيز التشريعات وتطبيق القانون: 50% (25 فرداً).
4. زيادة التدريب والتوعية الأمنية: 46% (23 فرداً).
5. أخرى: 10% (5 أفراد).

ثانياً: تعليقات إضافية: اشتملت على مقترحات مثل:

1. تحسين التنسيق بين الجهات المعنية.
2. تقوية العلاقات الدولية لتعزيز الأمن.
3. زيادة التمويل لتحسين البنية التحتية.
4. تطوير برامج تدريبية لموظفي الأمن البحري.

المطلب الثاني: الخلاصة والنتائج والتوصيات

الخلاصة:

في ظل حركة التجارة الحرة فإن صناعة النقل البحري أصبحت أكثر اتساعاً، وإن اتساع الأنشطة الإجرامية والمخاطر البحرية بما تمثله من تهديد لتلك الصناعة يتطلب مشاركة أكبر وأكثر فعالية من جانب الدول البحرية كي تساعد على إنشاء وتطوير نظام أمن بحري على ظهر السفن التجارية. وللأسف تمثل السفن وسيلة انتقال مناسبة للمتسللين، كما أنها تشكل فريسة سهلة للقرصنة البحرية والإرهاب البحري واستخدامها في عمليات تهريب الأسلحة والمخدرات، مع توقع لحدوث كارثة بيئية بحرية في أي لحظة، أي تلك الأعمال الإجرامية المستهدفة للموانئ البحرية والسفن التجارية تمثل خطراً استراتيجياً على حركة الملاحة البحرية بشكل خاص وعلى صناعة النقل البحري بشكل عام. تستعرض هذه الدراسة «قضايا ومعوقات الأمن البحري وتأثيرها على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي» التحديات الكبيرة التي تواجه أمن الملاحة البحرية في منطقة الخليج العربي، والتي تعد واحدة من أكثر المناطق الحيوية بالنسبة للتجارة العالمية والنقل البحري. تحلل الدراسة تأثير القضايا الأمنية المختلفة، مثل القرصنة، النزاعات الإقليمية، والتوترات السياسية، على حركة الملاحة في هذه المنطقة الاستراتيجية.

تخلص الدراسة إلى أن تحديات الأمن البحري في الخليج العربي تشكل تهديدات حقيقية لحركة الملاحة البحرية والاستقرار الاقتصادي في المنطقة. التحديات الأمنية، بما في ذلك النزاعات الإقليمية والقرصنة والإرهاب البحري والتهديدات السياسية، تؤثر بشكل كبير على سلامة وأمان حركة الملاحة البحرية؛ ما يزيد من التكاليف ويعقد عمليات النقل البحري، وتؤكد الدراسة على أهمية تعزيز التعاون الدولي والإقليمي لضمان أمن الملاحة البحرية في الخليج العربي، وتوصي الدراسة بضرورة تطوير استراتيجيات أمنية شاملة تتضمن تحسينات في التكنولوجيا البحرية، تعزيز قدرات المراقبة، وتعزيز التنسيق بين الدول المعنية. كما تدعو إلى تعزيز التفاهم والتعاون بين الأطراف المعنية لضمان استقرار الممرات البحرية، والذي يعد أساسياً لاستمرارية حركة الملاحة البحرية وازدهار صناعة النقل البحري.

النتائج:

1. التهديدات الأمنية الرئيسية: تتضمن القرصنة، والتوترات السياسية، والإرهاب البحري وتهريب المخدرات.
2. تأثير التوترات السياسية: التوترات السياسية تزيد من التهديدات الأمنية بشكل كبير.
3. المعوقات التقنية والإدارية: ضعف البنية التحتية، ونقص التقنيات الحديثة، وتعقيد النظام الإداري هي المعوقات الرئيسة لهذه الفرضية.
4. كفاءة التشريعات: تتراوح من فعالة إلى متوسطة الفعالية، مع الحاجة لتحسينها.
5. تأثير التهديدات الأمنية والمعوقات على حركة الملاحة: تأثير كبير، يؤدي إلى تأخير الشحنات وتغيير المسارات.
6. تأثير التوترات في خليج عدن وباب المندب: يؤثر بشكل كبير على حركة الملاحة في الخليج العربي.

التوصيات:

لمواجهة تحديات قضايا ومعوقات ومهددات الأمن البحري والتي تؤثر على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي، اقترح التوصيات التالية:

أولاً: القرصنة البحرية

1. تشكيل تحالفات بحرية مع الدول الأخرى لتنفيذ دوريات مشتركة في المناطق الأكثر عرضة للقرصنة.
2. تبادل المعلومات الاستخباراتية حول نشاطات القراصنة والمناطق الخطرة.

3. استخدام أنظمة المراقبة والرصد المتقدمة، مثل الرادارات والطائرات بدون طيار، لمراقبة السفن والمناطق البحرية الحساسة.
4. تدريب طواقم السفن على إجراءات الطوارئ وكيفية التصرف في حال وقوع هجوم قرصنة.

ثانياً: الإرهاب البحري

1. تبادل المعلومات الاستخباراتية حول التهديدات الإرهابية البحرية بين الدول.
2. تعزيز التعاون بين الأجهزة الأمنية والاستخباراتية لكشف ومنع العمليات الإرهابية المحتملة.
3. تنفيذ إجراءات أمان مشددة على السفن مثل التفتيش الدقيق والبروتوكولات الأمنية الصارمة.
4. تدريب طواقم السفن على كيفية التعامل مع التهديدات الإرهابية وإجراءات الطوارئ اللازمة.

ثالثاً: تهريب المخدرات

1. تعزيز المراقبة على الحدود البحرية باستخدام التقنيات الحديثة مثل الطائرات بدون طيار والرادارات.
2. تعزيز التعاون بين الدول لمكافحة تهريب المخدرات عبر الحدود البحرية.
3. تبادل المعلومات الاستخباراتية حول شبكات تهريب المخدرات ونشاطاتها.
4. تشديد القوانين والعقوبات على تهريب المخدرات وضمان تنفيذها بصرامة.
5. تنظيم حملات توعية حول خطورة تهريب المخدرات وتأثيره على المجتمع والاقتصاد.

رابعاً: تجارة البشر

1. تشديد القوانين المتعلقة بتجارة البشر وتوفير الموارد اللازمة لإنفاذها.
2. زيادة العقوبات على المتورطين في تجارة البشر لضمان الردع.
3. تعزيز التعاون وإنشاء فرق عمل بين الدول لتبادل المعلومات الاستخباراتية حول شبكات تجارة البشر.
4. تنظيم حملات توعية للمجتمع حول مخاطر تجارة البشر وكيفية التعرف على الضحايا المحتملين.
5. تقديم برامج تعليمية للموظفين الحكوميين والعاملين في مجال الهجرة والأمن حول كيفية التعامل مع حالات تجارة البشر.

خامساً: تجارة الأسلحة

1. تطبيق قوانين صارمة على استيراد وتصدير وتداول الأسلحة.
2. إنشاء نظام رقابة وتتبع للأسلحة لضمان عدم وصولها إلى الأيدي الخطأ.

3. تعزيز التعاون وتبادل المعلومات مع المنظمات الإقليمية الدولية لمكافحة تجارة الأسلحة غير المشروعة.
4. زيادة العقوبات على الأفراد والشركات المتورطة في تهريب الأسلحة.
5. تنظيم حملات توعية حول مخاطر تجارة الأسلحة وأثرها على الأمن القومي والاستقرار الاجتماعي.
6. تشجيع المواطنين على الإبلاغ عن أي نشاط مشبوه يتعلق بتجارة الأسلحة.

سادساً: تهريب السلع والبضائع

1. تحسين إجراءات التفتيش والرقابة في الموانئ والمطارات والمعابر الحدودية.
2. استخدام التقنيات الحديثة مثل الأشعة السينية والماسحات الضوئية لتفتيش الحاويات والشحنات.
3. تعزيز التعاون وإنشاء فرق عمل بين الدول لتبادل المعلومات حول شبكات تهريب السلع والبضائع.
4. تنظيم دورات تدريبية لموظفي الجمارك والأمن حول كيفية التعرف على عمليات التهريب والتعامل معها.
5. زيادة الوعي بين التجار والمستهلكين حول أهمية الالتزام بالقوانين التجارية وتجنب التعامل مع السلع المهربة.

سابعاً: التوترات السياسية

1. تعزيز التعاون الدولي والإقليمي لتخفيف التوترات السياسية.
2. إنشاء لجان دبلوماسية لحل النزاعات السياسية المؤثرة على الأمن البحري.
3. تعزيز الشراكات الأمنية مع الدول المجاورة والمجتمع الدولي.
4. طلب دعم المجتمع الدولي والأمم المتحدة في جهود حل النزاعات السياسية التي تؤثر على الأمن البحري.

ثامناً: البنية التحتية التقنية والإدارية

1. تحديث وتطوير البنية التحتية للموانئ والمرافق البحرية.
2. تبني التقنيات الحديثة مثل أنظمة الإدارة الذكية والسفن الذكية.
3. تبسيط الإجراءات الإدارية وتحديث الأنظمة البيروقراطية.

تاسعاً: الأمن السيبراني

1. الاستثمار في تقنيات الحماية السيبرانية المتقدمة.
2. تدريب الموظفين على كيفية التعامل مع التهديدات السيبرانية واكتشافها مبكراً.
3. تنفيذ برامج توعية مستمرة حول الأمن السيبراني.

عاشراً: الطائرات والزوارق المسيرة

1. تطوير ونشر أنظمة دفاعية مضادة للطائرات والزوارق المسيرة، مثل الأنظمة المضادة للطائرات بدون طيار (Counter-UAV) وأنظمة الليزر المضادة للطائرات.
2. تعزيز التعاون مع الدول الأخرى لتبادل المعلومات الاستخباراتية حول التهديدات المحتملة من الطائرات والزوارق المسيرة.
3. تحديث القوانين والتشريعات لتشمل استخدام الطائرات والزوارق المسيرة في الأعمال الإجرامية والإرهابية.
4. تدريب القوات الأمنية والعسكرية على كيفية التعامل مع تهديدات الطائرات والزوارق المسيرة.
5. تنظيم حملات توعية للمواطنين حول مخاطر الاستخدام غير المشروع لهذه التقنيات وكيفية الإبلاغ عن الأنشطة المشبوهة.

حادي عشر: الذكاء الاصطناعي

1. إنشاء سياسات وإجراءات قوية للأمن السيبراني لحماية الأنظمة التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي من الهجمات.
2. استخدام تقنيات التشفير وحماية البيانات لضمان سلامة وأمن الأنظمة الذكية.
3. إنشاء هيئات تنظيمية للإشراف على استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي وضمان استخدامها بشكل آمن ومسؤول.
4. تبادل المعلومات والخبرات بين الدول حول كيفية التعامل مع التهديدات الأمنية المتعلقة بالذكاء الاصطناعي.
5. تشجيع البحث والتطوير في مجال أمن الذكاء الاصطناعي لتطوير تقنيات جديدة لمواجهة التهديدات.
6. تنظيم حملات توعية حول استخدامات الذكاء الاصطناعي والمخاطر المحتملة المرتبطة به.

ثاني عشر: التشريعات والقوانين

1. مراجعة التشريعات الحالية وتحسينها لتكون أكثر فعالية في مواجهة التهديدات الأمنية.
2. تطبيق العقوبات بصرامة على المخالفين لضمان الامتثال الكامل.
3. تعزيز التعاون بين الجهات التشريعية والتنفيذية لضمان فعالية التشريعات.

ثالث عشر: التهديدات الأمنية والمعوقات على حركة الملاحة

1. إنشاء فرق طوارئ للتعامل السريع مع الأحداث الأمنية.
2. تحسين نظم مراقبة حركة الملاحة وتطوير خطط استجابة للطوارئ.
3. تنسيق الجهود بين شركات الشحن والحكومات لتقليل التأثيرات السلبية.

رابع عشر: التوترات في خليج عدن وباب المندب

1. تعزيز الوجود العسكري والأمني في المناطق الحساسة مثل خليج عدن وباب المندب.
2. التعاون مع الدول المجاورة لتعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة.
3. تبني استراتيجيات متعددة الأطراف لمواجهة التهديدات البحرية في هذه المناطق.

خامس عشر: التغيرات المناخية والظروف الجوية القاسية

1. تصميم وتطوير بنية تحتية قادرة على تحمل الظروف الجوية القاسية مثل الفيضانات، والعواصف، وارتفاع مستوى سطح البحر.
2. تعزيز أنظمة الإنذار المبكر للكوارث الطبيعية مثل العواصف والفيضانات.
3. توفير تقنيات حديثة لرصد وتوقع الأحوال الجوية القاسية والتغيرات المناخية.
4. تطوير خطط استجابة سريعة وفعالة للطوارئ تشمل إجلاء السكان وتوفير المساعدات اللازمة.
5. تدريب فرق الطوارئ على التعامل مع الكوارث الطبيعية والظروف الجوية القاسية.
6. تبادل الخبرات والمعرفة مع الدول الأخرى حول أفضل الممارسات لمواجهة تأثيرات التغيرات المناخية.
7. دعم البحث والتطوير في مجال التقنيات الخضراء والطاقة المتجددة.
8. تنظيم حملات توعية للمجتمع حول تأثيرات التغيرات المناخية وكيفية التكيف معها.

سادس عشر: التلوث البحري

1. تعزيز قدرات الهيئات الوطنية المعنية بالرقابة البيئية وإنفاذ التشريعات لضمان الالتزام بالقوانين البيئية.
2. التعاون الإقليمي ومع المنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة (UNEP) لتبادل الخبرات والتقنيات الحديثة في مكافحة التلوث البحري.
3. تركيب أنظمة الكشف المبكر عن التسربات النفطية والتلوث الكيميائي في المنشآت النفطية والموانئ.
4. وضع لوائح صارمة للتخلص من النفايات في البحر وضمان توفير مرافق كافية لمعالجة النفايات في الموانئ.
5. تنظيم حملات توعية للمجتمع حول أهمية حماية البيئة البحرية وتأثيرات التلوث على الصحة والاقتصاد.
6. تنظيم ورش عمل ودورات تدريبية حول الإدارة المستدامة للموارد البحرية.
7. وضع خطط طوارئ شاملة للاستجابة السريعة لحوادث التلوث البحري، بما في ذلك التسربات النفطية والحوادث الكيميائية.

8. تدريب فرق الاستجابة للطوارئ على تنفيذ خطط الطوارئ بكفاءة وفعالية.

سابع عشر: الحوادث البحرية

1. تعزيز قدرات الهيئات الوطنية المعنية بالرقابة البحرية وإنفاذ التشريعات لضمان الالتزام بقواعد السلامة.
2. تركيب أنظمة إنذار مبكر على طول السواحل والموانئ للكشف عن الحوادث البحرية المحتملة.
3. وضع خطط شاملة للاستجابة السريعة والفعالة للحوادث البحرية، بما في ذلك الحوادث النفطية، والحرائق، والانفجارات.
4. تدريب فرق الاستجابة للطوارئ على تنفيذ هذه الخطط بكفاءة وفعالية.
5. التعاون الإقليمي ومع المنظمات الدولية مثل المنظمة البحرية الدولية (IMO) لتبادل الخبرات وأفضل الممارسات في مجال السلامة البحرية.
6. المشاركة في تدريبات ومحاكاة دولية لتحسين القدرات الوطنية في الاستجابة للحوادث البحرية.
7. تنظيم حملات توعية لأصحاب السفن والعاملين في الموانئ حول أهمية السلامة البحرية.
8. استخدام التكنولوجيا الحديثة مثل أنظمة المراقبة الإلكترونية، وأجهزة الاستشعار لتحسين السلامة البحرية.
9. تبني تقنيات الاتصال المتقدمة لضمان التواصل الفعال بين السفن والمراكز الساحلية.
10. دعم البحث والتطوير في مجال تقنيات الاستجابة للحوادث البحرية، بما في ذلك الروبوتات والغواصات غير المأهولة.

ثامن عشر: الصيد الجائر

1. تعزيز وتحديث القوانين المتعلقة بالصيد الجائر، بما يشمل تحديد مواسم الصيد والكميات المسموح بصيدها.
2. ضمان تطبيق القوانين بصرامة ومراقبة الأنشطة البحرية باستخدام التقنيات الحديثة مثل الأقمار الصناعية والطائرات بدون طيار.
3. تحديد وإنشاء محميات بحرية لحماية الأنواع البحرية المهددة والنظم البيئية الحساسة.
4. تشجيع الصيادين على استخدام أدوات وتقنيات صيد مستدامة، مثل الشباك الانتقائية التي تقلل من الصيد العرضي للأنواع غير المستهدفة.
5. إطلاق حملات توعية تستهدف الصيادين والجمهور العام حول مخاطر الصيد الجائر وأهمية الحفاظ على الموارد السمكية.
6. تعزيز التعاون الإقليمي ومع المنظمات الدولية مثل منظمة الأغذية والزراعة (FAO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) للاستفادة من الخبرات والموارد الدولية.

الملاحق:

الملحق رقم (1)

المبادئ الأساسية التي تنفذ في حالات المتسللين

1. تمييز المتسللين عند وصولهم أو دخولهم بلاد دون وثيقة عمداً، دخول غير شرعي وقرارات التعامل مع هذه المواقف، تكون من حث الدول في حالة وصول أو دخول المتسلل.
2. المتسلل الذي يطلب اللجوء السياسي يجب أن يعامل طبقاً لمبادئ الحماية الدولية المنصوص عليها في القانون الدولي والتشريع الوطني.
3. أصحاب السفينة أو ممتلكيها أو الريان، بالإضافة إلى هيئات الموانئ والإدارات الوطنية أن يتم التعاون بينهم قدر الإمكان في التعامل مع حالات المتسللين.
4. يجب أن يكون هنالك ترتيبات أمنية تطبق بطريقة علمية بواسطة أصحاب السفن أو ممتلكيها أو الربانبة بالإضافة إلى هيئات الموانئ والإدارات الوطنية، لمنع المتسللين من الصعود على السفن وتسهيل عملية اكتشافهم قبل أن تصل السفينة إلى الميناء وأن تسمح بذلك التشريعات الوطنية والسلطات الوطنية باعتبار أن المتسلل متهرب يتلف الملكية الخاصة.
5. يجب أن يدرك جميع الأطراف أن عملية البحث الزائد تقلل من خطر التسلل، وأيضاً يمكن إنقاذ حياة المتسلل مثال (يمكن للمتسلل أن يختبئ في مكان ضار أو مغلق).
6. يجب على الدول إرجاع المتسللين إلى أوطانهم أو محل إقامتهم.
7. يجب على المتسلل العودة إلى ميناء الدولة الأصلي للصعود ويجب على الدولة قبول المتسلل وانتظار عودته وفحصه.

المصدر: الاتفاقية الدولية بشأن منع التسلل على متن السفن (بروكسل)، 1957.

ملحق رقم (2)

الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والدولية

م	اسم الاتفاقية	تاريخ الاتفاقية	بيان الاتفاقية	المصادقة والتوقيع
1	الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS).	توقيعها في 1 نوفمبر 1974 ودخلت حيز التنفيذ في 25 مايو 1980.	تهدف هذه الاتفاقية إلى تحديد معايير السلامة البحرية وتوفير إجراءات وقائية لسلامة الأرواح في البحار.	موقع ومصادق عليها من كل دول الخليج العربي.
2	الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL).	توقيعها في 2 نوفمبر 1973 ودخلت حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983.	تهدف هذه الاتفاقية إلى الحد من تلوث البحار من خلال التحكم في تصريف الملوثات من السفن.	صادقت العديد من دول الخليج العربي على MARPOL، وهي ملزمة بها، من بين هذه الدول قطر، الإمارات، السعودية، الكويت، وعمان.
3	اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS).	توقيعها في 10 ديسمبر 1982 ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994.	تعتبر هذه الاتفاقية إطاراً شاملاً لحوكمة البحار والمحيطات، وتشمل جوانب عديدة مثل حرية الملاحة، المناطق الاقتصادية الخالصة، والتعاون الدولي في الأمور البحرية.	موقع ومصادق عليها من كل دول الخليج العربي.
4	مدونة السلوك لمكافحة القرصنة البحرية في غرب المحيط الهندي وخليج عدن (Djibouti Code of Conduct).	تم اعتمادها في يناير 2009.	تهدف إلى تعزيز التعاون بين الدول الساحلية لمكافحة القرصنة والسرقة المسلحة ضد السفن.	هذه المدونة تركز على التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة وقد شاركت فيها دول مثل الإمارات العربية المتحدة وعمان.

5	اتفاقية التعاون بين دول الخليج في مجال مكافحة الإرهاب والقرصنة البحرية.	لم يتم تحديد تاريخ محدد لهذه الاتفاقية؛ لأنها تُعتبر جزءاً من التعاون المستمر بين دول مجلس التعاون الخليجي.	تركز على تعزيز التعاون الأمني والبحري بين دول الخليج لمواجهة التهديدات الأمنية المشتركة.	جميع دول مجلس التعاون الخليجي (السعودية، الإمارات، قطر، البحرين، الكويت، عمان) تشارك في هذه الاتفاقية وتعمل على تنفيذ بنودها.
6	مذكرة التفاهم بشأن التعاون البحري بين دول مجلس التعاون الخليجي.	توقيعها في 27 نوفمبر 2001.	تهدف إلى تعزيز التعاون البحري بين دول الخليج في مجالات البحث والإنقاذ، وحماية البيئة البحرية، ومكافحة التلوث.	جميع دول مجلس التعاون الخليجي وقعت على مذكرة التفاهم هذه وتعمل على تعزيز التعاون البحري بموجبها.
7	اتفاقيات التعاون البحري بين دول الخليج والدول الكبرى (مثل الولايات المتحدة وبريطانيا).	متجددة وتتنوع تواريخ توقيعها.	تشمل ترتيبات تعاون عسكري وأمني تهدف إلى تعزيز الأمن البحري في الخليج العربي وضمان حرية الملاحة.	تتمتع دول الخليج بعلاقات ثنائية قوية مع الدول الكبرى وتوقع بانتظام اتفاقيات تعاون بحري تشمل التدريب والتبادل التقني والمناورات المشتركة.
8	الاتفاقية الدولية بشأن منع التسلل أو المتسللين المسافرين خلسة على متن السفن (بروكسل).	تم تبني الاتفاقية من قبل المنظمة البحرية الدولية في عام 1957.	تهدف الاتفاقية إلى وضع قواعد وإجراءات للتعامل مع المتسللين على متن السفن، وذلك لضمان سلامة السفن والركاب وللحد من المخاطر الأمنية.	موقع ومصادق عليها من كل دول الخليج العربي.
9	اتفاقية منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (FAO) بشأن التدابير الرامية إلى منع الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم (IUU).	اعتمدها منظمة FAO في 2001 دخلت حيز التنفيذ في 5 يونيو 2016.	مكافحة الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم.	- صادقت عليها قطر، السعودية، الإمارات - لم تصادق عليها الكويت، عمان، البحرين.

المصدر: <https://ar.wikipedia.org/wiki>, 2024

ملحق رقم (3)

خرائط توضح العلاقة المباشرة لحركة الملاحة البحرية بين الخليج العربي وخليج عدن وباب المندب



المصدر: Google maps, 2025

ملحق رقم (4)

تقييم للمخاطر والمهددات التي تواجه حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي

م	الخطر / التهديد	الوصف	التأثير	الاحتمالية	الاجراءات المتخذة	المسؤول عن الادارة
1	القرصنة البحرية	تشكل تهديداً كبيراً للسفن التجارية والناقلات، الهجمات تستهدف السفن للاستيلاء على البضائع أو الحصول على فدية - عادة خارج المياه الإقليمية للدولة.	- تعطيل حركة التجارة العالمية. - زيادة تكاليف التأمين والنقل. - وتعريض حياة البحارة للخطر. - في الخليج العربي (40%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%). - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تسيير دوريات بحرية دولية. - إنشاء ممرات بحرية آمنة. - تحسين تكنولوجيا المراقبة والرصد.	- القوات البحرية الدولية. - المنظمة البحرية الدولية (IMO). - الحكومات الوطنية.
2	السطو المسلح	هجمات مسلحة تستهدف السفن والبضائع لأغراض السرقة أو الابتزاز - عادة داخل المياه الإقليمية للدولة.	- تعريض حياة البحارة للخطر. - خسائر اقتصادية كبيرة. - تعطيل حركة الملاحة - في الخليج العربي (20%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%). - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تسيير دوريات بحرية مسلحة - تركيب أنظمة أمان متقدمة على السفن - تدريب الطواقم على إجراءات الأمن والسلامة.	- القوات البحرية الوطنية وحرس الحدود. - الشركات المالكة للسفن. - الهيئات الأمنية الوطنية والدولية.

3	جرائم التهريب	تشمل تهريب الأسلحة، المخدرات، والبضائع والسلع المحظورة.	- تعزيز الأنشطة الإجرامية - تهديد الأمن الوطني. - زيادة العنف. - في الخليج العربي (60%). - في خليج عدن وباب المندب (60%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%) - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تعزيز التعاون بين وكالات إنفاذ القانون. - استخدام التكنولوجيا لرصد الشحنات. - فرض عقوبات صارمة. - التوعية الإعلامية.	- قوات حرس الحدود. - الوكالات الأمنية الدولية والوطنية.
4	المتسللين والهجرة غير الشرعية	تدفقات المهاجرين غير الشرعيين والمتسللين الذين يحاولون الوصول إلى دول الخليج عبر البحر.	- تحديات أمنية - ضغوط على الخدمات الاجتماعية والاقتصادية. - مخاطر صحية - في الخليج العربي (65%). - في خليج عدن وباب المندب (50%).	- في الخليج العربي مرتفعة (80%). - في خليج عدن وباب المندب متوسطة (60%).	- تعزيز دوريات الحدود البحرية - التعاون الدولي لمكافحة الهجرة غير الشرعية - تحسين سياسات اللجوء والهجرة.	- قوات حرس السواحل. - الوكالات الدولية للهجرة.

5	الإرهاب البحري	استخدام الهجمات الإرهابية لاستهداف السفن والموانئ.	- إلحاق أضرار بالسفن. - تعطيل التجارة - التأثير على أمن الطاقة. - في الخليج العربي (50%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%) - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تعزيز الإجراءات الأمنية في الموانئ - تدريب أطواق السفن على مواجهة التهديدات.	- القوات البحرية الوطنية وحرس الحدود - التحالفات البحرية الدولية
6	الحوادث البحرية	تشمل تصادم السفن، جنوحها، وحوادث الغرق.	- خسائر في الأرواح. - أضرار بيئية واقتصادية. - تعطيل حركة الملاحة - في الخليج العربي (20%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%) - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تعزيز إجراءات السلامة البحرية - تحسين تقنيات الملاحة والاتصالات - التدريب المستمر للطواقم.	- السلطات البحرية الوطنية - المنظمات الدولية - شركات التأمين البحري.
7	المعوقات الإدارية والتقنية للأمن البحري	تشمل البيروقراطية، نقص التنسيق بين الهيئات المختلفة، والقصور في البنية التحتية التكنولوجية.	- ضعف الاستجابة للآزمات. - بطء في عمليات الإنقاذ. - انخفاض كفاءة الإجراءات الأمنية - في الخليج العربي (20%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%) - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تحسين التنسيق بين الهيئات المختلفة. - تحديث البنية التحتية التكنولوجية - التدريب المستمر.	- الحكومات الوطنية. - الهيئات التنظيمية البحرية.

8	التغيرات المناخية والظروف الجوية القاسية	الأعاصير، العواصف الرملية، والتغيرات المناخية التي تؤثر على الملاحة البحرية.	- تعطيل حركة السفن - التسبب في حوادث بحرية. - إلحاق أضرار بالبنية التحتية الساحلية - في الخليج العربي (60%). - في خليج عدن وباب المندب (50%).	- في الخليج العربي مرتفعة (80%). - في خليج عدن وباب المندب متوسطة (60%).	- تطوير أنظمة الإنذار المبكر. - تحسين تصميم السفن. - تأهيل البنية التحتية لتحمل الكوارث الطبيعية.	- الحكومات الوطنية. - المنظمات الدولية مثل منظمة الأرصاد الجوية العالمية.
9	التوترات السياسية	التوترات بين الدول المطلة على الخليج العربي يمكن أن تؤدي إلى نزاعات مسلحة تؤثر على حركة الملاحة البحرية.	- إغلاق الممرات المائية الهامة وتغيير المسارات - تعطيل حركة النفط والغاز والبضائع. - زيادة أسعار الطاقة العالمية. - في الخليج العربي (60%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%). - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- الدبلوماسية الدولية - العقوبات الاقتصادية. - تعزيز التحالفات الإقليمية.	- الأمم المتحدة - التحالفات الدولية - التحالفات الإقليمية

10	التلوث البحري	التسرب النفطي والتلوث الناتج عن الأنشطة البحرية.	- تلوث البحار - تأثيرات سلبية على الحياة البحرية وصحة الإنسان. - تكاليف تنظيف مرتفعة. - في الخليج العربي (70%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%) - في خليج عدن وباب المندب متوسطة (60%)	- تطبيق اللوائح البيئية الصارمة - تعزيز مراقبة الانبعاثات والتسربات. - برامج الاستجابة السريعة للتلوث.	- الهيئات البيئية الوطنية. - قوات حرس الحدود. - المنظمة البحرية الدولية (IMO)
11	الطائرات المسيرة والزوارق المسيرة	استخدام الطائرات والزوارق المسيرة لأغراض هجومية أو استكشافية غير مشروعة.	- تهديد السفن والموانئ. - زيادة المخاطر الأمنية. - إمكانية تنفيذ هجمات دقيقة. - في الخليج العربي (20%). - في خليج عدن وباب المندب (20%).	- في الخليج العربي متوسطة (60%) - في خليج عدن وباب المندب متوسطة (60%)	- تطوير أنظمة دفاعية مضادة. - مراقبة الجو والبحر باستمرار. - التعاون الأمني الإقليمي والدولي.	- القوات البحرية - قوات حرس الحدود. - الوكالات الأمنية - الشركات الخاصة المتخصصة.

12	التهديدات السبرانية والذكاء الاصطناعي	الهجمات السبرانية التي تستهدف الأنظمة البحرية والموانئ، واستخدام الذكاء الاصطناعي في الأنشطة الإجرامية.	- تعطيل الأنظمة التشغيلية البحرية. - سرقة البيانات. - تهديد الأمن الوطني - في خليج العربي (70%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي مرتفعة (80%). - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (80%).	- تعزيز الأمن السيبراني. - تطوير تكنولوجيا دفاعية متقدمة. - التدريب على مكافحة التهديدات السيبرانية.	- الحكومات الوطنية. - الشركات التكنولوجية. - الوكالات الأمنية.
13	الصيد الجائر	هو استغلال مفرط للموارد السمكية يتجاوز القدرة الطبيعية للأنواع البحرية على التكاث والتجدد، مما يؤدي إلى استنزاف الأرصدة السمكية وانقراض بعض الأنواع.	- تأثير سالب على البيئة البحرية. - تعطيل حركة الملاحة البحرية. - تأثير اقتصادي بزيادة تكاليف التأمين. - في الخليج العربي (70%). - في خليج عدن وباب المندب (70%).	- في الخليج العربي (50%). - في خليج عدن وباب المندب مرتفعة (70%).	- تنظيم الصيد - إنشاء محميات بحرية. - التوعية بالمحافظة على الأنواع النادرة. - تعزيز التعاون الإقليمي والدولي لمراقبة وتنظيم الصيد والممارسات غير القانونية.	- الجهات الحكومية: وزارات البيئة والزراعة والموارد البحرية. - المنظمات الدولية: المنظمة الدولية لحماية الحياة البحرية، ومنظمات الأمم المتحدة المختصة. - المنظمات غير الحكومية: الجمعيات البيئية والمنظمات المعنية بحماية البيئة البحرية.

المصدر: إعداد الباحثان، 2024م.

ملحق رقم (5)

استبانة الدراسة

بسم الله الرحمن الرحيم

السيد /
..... (كتابة الاسم اختياري)

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

استبانة لأغراض دراسة علمية بعنوان:

التحديات الأمنية التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي وتأثيرها
وانعكاساتها على حركة الملاحة البحرية

عام:

1. يجرى هذا الاستبانة لأغراض البحث العلمي فقط، وليس لأي أغراض أخرى.
2. نؤكد لك أن جميع الإجابات سوف تستخدم بسرية تامة ومهنية.
3. سنعمد في هذه الدراسة على التحليل النوعي (Qualitative Analysis)؛ لأن طرق الحصول على البيانات تتم عن طريق الاختيار العشوائي للعينات (Random Sampling).

مع خالص الشكر والتقدير

المصدر: إعداد الباحثين، 2024م.

الجزء الأول: المعلومات الشخصية

1. العمر:

- أقل من 30 عاماً
- 30-40 عاماً
- 41-50 عاماً
- أكثر من 50 عاماً

2. الجنس:

- ذكر
- أنثى

3. المستوى التعليمي:

- ثانوي
- دبلوم
- بكالوريوس
- دراسات عليا

4. الاسم الوظيفي:

- موظف في قطاع النقل البحري
- مسؤول في ميناء
- خبير أمني بحري
- أخرى (يرجى التحديد:

5. سنوات الخبرة في المجال:

- أقل من 5 سنوات
- 5-10 سنوات
- 11-20 سنة
- أكثر من 20 سنة

الجزء الثاني: القضايا الأمنية

1. ما أهم التهديدات الأمنية التي تواجهها حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي؟ (يمكن تحديد أكثر من خيار)
 - الإرهاب البحري
 - القرصنة
 - التوترات السياسية
 - تهريب المخدرات
 - الاتجار بالبشر
 - تجارة الأسلحة
 - تهريب البضائع
 - أخرى (يرجى التحديد:
2. إلى أي مدى تؤثر التهديدات الأمنية على حركة الملاحة البحرية؟
 - تأثير كبير
 - تأثير متوسط
 - تأثير قليل
 - لا يوجد تأثير
3. هل تعتقد أن التوترات السياسية في المنطقة تزيد من التهديدات الأمنية البحرية؟
 - نعم
 - لا
 - غير متأكد

الجزء الثالث: المعوقات التقنية والإدارية

1. ما المعوقات التقنية التي تواجه الأمن البحري في الخليج العربي؟ (يمكن تحديد أكثر من خيار)

- ضعف البنية التحتية
- نقص التقنيات الحديثة (تكنولوجيا الاتصالات والمعلومات)
- عدم مواكبة الأنظمة الأمنية
- التهديدات الناشئة (الطائرات المسييرة - الزوارق المسييرة - الجرائم السبرانية - الذكاء الاصطناعي)
- أخرى (يرجى التحديد:

2. ما المعوقات الإدارية التي تؤثر على الأمن البحري؟ (يمكن تحديد أكثر من خيار)

- التشريعات والقوانين
- تعقيد النظام الإداري
- الفساد الإداري
- نقص التنسيق بين الجهات المعنية
- أخرى (يرجى التحديد:

3. كيف تقيم كفاءة التشريعات الحالية المتعلقة بالأمن البحري في الخليج العربي؟

- فعالة جداً
- فعالة
- متوسطة الفعالية
- غير فعالة

الجزء الرابع: التأثيرات على حركة الملاحة البحرية

1. إلى أي مدى تؤثر القضايا الأمنية والمعوقات التقنية والإدارية على حركة الملاحة البحرية؟

- تأثير كبير
- تأثير متوسط
- تأثير قليل
- لا يوجد تأثير

2. هل تتسبب التهديدات الأمنية في تأخير الشحنات أو تغيير مسارات السفن؟

- نعم
- لا
- أحياناً

3. ما الإجراءات التي تعتقد أنها يمكن أن تحسن من الأمن البحري في الخليج العربي؟

(يمكن تحديد أكثر من خيار)

- تحسين التعاون الإقليمي والدولي
- تحديث البنية التحتية والتقنيات
- تعزيز التشريعات وتطبيق القانون
- زيادة التدريب والتوعية الأمنية
- أخرى (يرجى التحديد:

الجزء الخامس: التأثيرات الأمنية في خليج عدن وباب المندب على حركة الملاحة البحرية في الخليج العربي

1. إلى أي مدى تؤثر التوترات الأمنية في خليج عدن وباب المندب على حركة الملاحة في

الخليج العربي؟

- تأثير كبير
- تأثير متوسط
- تأثير قليل
- لا يوجد تأثير

2. كيف تقيم الوضع الأمني العام لحركة الملاحة البحرية في الخليج العربي؟

- آمن جداً
- آمن
- متوسط الأمان
- غير آمن

3. كيف تقيم الوضع الأمني العام لحركة الملاحة البحرية في خليج عدن وباب المندب؟

- آمن جداً
- آمن
- متوسط الأمان
- غير آمن

الجزء السادس: التوصيات والمقترحات

1. ما اقتراحاتك لتحسين الأمن البحري في الخليج العربي؟

.....

.....

.....

.....

.....

2. هل لديك أي تعليقات إضافية حول القضايا والمعوقات التي تواجه الأمن البحري وحركة الملاحة البحرية في الخليج العربي؟

.....

.....

.....

.....

.....

نشكر لك وقتك ومساهمتك القيمة في هذه الدراسة

المراجع والمصادر:

أولاً: المراجع العربية

- غبريال أشرف سليمان، أثر المعلومات على أمن المجتمع البحري، دراسة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، 2003.
- أشرف كشك، نحو استراتيجية متكاملة للأمن البحري لدول الخليج العربي، دراسة علمية منشورة، مجلة الشؤون العربية، 2021.
- الزبيدي، عبد الله محمد، أمن المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي والبحر الأحمر، دراسة علمية منشورة، دار النشر، 2022.
- السبيعي، أحمد علي، الإطارات القانونية والسياسات لتعزيز الأمن البحري في دول مجلس التعاون الخليجي، الأطلسي كاونسل، 2023.
- محمد، علي محمد، أثر فشل الدولة على ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي، (دراسة حالة دولة الصومال الفترة من 2000م - 2020م)، دراسة علمية منشورة، مجلة جامعة البحر الأحمر، 2023.
- بن عيسى حياة، التهديدات البحرية الراهنة وجهود مكافحتها، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، ع 1 (2014).
- ويكبيديا، الموسوعة الحرة، تسرب النفط في حرب الخليج الثانية، 2024/8، الساعة 0800.
- محمد علي محمد، التلوث البحري أسبابه وآثاره وطرق مكافحته، رسالة ماجستير، الأكاديمية العسكرية العليا، كلية القيادة والأركان، اليمن، 2012.
- محمد السيد أحمد، المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت، الإسكندرية، دار الجامعة الجديدة، الطبعة الثانية، 2005.
- محمد أمين عامر، تلوث البيئة، دراسة علمية، القاهرة، دار الكتاب الحديث، 2003.
- متابعة ذاتية لنشرات الأرصاد الجوية، المستلمة يومياً من منظومة درع الوطن، منذ 2019 - 2024.
- عبد الحفيظ وكمال، آليات حفظ أمن البحر الأبيض من الإرهاب البحري، مجلة الأستاذ الباحث للدراسات القانونية والسياسية، مجلد 6، ع 1 (2021)، 368.
- قناة الجزيرة، تعطل ميناء الفجيرة بسبب هجوم إلكتروني، 2019.

ثانيًا: المراجع الأجنبية:

- Natalie Klein, Joanna Mossop, Donald R. Rothwell, Maritime Security, International Law and Policy Perspectives from Australia and New Zealand, Routledge, Taylor & Francis Group, 2010, 21.
- Smith, A, Piracy in the Modern World: An Analysis of Maritime Security, Journal of Maritime Studies, 2018.
- Bueger, C, what is maritime security? Marine Policy, (2015) 53, 159-164.
- US Department of Energy, Annual Energy Review. Retrieved from DOE, report, 2020.
- Khalid, I, Maritime Security in the Gulf Region. Naval War College Review, (2007) 65(4), 72-90.
- UNCLOS, United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.
- piracy and armed Robbers: Master Guide, www.marisec.org /piracy, 9/2008.
- Djibouti Code of Conduct, 29/1/2009.
- Aviva Chomsky, How Immigration became Illegal, library of Congress, 2014.
- Khalid, I, Maritime Security in the Gulf Region, Naval War College Review, 65(4) (2012), 72-90.
- Katzman, K. The Persian Gulf States and Iran: Issues for U.S. Policy, Congressional Research Service, 8/2016.
- <https://safety4sea.com/steering-with-artificial-intelligence-to-combat-maritime-piracy>, 8/2024, 0900.
- CSIS Reports on Maritime Threats, <https://amti.csis.org>, 2021.
- <https://www.alarabiya.net/articles>, Dust storm in Saudi Arabia, 3/2009.
- https://ar.wikipedia.org/wiki/Jeddah_floods, 2011.
- <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Piracy-Reports>, 2010 – 2024.
- [https://marocbleu.com/The impact of overfishing on fish wealth](https://marocbleu.com/The_impact_of_overfishing_on_fish_wealth), 12/2018.
- International Maritime Bureau (IMB). (2023). "Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual.
- <https://www.arabnews.com/node/1982881/2024>.
- <https://safety4sea.com/steering-with-artificial-intelligence-to-combat-maritime-piracy>, 8/2024.
- <https://www.alhurra.com/israel-hamas-war/2024>.

