

الأطر القارية لحماية الأمن البحري في أفريقيا: الطموحات والتحديات

Continental Frameworks for Maritime Security Protection in Africa: Ambitions and Challenges

شيماء محي الدين

أستاذ مساعد-كلية الدراسات الإفريقية العليا-جامعة القاهرة

المستخلص:

يعد المجال البحري الإفريقي من الأهمية بمكان، ذلك أن أكثر من ثلثي إمدادات الطاقة ونحو ٩٠٪ من واردات وصادرات أفريقيا تتم عن طريق البحر. وفي هذا الإطار، يمثل المجال البحري الإفريقي فرصة حقيقية للنمو بالنسبة للدول الإفريقية، وذلك من خلال شبكة من الممرات البحرية ذات الأهمية الهائلة للأمن والازدهار. ومن هذا المنطلق، فإن حدوث أي تعطل أو عدم كفاءة في المجال البحري الإفريقي ينعكس بطبيعة الحال وبشكل مباشر على اقتصادات العديد من الدول الإفريقية. وفي ظل التهديدات المتزايدة للأمن البحري الإفريقي، ارتأت الدول الإفريقية أن الوقت قد حان لتبني استراتيجية تواكب الطموحات الإفريقية في استغلال المجال البحري الإفريقي بما يحقق التنمية المستدامة لشعوب القارة.

وبالفعل فقد تم إعداد الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام ٢٠٥٠، التي تبناها الاتحاد الإفريقي عام ٢٠١٢ كأداة لمعالجة تحديات أفريقيا البحرية من أجل تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز القدرة التنافسية. وفي عام ٢٠١٦ تبنى القادة الأفارقة الميثاق الإفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية في أفريقيا والمعروف بميثاق لومي وذلك بهدف استغلال الموارد البحرية الإفريقية بطريقة مستدامة، والعمل على مكافحة الجرائم البحرية وتنسيق التعاون بين الدول الإفريقية لاستغلال المجال البحري الإفريقي. وانطلاقاً من المقولات النظرية لكل من ألفريد تاير ماهان وجيفري تيل بشأن الأمن البحري، استهدفت الدراسة تحليل هاتين الوثيقتين للوقوف على أبرز ما جاء في إطار كل منهما من تعهدات، وكذا متابعة ما تم تنفيذه على أرض الواقع. واستنتجت الدراسة أن ثمة تحديات قد حالت دون تنفيذ الكثير مما جاء في إطار هاتين الوثيقتين، الأمر الذي جعل من إمكانية تحقيق الأهداف المعلنة في إطار كل منهما أمراً من الصعوبة بمكان. ولعل هذا ما يستوجب تضافر كافة الجهود من جانب الشركاء أصحاب المصلحة من أجل تذليل كافة العقبات ووضع استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي موضع التنفيذ الفعلي بغية تحقيق الأهداف المرجوة منهما، كما يتطلب من الباحثين دراسة العوامل المسببة لضعف الالتزام بما جاء في الأطر القارية لحماية الأمن البحري، وتقديم مقترحات للتغلب عليها.

الكلمات الدالة: الأمن البحري - الإرهاب البحري - القرصنة - استراتيجية ٢٠٥٠ - ميثاق لومي.

Abstract

Africa's maritime domain is extremely important for the development of African economies, as more than two-thirds of its energy supplies and about 90% of Africa's trade take place through the sea. In this context, any disruption or inefficiency in the African maritime field will have a huge impact on the economies of many African countries. In light of the increasing threats to African maritime security, the African Union adopted the Integrated Maritime Strategy for Africa 2050, in 2012, in an attempt to address Africa's maritime challenges in order to achieve sustainable development and enhance competitiveness. Moreover, in 2016, African leaders adopted the African Charter for Maritime Security, Safety and Development in Africa, known as the Lomé Charter, with the aim of exploiting African maritime resources in a sustainable manner, and coordinating cooperation between African countries to combat crimes and make the best use of the African maritime space. Based on the theoretical statements of Alfred Thayer Mahan and Geoffrey till regarding maritime security, this study aims to analyse these two documents to identify the most prominent pledges contained within each of them, as well as to follow up on what was implemented on the ground. The study concluded that there are challenges that have prevented the implementation of much of what was stated within the framework of these two documents, which made it difficult to achieve the goals declared within each of them. Perhaps this is what requires concerted efforts from all stakeholders in order to overcome the obstacles and achieve the desired goals of the 2050 Strategy and the Lomé Charter. It also requires researchers to study the factors causing weak commitment to what is stated in the continental frameworks for protecting maritime security, and to provide Proposals to overcome them.

Key words: Maritime security- maritime terrorism- piracy- 2050 Strategy- Lomé Charter.

مقدمة

تواجه الدول الأفريقية عدداً من التحديات الأمنية التي باتت تشكل تهديداً كبيراً للأمن البحري الأفريقي بصورة تسترعي الانتباه. وبالرغم من كثافة الأنشطة البحرية التقليدية خلال العقود الماضية من صيد وشن وما إلى غير ذلك، إلا أن هذه الكثافة صاحبها الكثير من الجرائم والممارسات غير المشروعة التي كبدت دول القارة الأفريقية مئات المليارات من الدولارات، فضلاً عن الخسائر في الأرواح من جراء هذه الجرائم وتلك الممارسات. وانطلاقاً من إدراك الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي لما ينطوي عليه المجال البحري الأفريقي من فرص وإمكانات هائلة يمكن استثمارها لصالح الشعوب الأفريقية، فقد تبنى الاتحاد خطة عمل بلور من خلالها رؤية متكاملة تستهدف حماية واستغلال المجال البحري الأفريقي من جهة، وخلق شراكة تتسع لتضم الدول الأفريقية وكافة أصحاب المصلحة من أجل استغلال كافة الإمكانيات المتاحة ووضع حلول مبتكرة لمواجهة

التحديات المشتركة من جهة أخرى، مع العمل على خلق مجال بحري أفريقي آمن ومستدام. وبالفعل في عام ٢٠١٢، تبنى الاتحاد الأفريقي الاستراتيجية البحرية المتكامل لأفريقيا ٢٠٥٠، ثم تبعها بالميثاق الأفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية في أفريقيا عام ٢٠١٦، والمعروف بـ"ميثاق لومي". وبعد قرابة عقد من الزمان على تبني الاستراتيجية سالفه الذكر، والتي دخلت حيز النفاذ عام ٢٠١٤، يصبح التعرف على مدى نجاح هذه الاستراتيجية في تحقيق أهدافها المرجوة أمراً من الأهمية بمكان.

واستناداً إلى ما تقدم، تكمن الإشكالية الرئيسية للدراسة في الإجابة عن تساؤل رئيسي مفاده: إلى أي مدى نجحت الأطر القارية للأمن البحري في تحقيق الأهداف الرئيسية ذات الصلة بحماية الأمن البحري والاستغلال المستدام للمجال البحري الأفريقي؟ وما أبرز التحديات التي تواجه تنفيذ الأطر الأفريقية للأمن البحري؟ وتتفرع من هذه الإشكالية جملة من التساؤلات الفرعية لعل من أبرزها ما يلي: ما أبرز مهددات الأمن البحري في أفريقيا؟ وكيف أثرت هذه المهددات على اقتصادات الدول الأفريقية؟ وما الأطر التي تم توظيفها قارباً لتحقيق الأمن البحري في دول القارة؟ وإلى أي مدى تم الالتزام بما جاء في هذه الأطر من تعهدات؟

وفي هذا الإطار، تهدف هذه الورقة إلى دراسة وتحليل أهم ما جاء في إطار كل من الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا، والميثاق الأفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية في أفريقيا (ميثاق لومي)، بوصفهما الوثيقتان الأساسيتان اللتان تبلوران المقاربة القارية لحماية الأمن البحري في أفريقيا، وذلك بغرض تقييم مدى صلاحية الوثيقتين لتحقيق الأهداف الرئيسية ذات الصلة بحفظ الأمن البحري والاستغلال المستدام للمجال البحري الأفريقي من جهة، وكذا بغرض بيان أبرز التحديات التي واجهت تنفيذ كل منهما من جهة أخرى.

ومن الناحية المنهجية، تعتمد الدراسة على مقولات كل من نظرية الأمن البحري لـ ألفريد تاير ماهان ونظرية الأمن البحري لجيفري تيل، على أن يتم تفصيل ما جاء في هاتين النظريتين في القسم الأول من هذه الدراسة.

وتحقيقاً للأهداف سالفه الذكر، تنقسم الدراسة إلى أربعة أقسام على النحو التالي:

القسم الأول: مفهوم ونظريات الأمن البحري

القسم الثاني: مهددات الأمن البحري في أفريقيا

القسم الثالث: الأطر الأفريقية لحماية الأمن البحري: الطموحات والآليات

القسم الرابع: تقييم الأطر الأفريقية لحماية الأمن البحري: الفاعلية والتحديات

القسم الأول: مفهوم ونظريات الأمن البحري

اكتسب مفهوم الأمن البحري أهمية بارزة من الناحيتين النظرية والتطبيقية، لا سيما في ظل التهديدات المتزايدة التي يتعرض لها المجال البحري عالمياً. ولعل هذا ما يستوجب دراسة وتحليل مفهوم الأمن البحري ونظريات الأمن البحري بشكل أكثر عمقاً، وذلك على النحو التالي:

أولاً: مفهوم الأمن البحري والمفاهيم ذات الصلة

أ. مفهوم الأمن البحري Maritime Security

لقد تعددت الإسهامات البحثية في محاولة التعريف بمفهوم الأمن البحري. ولعل هذا ما أرجعه الباحثون إلى تعقد المفهوم والتداخل بينه وبين مفاهيم أخرى من ناحية، وكذا إلى اختلاف معناه باختلاف السياق والاستخدام من ناحية أخرى. وبصفة عامة هناك اتجاهات وأطر عديدة في دراسة مفهوم الأمن البحري، غير إنه لا يوجد تعريف واحد ونهائي للأمن البحري، الأمر الذي دفع الباحثين لتطوير مجموعة من الأطر التي يمكن أن تحدد بعض القواسم المشتركة في التعريف بالأمن البحري. وهنا تجدر الإشارة إلى إسهامات بويجر، حيث اقترح ثلاثة أطر في تعريف الأمن البحري، يشير أولها إلى إمكانية فهم الأمن البحري من خلال ارتباطه بمفاهيم أخرى مثل السلامة البحرية والقوة البحرية وغيرها من مفاهيم، الأمر الذي يسمح بتكوين مصفوفة شاملة نظراً للترابط بين هذه المفاهيم وبعضها البعض. أما الإطار الثاني، فقد أطلق عليه بويجر إطار "الأمننة" Securitization، وذلك من خلال النظر إلى قضايا الأمن البحري بوصفها قضايا تمس الأمن القومي، وبذلك يصبح التركيز الرئيسي في الحديث عن الأمن البحري على التهديدات البحرية وما يتصل بها من مصالح سياسية وأيديولوجيات متباينة، وهو ما يستوجب حشد الدعم السياسي وتخصيص الموارد وتبني عدد من السياسات التي تستهدف معالجة التهديدات أو المخاطر المتصورة على أمن الدولة والمجتمع. أما الإطار الثالث والأخير الذي اقترحه بويجر لدراسة الأمن البحري، فهو ذلك الذي يقوم على ما يعرف بنظرية الممارسة الأمنية، وذلك من خلال دراسة ممارسات الفاعلين بحجة تعزيز الأمن البحري، الأمر الذي يسمح بفهم أكثر عمقاً لأفعالهم ودوافعهم في هذا المقام. وجدير بالذكر أن هذه الأطر الثلاثة سألقة الذكر يمكن أن تعمل معاً على دراسة وتحليل مفهوم ومضمون الأمن البحري بشكل أكثر دقة. ولذا يمكن الإشارة إلى أبرز ما قدم من إسهامات من جانب العلماء والباحثين للتعريف بالأمن البحري.^(١)

ولقد عرف ألفريد ثاير ماهان "الأمن البحري" باعتباره: الطرف الذي يمكن فيه للدول ضمان الأمن والمصالح في البحر.^(٢) وبالمثل فقد عرف روبرت إدواردز الأمن البحري بأنه: "الإجراءات المتخذة للحفاظ على النظام الدولي في البحر (السطح)، فوقه (الجو)، تحته (أعماق البحر وباطنه)، وانطلاقاً منه (بحر-يابس)".^(٣) أما عن جيفري تيل، فقد عرف الأمن البحري بوصفه "الحفاظ على النظام الجيد في البحر لتلافي المخاطر والتهديدات التي تمس بالاستقرار والنظام فيه".^(٤)

وفي لائحة الاتحاد الأوروبي رقم ٧٢٥، والمتعلقة بتحسين أمن السفن والمنشآت البحرية، والتي دخلت حيز التنفيذ في أبريل عام ٢٠٠٤، تم تعريف الأمن البحري باعتباره "مجموعة من التدابير الوقائية التي تستهدف حماية مرافق الشحن والموانئ في مواجهة أية تهديدات أو أعمال غير مشروعة متعمدة".^(٥)

وفي عام ٢٠٠٨، أصدر رؤساء القوات البحرية الأوروبية وثيقة تحت عنوان المبادئ التوجيهية لأفضل ممارسات الأمن البحري Maritime Security Best Practice Guidelines، والتي تعتبر بمثابة دليل الأمن البحري، وفي إطار هذه الوثيقة، تم تعريف الأمن البحري باعتباره "نشاط مشترك بين المؤسسات الوطنية والدولية، المدنية والعسكرية، الهادف إلى تلافي واحتواء النشاطات غير المشروعة في المجال البحري، عن طريق تدعيم نفاذ القوانين وحماية المصالح الفردية، الوطنية والدولية في ذات المجال".^(٦)

وفي الملحق ب من الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠، عرف الاتحاد الأفريقي الأمن البحري بكونه ينصرف إلى "تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة، وذلك على النحو الذي يعكس حرية الكيانات العامة والخاصة للقيام بأية أنشطة مشروعة بما في ذلك ممارسة الحقوق السيادية والقضائية واستخراج الموارد وغير ذلك من أنشطة في مجال التجارة والنقل والسياحة دون التعرض لأية تهديدات أو خسائر ناجمة عن الأفعال غير المشروعة أو العدوان، وذلك بغية الوصول إلى أفريقيا متكاملة ومزدهرة".^(٧)

ب. مفهوم السلامة البحرية Maritime Safety

يرتبط مفهوم الأمن البحري بمفهوم السلامة البحرية في الكثير من الأدبيات، حيث يركز مفهوم السلامة البحرية على كل ما له صلة بحماية الأرواح البشرية في البحر، ولذا فهي تنصرف إلى كافة القواعد المتعلقة بامتنال السفن للأنظمة والإجراءات التي تحكم بناء السفن ومعداتها وصلاحياتها للإبحار وتفتيشها على فترات مناسبة وضمن إمام ربان السفن والضباط وأفراد الطاقم بالأنظمة الدولية المطبقة بشأن سلامة الأرواح البشرية في البحار وتجنب التصادم والتلوث البحريين.^(٨) وعليه فإن السلامة البحرية تنصرف إلى توفير الوقاية من خطر محدد، والعمل على المحافظة على الأرواح والممتلكات والبيئة البحرية باتخاذ كافة الاحتياطات الوقائية لمنع الحوادث وإزالة الأسباب المباشرة لها.^(٩)

ومن هذا المنطلق، فقد عرفت فرانسواز أودبير -رئيس جمعية القانون البحري الفرنسي- السلامة البحرية باعتبارها مفهوماً يشمل "جميع المعايير التي تخضع لها السفن، وكذا اللوائح التي يجب أن تطبق على المؤسسات البحرية، فضلاً عن التدابير التي تحكم الملاحة في البحر وفي الموانئ البحرية".^(١٠)

ج. مفهوم القوة البحرية Sea power

ارتبط مفهوم القوة البحرية بإسهامات ألفريد ثاير ماهان، ففي دراسته بعنوان "تأثير القوة البحرية على التاريخ"^(١١)، اعتبر ماهان القوة البحرية بمثابة وسيلة تمكن الدول من تحقيق أمنها البحري وحماية مصالحها البحرية. وفي السياق ذاته، أكد ماهان أن هناك ثلاثة مقومات للقوة البحرية لأية دولة وهي: وجود أسطول قوي؛ وجود قواعد بحرية كافية؛ وتبني سياسات فعالة تدعم تطوير واستدامة القوة البحرية. ومن هذا المنطلق،

أكد ماهان أن القوة البحرية تشكل عاملاً رئيسياً لتحقيق الأمن البحري لأية دولة، وعليه فإن الدولة عليها أن تعمل على بناء قوة بحرية متماسكة إذا ما أرادت ضمان أمنها البحري، شريطة أن تتبنى نهجاً شاملاً ومستداماً يأخذ في الاعتبار كافة الجوانب ذات الصلة بالأمن البحري.^(١٢) وفي ذات السياق، فقد حدد ماهان ستة عوامل رئيسية تضطلع بدور بارز في التأثير على تطوير القوة البحرية لأية دولة وهي: الموقع الجغرافي، والتركيبة الاجتماعية، والامتداد الإقليمي، والتعداد السكاني، والطابع الوطني، والسياسات الحكومية.^(١٣) ومن ناحية أخرى، فقد أكد جيفري تيل أن تعريف القوة البحرية لا بد أن يبنى ليس فقط على المدخلات ممثلة في مجموع الأصول البحرية المختلفة التي تمتلكها الدولة، وإنما يشمل أيضاً المخرجات، أي القدرة على التأثير على سلوك القوى الأخرى. وبأخذ كل من المدخلات والمخرجات في الاعتبار عند الحديث عن القوة البحرية لأية دولة، أكد تيل أن القوة البحرية لا تقتصر في تعريفها على عدد السفن التي تملكها الدولة، وإنما تمتد لتشمل ما لهذه الأصول البحرية والخدمات الأخرى من تأثير على العمليات سواء على الأرض أو حتى في الجو. وبهذا المعنى، أكد تيل أن القوة البحرية لا ينبغي النظر إليها من خلال مكوناتها العسكري البحت فحسب، بل إن الجانب غير العسكري لاستخدام البحر له ذات الأهمية في تحديد القوة البحرية للدولة. وعليه فإن الأساطيل التجارية، وصناعة صيد الأسماك، وبناء السفن وصيانتها، والأبحاث البحرية، وحتى أعمال التأمين، كلها تؤثر على القوة البحرية للدولة ومن ثم تنعكس على إمكانيات التأثير على الدول الأخرى.^(١٤) وبهذا المعنى فإن مفهوم القوة البحرية لدى تيل مفهوم نسبي، أي أن كل الدول تمتلك بعض القوة البحرية، إما على أساس القوة العسكرية أو على أساس أي من المقومات غير العسكرية للقوة البحرية على النحو السالف بيانه. ولذا فإن العامل الحاسم هنا هو أن القوة البحرية لدولة ما يمكن أن تكون أكبر بكثير من القوة البحرية للدول الأخرى، الأمر الذي ينعكس بوضوح على التخطيط الاستراتيجي للدول سواء في السلم أو في الحرب.^(١٥)

د. مهددات الأمن البحري Maritime Security Threats

إذا كان الأمن البحري يتسع في نطاقه ليشمل جميع القضايا الأمنية التي تنشأ في المجال البحري أو تؤثر عليه، فإن مهددات الأمن البحري تمثل بدورها تحديات لبقاء ورفاهية الدول والشعوب. وتشمل هذه المهددات الصراعات بين الدول في البحر واستنزاف الموارد البحرية، وتغير المناخ، والتلوث البحري، والتفجير والاتجار في البحر، والقرصنة والصيد غير القانوني. وجدير بالذكر أن مهددات الأمن البحري تختلف عبر الزمن كما تختلف من دولة إلى أخرى تبعاً لمدرجات هذه الدولة أو تلك بشأن ما يشكل خطراً أو تهديداً لأمنها البحري.^(١٦)

ولقد ميز تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عام ٢٠٠٨ بشأن المحيطات وقانون البحار بين سبعة أنواع من مهددات الأمن البحري وهي: القرصنة والسطو المسلح؛ الأعمال الإرهابية؛ الإتجار غير المشروع بالأسلحة وأسلحة الدمار الشامل؛ الإتجار غير المشروع بالمخدرات؛ تهريب الأشخاص والإتجار بهم عن طريق البحر؛ والصيد غير القانوني وغير المنظم وغير المبلغ عنه؛ والإضرار المتعمد وغير المشروع بالبيئة البحرية.^(١٧)

ولقد أضاف الاتحاد الأوروبي إلى هذه المخاطر قائمة تتضمن كل من: النزاعات البحرية الإقليمية وأعمال العدوان والنزاعات المسلحة بين الدول؛ والآثار المحتملة للكوارث الطبيعية والظواهر الجوية المتطرفة وآثار تغير المناخ على نظام النقل البحري وعلى البنية التحتية البحرية؛ والظروف البحرية التي تضعف إمكانات النمو وفرص العمل في القطاع البحري؛ والهجمات السيبرانية ضد الشحن أو البنى التحتية البحرية.^(١٨)

وبصفة عامة، هناك أكثر من تنظير في دراسة وتحليل مخاطر ومهددات الأمن البحري، حيث حدد ريان هنري ثلاثة أنواع من المخاطر التي تواجه الأمن البحري والملاحة البحرية وهي: مخاطر الفاعلين من غير الدول مثل الإرهاب والقرصنة وما إلى غير ذلك؛ ومخاطر مصدرها الدول، وتحديدًا الدول الفاشلة والمارقة التي توفر المناخ الملائم لظهور وتنامي الجرائم وأعمال العنف والإرهاب والقرصنة؛ ومخاطر ناتجة عن الصراعات بين الدول وبعضها البعض مثل الصراع بين العراق وإيران الممتد من عام ١٩٨١ إلى عام ١٩٨٨.^(١٩) وبالمثل فقد تبنى مايكل أديجرتون تنظيراً مشابهاً ميز خلاله بين نوعين من المخاطر التي يتعرض لها الهدف البحري وهما: مخاطر الدول كأن تستهدف دولة ميناء دولة عدو لها؛ ومخاطر الفاعلين من غير الدول، وهي على حد وصفه هجمات تقوم بها جماعات مستقلة لا تربطها أية صلة بالدولة تقوم باستخدام أو التهديد باستخدام العنف بهدف دعم قضية سياسية أو دينية أو أيديولوجية، والتأثير على أو تخويف حكومة أو شعب.^(٢٠)

ثانياً: نظريات الأمن البحري

تعددت الاتجاهات والأطر النظرية التي تناولت الأمن البحري بغرض تفسير المفهوم وكذا الوقوف على أبرز مهدداته وأهم مسارات الحفاظ عليه. وبالنظر إلى أبرز المضامين التي جاءت في إطار هذه النظريات، فقد تم اختيار نظريتين للأمن البحري تعتمد عليهما الدراسة بدرجة كبيرة وهما: نظرية الأمن البحري لألفريد ثاير ماهان، ونظرية الأمن البحري لجيفري تيل. ولعل لاختيار هاتين النظريتين ما يبرره، ذلك أن مفهوم ومقومات الأمن البحري على النحو الذي جاء في إطار النظريات سألقة الذكر مازال صالحاً لفهم وتفسير مهددات الأمن البحري في العصر الحديث، بالرغم من مرور سنوات على بلورة تلك النظريات. وفيما يلي عرض لأبرز ما جاء في نظريتي الأمن البحري لكل من ماهان وتيل:

أ. نظرية الأمن البحري لماهان

تقوم نظرية ماهان للأمن البحري على مفهوم القوة البحرية الذي سبق تفسيره في جزء سابق من هذه الورقة، حيث أكد ماهان أن القوة البحرية تعتبر عنصراً رئيسياً في تحقيق الأمن البحري وكذا في تنفيذ استراتيجية الدفاع البحري لأية دولة. وعليه يصبح على الدول الكبرى الاهتمام بتحديث أساطيلها باستمرار وكذا تبني سياسات تدعم وتعزز قوتها البحرية إذا ما أرادت الحفاظ على أمنها البحري. واستطرد ماهان في تفسير أهمية القوة البحرية، مؤكداً أن لها فوائد اقتصادية كبيرة، من بينها تسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية وكذا تسهيل الوصول إلى الموارد الطبيعية وضمان السيطرة على طرق التجارة الدولية الهامة وغير ذلك من فوائد اقتصادية هامة. ومن ناحية أخرى، تساعد القوة البحرية الدول على تأمين حدودها البحرية وحماية

مصالحها الوطنية من أية تهديدات خارجية.^(٢١) ولقد أسفرت إسهامات ماهان حول ماهية ومقومات القوة البحرية في بلورة بعض الاستنتاجات التي تعد بمثابة خطوات هامة يتعين على الدولة الالتزام بها من أجل الحفاظ على أمنها البحري وتعزيز قوتها البحرية، ولعل من أبرزها ما يلي: ١- إعطاء الأولوية لتوسيع القوة البحرية كجزء من السياسة الدفاعية للدولة؛ ٢- تعزيز البنية التحتية البحرية للدولة من موانئ وشبكات اتصالات وأنظمة ملاحية على النحو الذي يضمن حماية مصالحها الوطنية من أية مخاطر خارجية؛ ٣- الإشراف والسيطرة على طرق التجارة البحرية الاستراتيجية؛ ٤- زيادة الاستثمارات في مجال تطوير القوة البحرية والدفاع البحري.^(٢٢)

ومن هذا العرض السابق لنظرية ماهان للأمن البحري، يلاحظ أنه ركز كثيراً على القوة العسكرية بوصفها ركيزة أساسية للأمن البحري. ولعل هذا ما عرض نظرية ماهان للعديد من الانتقادات، نظراً لما يمكن أن يسفر عنه الاهتمام المفرط ببناء القوة البحرية من سباق للتسلح البحري بين الدول وبعضها البعض، وكذا لما يمكن أن ينتج عنها من تزايد للصراعات بين الدول. ومن ناحية أخرى، فقد تجاهل ماهان جوانب أخرى رآها البعض هامة في تحقيق الأمن البحري، ومن ذلك التعاون الإقليمي والدبلوماسية والتنمية الاقتصادية المستدامة وغير ذلك من عوامل يمكن أن تكون هامة في حماية الأمن البحري لأية دولة أو إقليم.^(٢٣) ورغم ذلك، تظل نظرية ماهان من الأهمية بمكان وتظل صالحة للتطبيق حتى وقتنا هذا، حيث مازالت القوة البحرية تشكل ركيزة أساسية لتحقيق الأمن البحري، وإن ظلت هناك ضرورة لموازنة هذه القوة البحرية بنهج أكثر شمولاً واستدامة يتسع ليشمل الجوانب الاقتصادية والاجتماعية والبيئية الأخرى.

ب. نظرية الأمن البحري لجيفري تيل

تتبنى نظرية الأمن البحري لجيفري تيل على مفهوم الأمن البحري الشامل comprehensive maritime security، والذي أكد في إطاره على أن الأمن البحري يجب أن ينظر إليه بوصفه نظاماً معقداً يتضمن عناصر مثل الأمن السياسي والاقتصادي والاجتماعي والبيئي والعسكري، وعليه فهو لا يقتصر على التهديدات البحرية المباشرة للدول فحسب، وإنما يتسع ليأخذ في الاعتبار قضايا عالمية هامة مثل تغير المناخ والصيد الجائر وتلوث البحار وغير ذلك من قضايا. وبهذا المعنى، فقد أكد تيل إن إدارة الأمن البحري لا بد أن تتم بشكل تعاوني بين الدول وكافة أصحاب المصلحة من منظمات دولية وشركات بحرية ومجتمعات ساحلية وغيرها.^(٢٤)

وفي نظريته عن الأمن البحري، أكد تيل على أن العوامل الاقتصادية وكذا البيئية تعد عوامل هامة وحاسمة في تحقيق الأمن البحري، ذلك أن البحر ينطوي على إمكانات اقتصادية هائلة سواء كمورد طبيعي، أو كطريق تجاري عالمي، وكذلك فإن العوامل البيئية مثل تغير المناخ والتلوث البيئي والأضرار البيئية تعتبر عوامل هامة ومؤثرة في الأمن البحري لأية دولة. ومن الناحية الاستراتيجية تتبنى نظرية تيل على أهمية الفهم الشامل لمهددات الأمن البحري التي تشمل الجريمة العابرة للحدود الوطنية، والإرهاب، والحروب، والكوارث الطبيعية. وفي هذا الإطار، يتعين على الدول التعامل مع مثل هذه المهددات من خلال بناء القدرات في مجال دعم المراقبة وإنفاذ القانون والرصد في البحار للحد من مخاطر الأمن البحري، فضلاً عن تحسين التعاون والتنسيق بين

مختلف الوكالات وأصحاب المصلحة المرتبطين بالأمن البحري. ليس هذا فحسب، بل إن تيل أكد على أهمية تحسين الوعي العام لدى الجماهير وكذا المشاركة المجتمعية من أجل تحقيق الأمن البحري، وذلك من خلال تزويد الجمهور بالمعلومات الكافية حول أهمية الحفاظ على الأمن البحري، على النحو الذي يضمن مشاركة المجتمع في مراقبة التحركات البحرية والإبلاغ عنها.^(٢٥)

ومن هذا المنطلق، وفي مقارنة بين نظريتي الأمن البحري لدى كل من ماهان وتيل، يلاحظ أن ثمة نقاط تلاقى بين النظريتين، لعل من أهمها تسليط الضوء على أهمية القوة البحرية والقدرات العسكرية والعوامل الاقتصادية في دعم الأمن البحري، وكذا التركيز على أهمية التعاون الدولي وبناء القدرات في المجال البحري من أجل الحفاظ على الأمن البحري العالمي، مع التأكيد على أهمية ابتكار استراتيجيات متكاملة وقابلة للتكيف مع مختلف التحديات التي تواجه الأمن البحري.^(٢٦)

ومن ناحية أخرى، فهناك الكثير من أوجه الاختلاف بين نظرية ماهان ونظرية تيل، فمن حيث جوهر النظرية، بنى ماهان نظريته على مفهوم القوة البحرية بوصفها أداة لتحقيق الأمن البحري، أما تيل فقد انبنت نظريته على مفهوم الأمن البحري الشامل الذي يأخذ كافة العوامل المختلفة المؤثرة في الأمن البحري في الاعتبار. ومن حيث مفهوم الأمن البحري، تعتبر نظرية تيل أوسع نطاقاً من نظرية ماهان، حيث رأى الأخير أن الأمن البحري هو الحالة التي تتمكن في إطارها الدولة من السيطرة على البحر والحفاظ على سلطتها على الممرات المائية الأساسية، في حين ركز تيل على الأمن البحري بمعناه الشامل الذي يتسع ليشمل الأمن العسكري والاقتصادي والبيئي والاجتماعي. ومن حيث النهج، تبنى ماهان نهجاً عسكرياً واستراتيجياً للحفاظ على الأمن البحري، في حين أكد تيل على ضرورة تبني نهج أكثر شمولاً يأخذ في الاعتبار كافة العوامل العسكرية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. ومن حيث نطاق التحليل، اتجه ماهان إلى التحليل الاستراتيجي والتكتيكي على مستوى الدولة، أما تيل فقد تناول قضايا الأمن البحري باعتبارها تحدياً عالمياً يتطلب تعاوناً وتنسيقاً دولياً واسع النطاق.^(٢٧)

ومن خلال الجمع بين نظريتي ألفريد تاير ماهان وجيفري تيل للأمن البحري، يمكن القول إن هناك مجموعة من المضامين التي يتعين توافرها في أية استراتيجية تستهدف حماية الأمن البحري، بحيث يمكن استخدامها كمؤشرات يمكن أن تساعد في تقييم الأطر الأفريقية للأمن البحري في جزء لاحق من هذه الورقة. وفيما يلي أبرز تلك المضامين الاستراتيجية:

- أ. التركيز على بناء القوة البحرية من أجل تعزيز الأمن البحري.
- ب. التكامل بين كل من سياسات الأمن البحري وسياسات التنمية الاقتصادية والبيئية في القطاع البحري.
- ج. دعم التعاون بين الدول وبعضها البعض في التعامل مع مخاطر الأمن البحري مثل الإرهاب والقرصنة والجريمة العابرة للأوطان.

- د. توفير الموارد البشرية في مجال الأمن البحري كوسيلة لمواجهة التحديات والمخاطر البحرية بالغة التعقيد.
- ه. ضمان مشاركة مختلف الأطراف أصحاب المصلحة في تحقيق الأمن البحري.
- و. العمل على توعية الجماهير بتهديدات ومخاطر الأمن البحري تمهيداً لضمان وجود مشاركة مجتمعية تستهدف تحقيق الأمن البحري.

القسم الثاني: مهددات الأمن البحري في أفريقيا

يواجه المجال البحري الإفريقي جملة من المهددات التي تؤدي إلى إلحاق أضرار سياسية واقتصادية بالغة الخطورة على الدول الإفريقية، فبالإضافة إلى الخسائر في الإيرادات من جراء الجرائم البحرية، فيمكن أن تغذي هذه الجرائم العنف وانعدام الأمن، كما يمكن لبعض من هذه الجرائم مثل الاتجار بالمخدرات أن تغذي الفساد، وتمول شراء الأسلحة غير المشروعة، الأمر الذي يغذي المزيد من العنف والتطرف خاصة لدى الشباب، كما يعرقل التجارب والآليات الديمقراطية ويهدد سيادة القانون، وغير ذلك من مظاهر زعزعة الاستقرار في أفريقيا سواء على المستوى السياسي أو على المستوى الاقتصادي أو حتى على المستوى المجتمعي.

وتشهد سواحل الصومال الكثير من أشكال الحوادث التي تهدد الأمن البحري في القارة الأفريقية لاسيما فيما يتعلق بأعمال القرصنة وتهريب الأسلحة وتهريب المهاجرين وغير ذلك من ممارسات استغللت في إطارها عصابات الجريمة المنظمة حالة الفراغ الأمني والاضطراب وعدم الاستقرار السياسي المنتشرة في الصومال لممارسة الكثير من الجرائم التي من شأنها تهديد الأمن البحري قبالة سواحل الصومال.^(٢٨) وبالمثل يعتبر خليج غينيا^(٢٩) من أكثر المناطق تعرضاً للحوادث والجرائم المهددة للأمن البحري في أفريقيا، والتي تتراوح بين الجرائم المنظمة من تهريب المخدرات وتهريب الأسلحة والاتجار بالبشر وتهريب المهاجرين وغير ذلك من أشكال الجريمة المنظمة عبر الوطنية في المجال البحري، إلى جانب أعمال القرصنة والإرهاب البحري والصيد غير القانوني دون إبلاغ أو تنظيم، الأمر الذي دفع الكثير من المحللين السياسيين إلى النظر إلى خليج غينيا باعتباره أحد أخطر ممرات الشحن في العالم. ولعل ذلك مرده إلى الموارد والثروات الهائلة التي تتمتع بها منطقة خليج غينيا، من موارد طبيعية واحتياطيات معدنية هائلة من القصدير والماس والكوبالت وغير ذلك، فضلاً عن كونها قناة رئيسية لنقل النفط الخام والغاز الطبيعي من أفريقيا إلى أوروبا، حيث تشير التقديرات إلى أن أكثر من ٢٥% من النفط والغاز الذي يصل إلى أوروبا يأتي من خليج غينيا.^(٣٠)

وفي هذا الإطار، تصبح الإشارة إلى أبرز مهددات الأمن البحري الأفريقي أمراً من الأهمية بمكان، ولعل من أبرزها ما يلي:

أولاً: الإرهاب البحري

يعتبر الإرهاب البحري من أخطر مهددات الأمن البحري في أفريقيا، إن لم يكن أخطرها وفقاً لبعض التقارير الدولية، ويشير الإرهاب البحري إلى: «القيام بأعمال إرهابية في البيئة البحرية تستهدف السفن، أو أيًا من ركابها، أو المنصات الثابتة في البحر، أو الميناء، أو المرافق والمناطق الساحلية، والمدن الساحلية، والمنتجعات». وبهذا المعنى، يختلف الإرهاب البحري عن القرصنة، في أن القرصنة جريمة منظمة لها دوافع اقتصادية في المقام الأول، في حين أن الإرهاب البحري عادة ما تكون دوافعه سياسية بالأساس، ففي مارس عام ٢٠٢١، بثت حركة الشباب المجاهدين الصومالية مقطعاً مصوراً لزعيمها أبي عبيدة أحمد عمر، يطالب فيه أعضاء الحركة بوضع القواعد العسكرية الأمريكية والفرنسية في جيبوتي في أولويات الحركة وعملياتها. (٣١)

وعادة ما تلجأ الجماعات الإرهابية لاستخدام العبوات الناسفة، وزرع الألغام، والهجوم بالقوارب الصغيرة؛ وذلك لإلحاق الضرر والسيطرة على منطقة بحرية، وتهديد حركة الملاحة، كما تستفيد من المجال البحري في نقل المقاتلين والمعدات والأسلحة من منطقة لأخرى وإطلاق الهجمات على أهداف برية فضلاً عن كونه قناة اتصال لدعم العمليات الإرهابية على الأرض ووسيلة للمناورة والانسحاب التكتيكي حال تعرضها لمواجهات مع أجهزة أمنية. وبالإضافة إلى ذلك، تستغل الجماعات الإرهابية المجال البحري في تمويل عملياتها الإرهابية، وذلك من خلال المكاسب التي تحققها من عمليات ابتزاز الشركات وفرض الإتاوات وتهريب السلع بشكل غير مشروع وما إلى غير ذلك. ولعل خير مثال على ذلك حركة الشباب المجاهدين في الصومال، والتي تحقق أرباحاً هائلة من تهريب الفحم، الذي يعد مصدراً مهماً لدخل الحركة ويدر عليها مكاسب تقدر بنحو ٧ ملايين دولار سنوياً. ومن ناحية أخرى، تشير تقارير إلى تورط جيش الرب للمقاومة في أوغندا في العديد من عمليات تهريب الثروات مثل تهريب الألماس من أفريقيا الوسطى، وتهريب العاج من الكونغو الديمقراطية. وكذلك تقوم القوات الديمقراطية المتحالفة في الكونغو الديمقراطية بتهريب العاج إلى موانئ ممباسا أو دار السلام عبر أوغندا. (٣٢)

ثانياً: القرصنة والسطو المسلح في البحر

عرف المكتب البحري الدولي القرصنة بأنها محاولة الصعود إلى السفن بقصد السرقة. ويشهد خليج غينيا تصاعداً في عمليات القرصنة البحرية، فوفقاً للمكتب البحري الدولي، ارتفعت حوادث القرصنة في خليج غينيا بنسبة تجاوزت الـ ٥٠% بين عامي ٢٠١٨ و ٢٠١٩. وقد تزايدت أعمال القرصنة على النقل البحري في خليج غينيا بشكل مطرد، ففي مطلع ديسمبر عام ٢٠١٩ تعرضت ناقلة نفط لهجوم في خليج غينيا، وتم اختطاف معظم أفراد طاقمها أثناء إبحارها من أنجولا إلى توجو. وفي ٣١ ديسمبر ٢٠١٩ تعرضت ناقلة نفط يونانية للقرصنة، وذلك أثناء إبحارها من ميناء ليمبو في الكاميرون، وتم اختطاف ثمانية من أفراد الطاقم. وتوضح الخريطة رقم ١ أعمال القرصنة التي شهدتها خليج غينيا خلال عام واحد فقط هو عام ٢٠١٩ الذي

شهد نشاطاً مكثفاً لأعمال القرصنة في المنطقة. وفي يناير عام ٢٠٢٠، تعرضت سفينة نيجيرية لهجوم من قبل القرصنة في خليج غينيا، الأمر الذي أسفر عن اختطاف ثلاثة أشخاص ومقتل أربعة أشخاص آخرين.^(٣٣)

خريطة رقم ١: القرصنة في خليج غينيا خلال عام ٢٠١٩



وتشهد سواحل الصومال حوادث قرصنة مماثلة، وإن اختلفت أهدافها عن تلك التي يشهدها خليج غينيا، حيث يستهدف القرصنة في الصومال السفن بغرض الاختطاف مقابل الحصول على فدية، بينما يقوم القرصنة باختطاف السفن في خليج غينيا بغرض سرقة النفط الخام بالأساس، وذلك تمهيدا لبيعه في السوق السوداء فيما بعد.^(٣٤) وطبقاً لتقديرات الاتحاد الأفريقي، يتعرض خليج غينيا لهجوم واحد على الأقل أسبوعياً من قبل القرصنة، الأمر الذي يتسبب في انخفاض في عدد الشحنات التجارية التي تمر بالإقليم بمعدل ٤,١٪ سنوياً.^(٣٥) وفي ديسمبر عام ٢٠٢٢، أشار مشروع الإبلاغ عن الجريمة المنظمة والفساد في تقريره إلى أن خليج غينيا بات بؤرة القرصنة الرئيسية على مستوى العالم وذلك على مدار الـ ١٥ عاماً الماضية. ورغم ذلك فقد رصد تقرير أممي تراجعاً في أحداث القرصنة في خليج غينيا منذ عام ٢٠٢١، فعلى الرغم من تسجيل ٨١ حادثة

قرصنة في الخليج في عام ٢٠٢٠، فلم تقع سوى ٣٤ حادثة في عام ٢٠٢١، ولم تشهد التسعة أشهر الأولى من عام ٢٠٢٢ سوى ١٣ حادثة، إلا أن مسؤولي الأمم المتحدة نوهوا إلى أن جزءاً من تراجع أنشطة القرصنة ربما يرجع إلى انصراف الشبكات الإجرامية إلى جرائم أخرى، لا سيما سرقة النفط.^(٣٦) ولعل هذا ما دفع مجلس الأمن الدولي إلى تبني قراره رقم ٢٦٣٤ لعام ٢٠٢٢، الذي اتخذته بإجماع أعضائه الـ ١٥، والذي أدان فيه بشدة كافة أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، ولا سيما عمليات الاغتيال والاختطاف وأخذ الرهائن التي تحدث في خليج غينيا، داعياً جميع دول المنطقة إلى اعتبار هذه الأعمال جرائم في قوانينها المحلية والتحقيق فيها ومقاضاة وتسليم مرتكبيها. وبالإضافة إلى ذلك، فقد حث مجلس الأمن في قراره جميع الدول الأعضاء في المنطقة على العمل دون إبطاء، على الصعيدين الوطني والإقليمي وبدعم من المجتمع الدولي، لتنفيذ استراتيجيات الأمن البحري الوطنية، بما في ذلك إطار قانوني منسق يهدف إلى منع وقوع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر. وجدير بالذكر أن آخر قرار أصدره مجلس الأمن في هذا الشأن من قبل كان القرار رقم ٢٠٣٩ لعام ٢٠١٢ بشأن مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر في خليج غينيا، ولذا فإن القرار ٢٦٣٤ يعد أول قرار يتخذه المجلس بشأن مكافحة القرصنة في خليج غينيا منذ عشر سنوات، وجاء بمبادرة مشتركة من جانب كل من النرويج وغانا، اللتان قادتنا عملية التفاوض حول القرار، والتي استمرت قرابة ستة أشهر، وأدت إلى خروج القرار بإجماع أعضاء مجلس الأمن.^(٣٧)

ثالثاً: سرقة النفط الخام

يستخدم مصطلح سرقة النفط للإشارة إلى كافة أشكال نهب النفط الخام، بما في ذلك تحويله من خطوط الأنابيب والسفن. ولقد أصدر برنامج الطرق البحرية الحرجة، الممول من الاتحاد الأوروبي، تقريراً يربط بين تراجع القرصنة وتزايد سرقة النفط في خليج غينيا، منوهاً إلى أنه على الرغم من تراجع أعمال القرصنة خلال العامين الماضيين، إلا أن حوادث سرقة النفط وتخريب خطوط الأنابيب قد بلغت "أعلى مستوياتها على الإطلاق". ولعل هذا ما أرجعه التقرير لحقيقة مفادها أن العناصر المسيطرة على عصابات القرصنة وسرقة النفط أدركت أن سرقة النفط تتطوي على مخاطر أقل من مخاطر القرصنة وتدر أرباحاً أعلى منها بكثير. ولقد تكبدت نيجيريا خسائر فادحة من جراء سرقة النفط، حيث أفادت تقارير دولية أن ترتيب نيجيريا قد تراجع إلى المرتبة الثانية -بعد أنجولا- بعد أن كانت أكبر مصدر للنفط في أفريقيا، وذلك في شهر يوليو من عام ٢٠٢٢، الأمر الذي أرجعه المحللون إلى سرقة كميات هائلة من النفط. كما أن إنتاج نيجيريا من النفط الخام انخفض إلى ٩٤٠ ألف برميل في المتوسط يومياً في سبتمبر ٢٠٢٢؛ وهو مستوى لم تشهده منذ ثمانينيات القرن العشرين.^(٣٨) وفي مايو عام ٢٠٢٣، أظهر أحدث تقرير شهري عن سوق النفط أصدرته منظمة الدول المصدرة للبترول أوبك OPEC أن إنتاج نيجيريا النفطي انخفض من ١,٢٦ مليون برميل يومياً في مارس ٢٠٢٣ إلى ٩٩٩ ألف برميل يومياً في أبريل من ذات العام، أي أنه تراجع بمقدار ٢٧٠ ألف برميل يومياً خلال شهر واحد فقط، الأمر الذي يعد مؤشراً لحجم الخسائر التي يتكبدها الاقتصاد النيجيري نتيجة سرقة النفط الخام.^(٣٩)

رابعاً: الإتجار بالبشر وتهريب المهاجرين وتهريب المواد المخدرة

تنتشر جرائم الإتجار بالبشر وتهريب المهاجرين في أفريقيا، وتقوم عصابات الجريمة باستغلال حالة الفراغ الأمني وضعف الرقابة على الحدود البحرية لممارسة الكثير من الجرائم، الأمر الذي أسفر عن تداعيات بالغة الخطورة، كما كبد دول القارة الكثير من الخسائر المادية والبشرية نتيجة الظروف القاسية التي يتعرض لها ضحايا تلك الجرائم.^(٤٠) وبالإضافة إلى ذلك، يعد خليج غينيا بمثابة نقطة عبور رئيسية بالنسبة لعصابات الجريمة المنظمة التي تقوم بتهريب المخدرات من دول أمريكا اللاتينية، حيث يمر حوالي 60 % من المواد المخدرة المستهلكة في أوروبا - وخاصة الكوكايين - عبر خليج غينيا.^(٤١)

خامساً: الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم

تشتهر المياه الأفريقية بوفرة مواردها السمكية، حيث تحتل ثلاثة من أصل ستة أنظمة بيئية بحرية كبيرة (Lagre Maritime Ecosystems (LMEs) في إفريقيا مرتبة متقدمة ضمن أكثر الأنظمة البيئية البحرية إنتاجاً على مستوى العالم، ويأتي تيار الكناري وتيار بنجويلا والتيار الساحلي الصومالي في المرتبة الثانية والثالثة والرابعة عالمياً على التوالي. وجدير بالذكر أن مصايد الأسماك توفر دخلاً وفرص عمل لأكثر من ٣٥ مليون صياد، بالإضافة إلى أسرهم. وإذا تم رصد كافة أنشطة الصيد في أفريقيا، يمكن أن تساهم بنحو ٢٠ مليار دولار أمريكي في الاقتصادات الوطنية للدول الأفريقية. وعلى الرغم من هذه الأهمية، غالباً ما تعاني مصايد الأسماك في إفريقيا من مشكلات مثل الصيد غير المنظم بدون إبلاغ، حيث تقدر مصايد الأسماك غير المدرجة في البيانات الرسمية بنحو ٤٦٪ من مصايد الأسماك في القارة، وتشير الإحصاءات إلى أن الصيد غير القانوني في منطقة شمال غرب أفريقيا^(٤٢) وحدها يمثل ما بين ١٠٪ و ٢٠٪ من جميع أنشطة الصيد غير القانوني على مستوى العالم^(٤٣)، ويتضمن ذلك العديد من الممارسات مثل استخدام المعدات والأساليب المحظورة في الصيد والصيد في أماكن محظورة أو خلال مواسم محظورة، والصيد المفرط والشحن غير المشروع وغير ذلك من أنشطة تصنف ضمن أشكال الصيد غير القانوني. ولقد كلف الصيد غير القانوني دون إبلاغ أو تنظيم دول منطقة شمال غرب أفريقيا خسائر تقدر بنحو ٢,٣ مليار دولار أمريكي سنوياً بين عامي ٢٠١٠ و ٢٠١٦.^(٤٤)

ومن هذا العرض السابق، يتبين أن ثمة تزايد في الجرائم البحرية خلال العقد الماضيين بشكل أكبر من ذي قبل. ومع تزايد العوامل المهددة للمجال البحري في أفريقيا وكثافة الممارسات غير المشروعة والجرائم عبر الوطنية من حيث العدد والقدرة، أصبح لا بد من وجود أطر إفريقية لمعالجة هذه العوامل سواء على الصعيد الوطني أو الإقليمي أو القاري. ولعل هذا ما يتم التركيز عليه في القسم الثالث من هذه الورقة.

القسم الثالث: الأطر الأفريقية لحماية الأمن البحري: الطموحات والآليات

تعتبر قارة أفريقيا ثاني أكبر قارة في العالم، بمساحة تقدر بحوالي ٤٣ مليون كم² تغطي خمس المساحة الإجمالية للأرض. ويصل الطول الإجمالي لسواحلها، بما في ذلك الجزر، أكثر من ٢٦٠٠٠ ميل بحري. وهناك ثمانية وثلاثون (٣٨) دولة أفريقية ما بين دول ساحلية ودول جزرية. وتعتبر الممرات البحرية حيوية بالنسبة للاقتصادات الأفريقية، ذلك أن أكثر من ثلثي إمدادات الطاقة ونحو ٩٠٪ من واردات وصادرات أفريقيا تتم عن طريق البحر. وفي هذا الإطار، يمثل المجال البحري الإفريقي فرصة حقيقية للنمو بالنسبة للدول الإفريقية، وذلك من خلال شبكة من الممرات البحرية ذات الأهمية الهائلة للأمن والازدهار. ويعد المجال البحري الإفريقي من الأهمية بمكان لا سيما من حيث الموارد الطبيعية المتعلقة بالطاقة والتجارة والصناعة وغير ذلك من أنشطة علمية وترفيهية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن العديد من السفن والموانئ وأحواض بناء السفن، وغيرها من الصناعات ذات الصلة في المجال البحري الإفريقي توفر الآلاف من فرص العمل للأفارقة. ومن هذا المنطلق، فإن حدوث أي تعطل أو عدم كفاءة في المجال البحري الإفريقي ينعكس بطبيعة الحال وبشكل مباشر على اقتصادات العديد من الدول الإفريقية. وفي ظل التهديدات المتزايدة للأمن البحري الإفريقي على النحو السالف بيانه، ارتأت الدول الأفريقية أن الوقت قد حان لإعادة النظر في كيفية إدارة ممرات مياهها الداخلية ومحيطاتها وبحارها، بوصفها حيوية في مكافحة الفقر والبطالة، وكذا بوصفها من أبرز ركائز التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الإفريقية.^(٤٥) ولعل هذا ما دفعها لتبني استراتيجية تواكب طموحات الدول الإفريقية في استغلال المجال البحري الإفريقي على أفضل نحو ممكن، وبما يحقق التنمية المستدامة لشعوب القارة. ومن هذا المنطلق، يسعى هذا الجزء من الورقة لدراسة وتحليل أهم الأطر القارية لحماية الأمن البحري في أفريقيا، تمهيداً لتقييم مدى فاعليتها في تحقيق أهدافها المنشودة في جزء لاحق من الورقة، وذلك على النحو التالي:

أولاً: الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠

انطلاقاً من أهمية المجال البحري بالنسبة لدول القارة الإفريقية، وكذا من خطورة الجرائم والممارسات غير المشروعة التي باتت تهدد أمنها البحري بشكل متزايد، دعا رؤساء الدول والحكومات الإفريقية مفوضية الاتحاد الإفريقي "لوضع إستراتيجية بحرية شاملة ومتماسكة"، وذلك في الدورة العادية الثالثة عشر لقمة الاتحاد الإفريقي. بموجب القرار الصادر عن قمة الاتحاد الإفريقي المنعقدة في يوليو عام ٢٠٠٩ في مدينة سرت الليبية^(٤٦)، تم تكليف المجموعات الاقتصادية الإقليمية Regional Economic Communities بتطوير وتنسيق ومواءمة السياسات والاستراتيجيات، من أجل تحسين الأمن البحري الإفريقي وتطوير معايير السلامة، وكذلك من أجل دعم الاقتصاد البحري الإفريقي لخلق المزيد من الثروة من المحيطات والبحار، بما يعود بالنفع على الدول الإفريقية ويحقق رفاهة الشعوب الإفريقية. وبالفعل فقد تم إعداد الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام ٢٠٥٠ (Africa's Integrated Maritime Strategy (AIMS)، والتي تبناها الاتحاد الإفريقي عام ٢٠١٢ بوصفها أداة لمواجهة تحديات المجال البحري الإفريقي من أجل تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز القدرة التنافسية.^(٤٧) وجدير بالذكر أن الاستراتيجية في جوهرها لا تعكس وجهة نظر الاتحاد الإفريقي فحسب،

بل تسعى أيضاً إلى التحدث نيابة عن الدول الأفريقية البالغ عددها ٥٤ دولة بصوت موحد، وذلك لمعالجة التحديات التي تواجهها مختلف الدول الأفريقية على جبهاتها البحرية.^(٤٨)

وبصفة عامة، تضمنت الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا ١١٢ مادة، عرضت من خلالها إلى الأهداف الاستراتيجية والأطر التنظيمية الموجودة في ذلك الوقت وخطة العمل، كما عرضت لأهم التهديدات ونقاط الضعف ذات الصلة بالأمن البحري الأفريقي. وفيما يلي مزيد من التفاصيل بشأن ما جاء في استراتيجية :٢٠٥٠.

أ. رؤية وأهداف الاستراتيجية

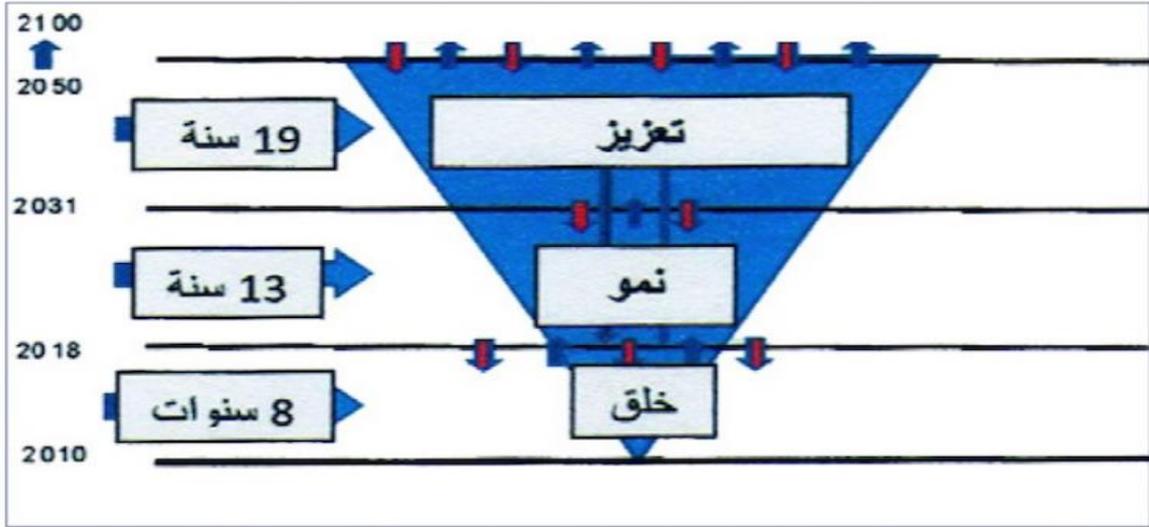
تتمثل الرؤية المنصوص عليها في المادة ١٨ من الاستراتيجية في "تعزيز زيادة خلق الثروة من محيطات وبحار أفريقيا من خلال تطوير اقتصاد أزرق مستدام ومزدهر بطريقة آمنة ومستدامة بيئياً". ولقد ركزت المادة ٢١ على الأهداف الاستراتيجية الرئيسية للوثيقة. وبصفة عامة، تهدف الاستراتيجية إلى تعزيز خلق المزيد من الثروة من محيطات وبحار أفريقيا ومياهاها الداخلية، وذلك من خلال تطوير اقتصاد بحري مزدهر وتحقيق الإمكانيات الكاملة للأنشطة المتصلة بالبحر بصفة مستدامة، مع ضمان الحفاظ على البيئة البحرية في أفريقيا لتعزيز نمو الناتج المحلي الإجمالي. وفي الوقت نفسه، تهدف الاستراتيجية إلى مساعدة إفريقيا على التغلب على التحديات التي تواجهها في إدارة مواردها والحفاظ عليها، بما يؤدي إليه ذلك من التصدي للتهديدات المتعلقة بالأنشطة غير القانونية مثل الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم، وانعدام الأمن نتيجة انتشار الجرائم البحرية مثل السطو البحري والقرصنة والاختطاف في المياه وغير ذلك من ممارسات غير مشروعة.^(٤٩)

ب. خطة العمل المقترحة بموجب الاستراتيجية

لقد عكست استراتيجية ٢٠٥٠ حرص القادة الأفارقة على إعطاء أولوية لمواجهة تهديدات الأمن البحري وحماية المجال البحري الأفريقي والاستفادة منه لصالح الشعوب الأفريقية. وحرصاً من الاتحاد الأفريقي على وجود آليات تضمن تنفيذ استراتيجية ٢٠٥٠ المخطط لها لمدة ٣٦ عاماً منذ دخولها حيز التنفيذ عام ٢٠١٤ إلى عام ٢٠٥٠ على النحو المبين في الشكل رقم ١، فقد وضع الاتحاد آليات تسمى "خطة العمل" التي تستهدف ضمان التنفيذ الفعال لما جاء في الاستراتيجية. ولقد تضمنت خطة العمل ٢١ مجالاً رئيسياً لعل من أبرزها بناء القدرات في مجال الحوكمة البحرية والدفاع البحري والأمن وغير ذلك من أمور. وبالإضافة إلى الأهداف والمجالات، حددت خطة العمل الأنشطة ذات الصلة، والنتائج المتوقعة، والأطر الزمنية وكذا الجهات المسؤولة عن التنفيذ، وذلك على ثلاث مراحل تمثل المرحلة الأولى المدى القصير، والذي يتم خلاله العمل على خلق مجال بحري أفريقي آمن وكذا على خلق الثروة من الاقتصاد الأزرق، وتستغرق هذه المرحلة ٨ سنوات من عام ٢٠١٠ (أي منذ اللحظة الأولى لاقتراح مشروع الاستراتيجية في قمة ٢٠٠٩) حتى عام ٢٠١٨، ثم تدخل في المرحلة الثانية وهي مرحلة النمو والتي تشمل المدى المتوسط، والذي يستغرق ١٣ سنة (من ٢٠١٩ إلى

(٢٠٣٠) يتم خلالها العمل على تنمية البحث والموارد البشرية في مجال الأمن البحري، تمهيداً للوصول للمرحلة الثالثة عام ٢٠٣١، والتي تستهدف تعزيز الاستدامة البحرية بحلول عام ٢٠٥٠. (٥٠)

الشكل رقم (١): مراحل الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠



Source: African Union: 2050 Africa's Integrated Maritime Strategy, 2012, <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy>

ثانياً: الميثاق الأفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية (ميثاق لومي)

اجتمع القادة الأفارقة في العاصمة التوجولية لومي في ١٥ أكتوبر عام ٢٠١٦، وذلك للتوقيع على الميثاق الأفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية في أفريقيا African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa، والذي يشار إليه عادة باسم ميثاق لومي Lomé Charter، وذلك لتعزيز تنفيذ أهداف استراتيجية ٢٠٥٠. ولقد ضم ميثاق لومي ٥٦ مادة مبنية في سبعة فصول. وفيما يلي رصد وتحليل لأهم ما جاء في إطار ميثاق لومي:

أ. أهداف ميثاق لومي

لقد جاءت المادة الثالثة من ميثاق لومي متضمنة أهداف الميثاق، والتي تمت بلورتها في اثني عشر هدفاً تغطي مجالات رئيسية مثل القضايا المتعلقة بالأمن؛ وحماية البيئة؛ ومبادرة بناء القدرات؛ ورفع مستوى الرعاية الاجتماعية للمواطن؛ وزيادة الوعي حول تسخير نظام الاقتصاد الأزرق المستدام؛ مع تعزيز التعاون والتضامن بين الوكالات سواء على المستوى الوطني أو على مستوى التعاون عبر الوطني بين الدول الأعضاء وبعضها البعض. وحددت المادة ٤ نطاق الميثاق فيما يتعلق بالجوانب ذات الأهمية التي تحظى بأولوية في هذا المقام، والتي تضمنت استغلال الموارد البحرية بطريقة مستدامة، ومنع الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم وغير ذلك من أمور. ولقد ركزت المادة ٥ على التدابير الاجتماعية والاقتصادية ذات الصلة بمنع الجرائم،

وذلك من خلال التوعية التي تهدف إلى تعزيز التماسك الاجتماعي، وتشجيع المشاركة الشاملة بقصد منع الجريمة وخلق فرص العمل.^(٥١)

ب. مسؤوليات الدول الأعضاء بموجب الميثاق

ركزت المواد من ٦ إلى ١١ من الميثاق على مسؤوليات الدول الأطراف بموجب الميثاق، وكذا على هياكل تنسيق الأمور ذات الصلة بالسلامة البحرية والأمن البحري. وجدير بالذكر أنه من أبرز مسؤوليات الدول المنصوص عليها في الميثاق ما يتعلق بضرورة مواءمة القوانين والتشريعات الوطنية من خلال الانضمام إلى كافة الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية. وفي هذا الإطار، فقد أكدت المادة ٩ على ضرورة تبني كل دولة طرف في الميثاق لسياسات تضمن توفير التمويل اللازم للاستثمار في المعدات والتدريب في مجال السلامة والأمن البحري، سواء من خلال الأموال العامة، أو عن طريق نموذج الشراكات بين القطاعين العام والخاص. وجدير بالذكر أن الميثاق قد كشف عن أهمية تبادل المعلومات والاتصال بكفاءة وفعالية من أجل تسهيل الحوكمة البحرية.^(٥٢) وجاء الفصل الرابع من الميثاق متضمناً ١١ مادة (١٩ - ٢٩) حرص خلالها على تقديم جملة من المقترحات العامة لتنمية الاقتصاد الأزرق (اقتصاد المحيطات)، وهو ما يتطلب من الدول الأطراف تطوير سياسات تمكنها من استغلال مواردها البحرية مثل مصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية وغيرها. وبالمثل فقد ركز الميثاق على ضرورة تنمية القدرات البشرية لتعزيز المهارات واستغلال الخبرات في القطاع البحري، وكذا ركز على تطوير البنية التحتية للموانئ، الأمر الذي يعزز من القدرات التنافسية للدول الأفريقية في مجال الشحن الدولي. وفي الفصل الخامس منه، ركز الميثاق على التدابير ذات الصلة بتعزيز التعاون بين الدول الأطراف وبعضها البعض، على كافة المستويات الوطنية والإقليمية والقارية، سواء في مجال جمع المعلومات، أو فيما يتعلق بالتعاون القضائي والقانوني في مجال تسوية المنازعات، مع التأكيد على احترام مبدأ السيادة لكل دولة من الدول الأطراف.^(٥٣)

أما بالنسبة للفصل السادس من الميثاق، فقد ركز على قواعد المراقبة والتحكم، حيث نص على ضرورة تشكيل لجنة من ١٥ دولة طرف في الميثاق، بحيث تكون مهمتها رصد تنفيذ الميثاق والتوصية بالإجراءات الضرورية لمتابعته، على أن تتألف اللجنة من الوزراء المسؤولين عن الشؤون البحرية أو غيرهم ممن تعينهم حكومات الدول الأطراف، ويتم انتخاب أعضاء اللجنة كل ٣ سنوات من أقاليم القارة الخمسة، مع مراعاة قواعد التناوب والتوزيع الجغرافي والنوع. وبموجب المادة ٤٢ من الميثاق، تتعهد كل دولة طرف أن تقدم للجنة تقريراً دورياً - كل ٥ سنوات - عن الإجراءات التي اتخذتها لضمان تنفيذ الميثاق، على أن ترفع اللجنة تقريراً لمؤتمر الاتحاد الأفريقي كل سنتين على الأقل عن التقدم المحرز في تنفيذ الميثاق. وتضمن الفصل السابع والأخير من الميثاق أحكاماً ختامية ذات صلة بضوابط التوقيع والتصديق والانضمام للميثاق ودخوله حيز التنفيذ والانسحاب منه أو تقديم مقترحات بتعديل أي من بنوده في المستقبل.^(٥٤)

ومن هذا العرض السابق لأهم ما جاء في ميثاق لومي، يمكن القول إن أحكام الميثاق تظهر قدراً كبيراً من الالتزام من جانب الاتحاد الأفريقي بمواجهة تهديدات الأمن البحري وإيجاد حلول للعقبات التي تحول دون تحقيق مجال بحري أفريقي آمن ومستدام. ويلاحظ أن ما جاء في الميثاق يعكس حرص الاتحاد على تفعيل أهداف استراتيجية ٢٠٥٠، والمتمثلة في خلق الثروة، وتعزيز الإرادة السياسية، وتحقيق الأمن البحري، وبناء القدرات البحرية وغير ذلك من أهداف. وبالرغم مما جاء في إطار ميثاق لومي من تعهدات جادة والتزامات سياسية واقتصادية وقانونية يتعين على الدول الأعضاء الوفاء بها، إلا أنه تعرض لبعض الانتقادات كان من أبرزها عدم وضوح بعض المفاهيم الأساسية التي يبنى عليها الميثاق، ومن ذلك مفهوم الاقتصاد الأزرق أو اقتصاد المحيطات، الذي عرفه الميثاق في المادة ١ باعتباره التنمية الاقتصادية المستدامة القائمة على البحار، الأمر الذي يشير إلى قدر من الغموض الذي يكتنف هذا المفهوم على اتساعه، وهو ما انعكس على قدر الالتزام بآليات تحقيق هذا الاقتصاد الأزرق فيما بعد، كما سيتضح في القسم الرابع من هذه الدراسة.

القسم الرابع: تقييم الأطر الأفريقية لحماية الأمن البحري: الفاعلية والتحديات

يعتبر التنفيذ أحد المعايير الرئيسية لتقييم أية استراتيجية واختبار مدى نجاحها. ويتطلب التنفيذ الجاد والفعال للاستراتيجيات والأطر الأفريقية سאלفة الذكر وجود قدر من الاتساق في المراحل المختلفة، كما يتطلب تقسيمها إلى أجزاء وفقاً للأهداف المرحلية قصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل، الأمر الذي يجعلها قابلة للتتبع والقياس وفقاً لجدول زمنية محددة ومعدة سلفاً. وطبقاً لمراحل الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠، فقد دخلت خطة العمل المقترحة بموجب الاستراتيجية إلى مرحلتها الثانية، وذلك على النحو المبين في الشكل رقم ١، ولعل هذا ما يستوجب الوقوف على أهم ما تم إنجازه في إطار هذه الاستراتيجية. وفي هذا السياق، يبنى تقييم الأطر القارية للأمن البحري في أفريقيا على جانبين، الجانب الأول خاص بالاستراتيجية ذاتها وكذا ميثاق لومي من حيث مدى تماسك هذه الأطر وقدر اتساقها مع الأهداف المراد تحقيقها. أما الجانب الثاني، فيرتبط بالجوانب التطبيقية، من خلال عرض أبرز التحديات التي تعرقل وضع هذه الأطر القارية الهامة موضع التنفيذ الفعلي على أرض الواقع.

أولاً: تقييم الأطر الأفريقية للأمن البحري وفقاً للمؤشرات النظرية

لقد سبقت الإشارة إلى مجموعة من العناصر التي تم طرحها في إطار نظرية الأمن البحري لكل من ماهان وتيل، والتي تحدد أبرز المضامين التي يتعين توافرها في استراتيجيات الأمن البحري. وفيما يلي محاولة للتعرف على قدر تماسك الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا وميثاق لومي وفقاً لمدى التزامهما بالمضامين التي أكدت عليها أدبيات الأمن البحري:

أ. من حيث التركيز على بناء القوة البحرية: لم تذكر القوة البحرية في إطار استراتيجية ٢٠٥٠ إلا مرتين، مرة في إطار المبادرات البحرية الأفريقية في المادة ٢٧، ومرة أخرى في المادة ١١٢، وجاءت في إطار توصية بالاهتمام بجمع وتبادل المعلومات بشأن القوة البحرية.^(٥٥) أما بالنسبة لميثاق لومي، فلم يرد فيه أي

ذكر للقوة البحرية على الإطلاق. ولعل هذا ما يدل على أن ثمة قصور في الاهتمام بتعزيز القوة البحرية بأبعادها المختلفة في سياق الأطر الأفريقية للأمن البحري.

ب. من حيث التكامل بين الأمن البحري والتنمية الاقتصادية: نصت المادة ١٩ من الاستراتيجية على أن من بين أهدافها الرئيسية الوصول إلى مقاربة شاملة ومتجانسة لتحسين الظروف البحرية وخلق الثروات من المجال البحري الأفريقي، بحيث تساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية. ولعل هذا ما تم التأكيد عليه في أكثر من موضع داخل الاستراتيجية، وبخاصة في إطار المواد ٢٠ و ٢٦ و ٨١ و ٨٣ و ٨٤. ولقد نصت المادة ٨٨ من الاستراتيجية على ضرورة تبني الاتحاد الأفريقي خطة للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية، تساهم في التنسيق والتكامل بين مختلف القطاعات الاقتصادية المعنية لحفظ الموارد البحرية وتحقيق التنمية الاقتصادية. وبالمثل فقد نصت المادة ٨١ على ضرورة تشجيع ما أسمته "التنمية الاقتصادية الزرقاء" في أفريقيا، وإن ظل المفهوم غامضاً دون آليات توضح المقصود به أو كيفية تحقيقه.^(٥٦) وبالنسبة للميثاق، فقد ركز الفصل الرابع منه على تنمية الاقتصاد الأزرق من خلال استغلال المجال البحري الأفريقي، كما تضمنت المادة ٢٥ من الميثاق بعض التدابير الرامية إلى التخفيف من تغير المناخ والمخاطر البيئية.^(٥٧)

ج. من حيث دعم التعاون في مواجهة تهديدات الأمن البحري: ركزت استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي على ضرورة دعم التعاون بين الدول وبعضها البعض في أكثر من موضع بدءاً بالديباجة، ولقد أكدت المادة ١٢ من الاستراتيجية على ضرورة التزام القادة الأفارقة بالتعاون والتنسيق الفعال لسياسات الأمن البحري في مختلف مستويات صنع القرار، كما جاء التعاون ضمن المبادئ الأساسية التي تتبني عليها الاستراتيجية، لا سيما في بناء القدرات البحرية، وذلك وفقاً لنص المادة ٢٢ من الاستراتيجية.^(٥٨) وبالمثل فقد نصت المادة ٣ والمتعلقة بأهداف ميثاق لومي على تشجيع وتعزيز التعاون في مجالات منع ومكافحة الجرائم البحرية وكذا في مجال البحث والإنقاذ. وكذلك فقد ركز الفصل الخامس من الميثاق (المواد من ٣٠ إلى ٤٠) على ضرورة التعاون على المستويات الثنائية والإقليمية والقارية في استغلال المجال البحري ومكافحة الجريمة وتبادل المعلومات البحرية وكذا التعاون القضائي.^(٥٩) ورغم ذلك فلم تتضمن الاستراتيجية أو الميثاق آليات محددة ودقيقة لدعم التعاون والتنسيق بين الدول الأطراف وبعضها البعض من أجل تحقيق الأهداف المرجوة من هذا التعاون، والمتمثلة في خلق مجال بحري أفريقي آمن ومستدام خلال المدى الزمني المحدد للاستراتيجية.

د. من حيث توفير الموارد البشرية في مجال الأمن البحري: نصت المادة ١١ من الاستراتيجية على أن من بين الأهداف الرئيسية لخطة العمل الخاصة بالاستراتيجية العمل على خلق الثروة وتنمية الموارد البشرية والعمل على بناء القدرات في مجال الإدارة البحرية. وبالمثل فقد نصت المادة ٥١ على ضرورة العمل على بلورة استراتيجية متكاملة لتنمية الموارد البشرية في القطاع البحري، وذلك لضمان توفير المهارات والقدرات البشرية اللازمة لحماية الأمن البحري. وحددت المادة ٥٤ النقاط الرئيسية التي ينبغي معالجتها وتضمينها في إطار الاستراتيجية الأفريقية لتنمية الموارد البشرية في القطاع البحري.^(٦٠) وبالمثل فقد أكد

ميثاق لومي على قيام كل دولة طرف ببلورة استراتيجية متكاملة للموارد البشرية في القطاع البحري بغية توفير المهارات ووضع أجندة لتنمية الموارد البشرية^(٦١)، غير أن أي من الاستراتيجيات أو الميثاق لم تضع إطاراً زمنياً يلتزم بموجبه الاتحاد الأفريقي ببلورة هذه الاستراتيجية، الأمر الذي جعلها تأخذ شكل التوصية دون إلزام هذا الطرف أو ذلك بخطوات وإجراءات محددة يتعين الالتزام بها خلال مدة معينة من أجل إنجاز المهام وتحقيق الأهداف المطلوبة.

٥. من حيث ضمان مشاركة الأطراف أصحاب المصلحة في تحقيق الأمن البحري: حددت المادة ٢٤ من الاستراتيجية كافة الأطراف أصحاب المصلحة المنوط بهم المشاركة في تحقيق أهداف الاستراتيجية، ووفقاً لنص المادة، يتمثل الأطراف أصحاب المصلحة في تحقيق الأمن البحري في كل من: الاتحاد الأفريقي، والمجتمعات المحلية والوكالات الإقليمية المتخصصة والجمعيات، والقطاع الخاص البحري الإفريقي والشركاء في التنمية الاستراتيجية والمجتمع الدولي ككل. كما أكدت المادة ذاتها أن تضمين كافة الأطراف أصحاب المصلحة سوف يتطلب نهجاً متعدد المستويات يضمن التنسيق والتعاون بين الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية، والمنظمات الإفريقية ذات الصلة والدول الأعضاء والقطاع الخاص وكذلك شركاء التنمية الدوليين، من أجل تعزيز أهداف الاتحاد الإفريقي ذات الصلة بالأمن البحري.^(٦٢)

٦. من حيث التوعية الجماهيرية والمشاركة المجتمعية لتحقيق الأمن البحري: فإن القراءة الدقيقة لما جاء في إطار استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي تعكس اهتماماً كبيراً بتوعية الجماهير، لا سيما فيما يتعلق بمخاطر وتهديدات الأمن البحري والجرائم البحرية. ولقد أفردت الاستراتيجية فصلاً قائماً بذاته أطلقت عليه مبادرات التوعية (الفصل السادس عشر)، وكلفت بموجبه الاتحاد الإفريقي بنص المادة ٩٥ بإطلاق حملة في كل أفريقيا عنوانها "لا مزيد من عمى البحر"، على أن تكون هذه الحملة بمثابة حدث سنوي، بحيث توظف في إطارها المنابر الإعلامية العالمية من أجل توعية الجمهور حول أهمية البحر والمخاطر التي تهدد أمنه. وبالمثل فقد ألزمت المادة ذاتها الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي بأن تتعهد بإدراج أهمية مناطقها البحرية كجزء من إقليمها الجغرافي في أنظمتها التعليمية على جميع المستويات. وكذلك فقد ألزمت الاستراتيجية الاتحاد الإفريقي بتنظيم مؤتمر التنمية والأمن البحري سنوياً، بحيث يجمع خبراء من القطاعين العام والخاص لتبادل وجهات النظر حول القضايا البحرية المختلفة والمتشعبة، على أن يتم دعوة مشاركين على المستوى الوزاري وذلك لربط النقاش مع صناع القرار السياسي ودعم الإرادة السياسية، الأمر الذي يسمح للاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين بتسليط الضوء على العديد من المكاسب التي تعود على الدولة والمجتمع إذا ما أحسن استغلال المجال البحري الإفريقي.^(٦٣) وبالمثل فقد نصت الفقرة ٣ من المادة ٣ من ميثاق لومي على أن من بين أهداف الميثاق توعية المجتمعات المحلية التي تعيش بالقرب من البحار من أجل التنمية المستدامة للساحل الإفريقي، كما نصت المادة ٣٥ على ضرورة أن تعتمد كل دولة طرف استراتيجيات للتوعية بالقضايا البحرية.^(٦٤) وبالرغم من اهتمام الاستراتيجية وميثاق لومي بالتوعية، غير أن أي منهما لم تنص على أي شكل من أشكال المشاركة المجتمعية كآلية لتحقيق الأمن البحري والحفاظ عليه.

ثانياً: التحديات التي تواجه الأطر الأفريقية للأمن البحري

إن المتأمل لما جاء في إطار كل من الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠ والميثاق الأفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية (ميثاق لومي)، وكذا لما تم تنفيذه في إطار كل منهما يدرك دونما عناء أن ثمة تحديات قد حالت دون تنفيذ ما جاء في إطار هاتين الوثيقتين، الأمر الذي أدى إلى ضعف التزام الكثير من الدول الأفريقية بما جاء فيهما، كما جعل من إمكانية تحقيق الأهداف المعلنة في إطار كل منهما أمراً من الصعوبة بمكان. ويمكن الإشارة إلى بعض أهم وأبرز التحديات التي حالت دون تنفيذ الاستراتيجية والميثاق، وذلك على النحو التالي:

أ. غموض بعض المفاهيم الرئيسية انعكس على إمكانيات التنفيذ

يولي الاتحاد الأفريقي في إطار استراتيجية ٢٠٥٠ وكذا في إطار ميثاق لومي قدراً كبيراً من الاهتمام بما يعرف بـ "الاقتصاد الأزرق". ومع ذلك، وبالرغم من أهمية المفهوم في دائرة الاتحاد الأفريقي، إلا أن الاتفاق على ما يجب أن يعنيه هذا المفهوم عملياً لا يزال يمثل تحدياً كبيراً يواجه أصحاب المصلحة في المجال البحري الأفريقي، بما في ذلك الاتحاد الأفريقي نفسه. وجدير بالذكر أن الاستراتيجية البحرية لم تتضمن تعريفاً واضحاً يتبناه الاتحاد الأفريقي لمفهوم الاقتصاد الأزرق، وإنما ركزت على مفهوم ما أسمته الازدهار البحري. أما بالنسبة لميثاق لومي، فقد نص على أن الاقتصاد الأزرق هو أقرب إلى التنمية الاقتصادية المستدامة القائمة على البحار، وترك للاتحاد الأفريقي مهمة توضيح المفهوم فيما بعد، الأمر الذي يدل على عدم وجود توافق على ما يعنيه المفهوم، كما يدل على عدم اتفاق ميثاق لومي مع ما جاء في الاستراتيجية بشأن الاقتصاد الأزرق. ونظراً لعدم وجود اتفاق حول مفهوم الاقتصاد الأزرق، قد يكون من الصعب فهم نطاق تطبيقه، وكذا من الصعب تعزيز الفرص المؤدية إلى تحقيقه في أفريقيا، بما يجعل من تنفيذ الاستراتيجية فيما يتعلق بالاقتصاد الأزرق أمراً من الصعوبة بمكان.^(٦٥)

ب. نقص التمويل وضعف الإمكانيات المادية

يعتبر التمويل عاملاً ضرورياً وحاسماً لتنفيذ أية استراتيجية. وفي هذا الإطار، يشكل ضعف التمويل قيداً كبيراً يحول دون تنفيذ الأهداف المتضمنة في إطار استراتيجية ٢٠٥٠، فطبقاً لما جاء في الاستراتيجية، أنشأ المجلس التنفيذي للاتحاد الأفريقي فريق عمل استراتيجي Strategic Task Force، بحيث يعهد إلى هذا الفريق مهمة وضع خارطة طريق لتتبع تنفيذ الاستراتيجية، وذلك بموجب قرار المجلس التنفيذي للاتحاد الصادر عن الاجتماع الذي عقد في مالابو في مايو عام ٢٠١٤. وجدير بالذكر أن هذا الفريق قد تعثر نتيجة الكثير من العوامل جاء في مقدمتها ضعف التمويل، حيث فشل في عقد اجتماعه الافتتاحي في أكتوبر عام ٢٠١٤. وعلى الرغم من تمكنه من عقده لاحقاً في يوليو عام ٢٠١٥، إلا أن الحضور في هذا الاجتماع كان ضئيلاً جداً، حيث شاركت سبع دول فقط في الاجتماع، بالإضافة إلى إحدى المجموعات الاقتصادية الإقليمية، الأمر الذي يعني أن النصاب القانوني لانعقاد الاجتماع لم يكتمل، وبالتالي يمكن إعلانه باطلاً. وبناءً عليه، كان من المفترض

أن يكون هناك اجتماع للمتابعة في سبتمبر من ذات العام، لتعويض ما حدث في اجتماع يوليو، لكن هذا الاجتماع لم ينعقد أيضاً. وبالرجوع إلى الموقع الإلكتروني الرسمي للاتحاد الأفريقي، يتضح أنه حتى عام ٢٠٢١، عقد فريق العمل الاستراتيجي أربعة اجتماعات فقط، مما يعني عدم وجود انتظام في الاجتماعات، ليس هذا فحسب، بل إنه لم يتم إصدار أية وثيقة تعبر عن خارطة طريق منذ تأسيس الفريق.^(٦٦) وبتأمل الأسباب المؤدية إلى هذا التعثر، يلاحظ أن عدم القدرة على عقد الاجتماعات قد ارتبط بشكل مباشر بنقص الميزانية وضعف التمويل، الأمر الذي يعد بمثابة عقبة كبيرة لتحقيق أهداف استراتيجية ٢٠٥٠، في ظل عجز فريق العمل الاستراتيجي عن صياغة خارطة طريق يمكن العمل بموجبها لوضع الهيكل المناسب وتحديد آليات التمويل.^(٦٧)

ج. غياب إدارة بحرية متخصصة وضعف الخبرات

تعتبر مبادرة الاتحاد الأفريقي لإدراج الأمن البحري والاقتصاد الأزرق ضمن أجندة ٢٠٦٣ بمثابة خطوة جيدة على صعيد الاهتمام بالأمن البحري الأفريقي. ولاستكمال هذه الجهود، أكد الاتحاد الأفريقي على الحاجة إلى إنشاء مكتب أو إدارة بحرية متخصصة تابعة لمفوضية الاتحاد الأفريقي، ذلك أن إنشاء كيان بحري متخصص من شأنه المساعدة على تحقيق الأهداف المنصوص عليها في إطار كل من استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي. وفي الوقت نفسه، فإن عدم وجود قوة بحرية مشتركة تابعة للاتحاد الأفريقي أو حتى حرس سواحل مشترك يعد بمثابة فجوة كبيرة في استراتيجية ٢٠٥٠. وبالرغم من قيام العديد من الدول الأفريقية باتخاذ خطوات ومبادرات جادة من خلال قواتها البحرية بغية توفير الأمن البحري لأقاليمها، إلا أن القوة البحرية المشتركة في القارة ستجعل من مواجهة تهديدات الأمن البحري ومكافحة الجرائم البحرية أمراً أكثر كفاءة وفعالية، خاصة وأن استراتيجية ٢٠٥٠ تتبنى نهجاً يقوم على إيجاد حلول مشتركة للمشكلات والتحديات الأفريقية.^(٦٨)

ومن ناحية أخرى، تعاني الكثير من دول القارة الأفريقية من نقص الخبراء المتخصصين في مجال الأمن البحري، وهو ما يعني أن ثمة ضرورة لتدريب وإعداد المزيد من الكوادر والمتخصصين في هذا المجال، فضلاً عن الحاجة لإنشاء مؤسسات ومراكز بحثية تمد القارة بهؤلاء الكوادر من جهة، وتعمل على سد الفجوة المعرفية فيما يتعلق بالاقتصاد الأزرق وغيره من مفاهيم ذات صلة بالأمن البحري المستدام من جهة أخرى.^(٦٩)

د. غياب إطار مؤسسي أفريقي لتسوية نزاعات الحدود البحرية

يعتبر عدم وجود إطار مؤسسي لتسوية المنازعات ذات الصلة بالقضايا المتعلقة بالحدود البحرية في إفريقيا بمثابة فجوة مؤسسية في استراتيجية ٢٠٥٠، ذلك أن التسوية الودية للمنازعات تعد أمراً بالغ الأهمية لتحقيق أهداف استراتيجية ٢٠٥٠، وذلك من أجل تعزيز اللجوء إلى الآليات الأفريقية دون تصعيد الأمر إلى الهيئات الدولية، لأن الاستراتيجية محددة زمنياً، الأمر الذي يتطلب اهتماماً جاداً وعاجلاً من جانب الاتحاد الأفريقي من أجل تفادي حدوث تنازع الاختصاص في القضايا ذات الصلة بتسوية المنازعات البحرية في المستقبل.^(٧٠) وهنا تجدر الإشارة إلى المادة ٢٨٠ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، والتي تدعم هذا الاتجاه بشدة، فقد نص الجزء الخامس عشر من هذه المادة على أنه "لا يوجد في هذا الجزء ما يخل بحق أية دولة طرف في الموافقة في أي وقت على تسوية نزاع بينها وبين دولة أخرى بشأن تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية

بأية وسيلة سلمية من اختيارهم". ليس هذا فحسب، بل إن المادة ٢٨٢ من ذات الاتفاقية نصت على أن ثمة إمكانية لتسوية المنازعات وفقاً لما تراه أي منطقة مناسباً.^(٧١)

ه. ضعف الإرادة السياسية

حددت استراتيجية ٢٠٥٠ مجموعة من الأهداف الاستراتيجية بلغت ١٢ هدفاً في إطار مجموعة من المجالات. ولعل من أبرز هذه الأهداف الهدف الثالث الذي يتمثل في تعزيز الإرادة السياسية على المستوى الوطني والإقليمي والقاري. وعليه فإن توافر الإرادة السياسية يعد أمراً بالغ الأهمية لتحقيق الاستراتيجية على أي مستوى من المستويات. ومع ذلك، فإن المتأمل لمدى التزام الدول الأفريقية بما جاء في الاستراتيجية أو في ميثاق لومي يدرك دونما عناء أن هناك القليل من الاهتمام بهاتين الوثيقتين. ولعل هذا ما يبدو جلياً من خلال مدى التزام الدول بالتصديق على استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي. فمن بين ٥٥ عضو في الاتحاد الأفريقي^(٧٢)، وقع على الميثاق ٣٥ دولة بينما قامت دولتان فقط بالتصديق عليه هما توجو وبنين، الأمر الذي إن دل على شيء يدل على ضعف أو غياب الإرادة السياسية لقبول الميثاق ابتداءً والالتزام بما جاء فيه.^(٧٣)

ومن ناحية أخرى فقد نصت المادة ١٠٥ من الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا على ما يلي: "يجب مراجعة استراتيجية ٢٠٥٠ كل ثلاث (٣) سنوات وذلك لضمان توافق الأهداف الاستراتيجية مع السياقات الجيو-استراتيجية العالمية".^(٧٤) ويتأمل ما جرى على الاستراتيجية منذ أن تم تبنيها من قبل الاتحاد الأفريقي في صورتها الأولية عام ٢٠١٢، يلاحظ أنه من أسف لا توجد وثيقة واضحة تكشف عن إجراء أية مراجعة تذكر منذ صياغة الاستراتيجية وخطة العمل، والتي تم تحديثها آخر مرة في عام ٢٠١٣ كما هو موضح في الوثيقة ذاتها. ولعل هذا ما يعد مؤشراً يدل على تراجع الاهتمام وكذا يدل على الافتقار إلى الإرادة السياسية من جانب القادة الأفارقة فيما يتعلق بوثيقة بهذا القدر من الأهمية بالنسبة للأمن البحري للقارة.^(٧٥)

و. ضعف التنسيق وعدم تبادل المعلومات

تتطلب مواجهة تهديدات الأمن البحري الأفريقي وجود منصات وفرق مناسبة للرصد ودوريات تديرها البحرية للحد من الجريمة وإنفاذ القانون في القارة. ولعل هذا ما يتطلب قدراً كبيراً من التنسيق والتعاون بين الدول الأفريقية وبعضها البعض، كما يتطلب توفير التمويل المناسب، وهو من أبرز التحديات التي تواجهها القارة.^(٧٦) ومن ناحية أخرى، فإن تعدد الجهات المشاركة في تنفيذ الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا يتطلب درجة كبيرة من الشفافية، كما يتطلب مشاركة وتبادل البيانات والمعلومات بين الجهات الفاعلة في تنفيذ الاستراتيجية وبعضها البعض، وهو ما لا يتم بشكل عملي، الأمر الذي جعله ضمن أهم التحديات التي تواجه استراتيجية ٢٠٥٠ وتحول دون تحقيق الأمن البحري الأفريقي على النحو المأمول.

خاتمة

يعتبر المجال البحري ذو أهمية حيوية بالنسبة للقارة الأفريقية، وذلك بالنظر إلى حجم التبادل التجاري الذي يحدث عن طريق البحار. وبالرغم من أهمية الممرات والمجاري المائية الأفريقية، إلا أنها تواجه تهديدات مكثفة ألفت بظلالها على الأمن البحري للقارة في الآونة الأخيرة، ليس أقلها الصيد غير المشروع، والجريمة

المنظمة عبر الوطنية مثل الإتجار غير المشروع بالبشر والأسلحة والمواد المخدرة عبر البحار، والإرهاب البحري، وغير ذلك من جرائم بحرية انتشرت بصورة مكثفة خلال العقدين الماضيين، وبصفة خاصة في خليج غينيا وخليج عدن. وإدراكاً منه لأهمية وجود قطاع بحري أكثر أمناً وفاعلية واستدامة، وما يتطلبه ذلك من تعاون وتنسيق لكافة الجهود الأفريقية لمواجهة التحديات المشتركة، تبنى الاتحاد الأفريقي الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا 2050 (AIMS)، حيث كانت هناك حاجة إلى نهج أكثر تنسيقاً لإيجاد حلول موجهة نحو توفير الإمكانات والموارد في المجال البحري الأفريقي. وفي عام ٢٠١٦، عزز الاتحاد الأفريقي الاستراتيجية من خلال تبنيه الميثاق الأفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية (ميثاق لومي)، وذلك بوصفه مكملاً للجهود والمساعي الأفريقية ذات الصلة بتحقيق الأمن البحري ومكافحة الجرائم البحرية.

وبعد دراسة وتحليل أهم ما جاء في إطار كل من استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي، فقد استخلصت الورقة مجموعة من النتائج يمكن بلورة أهمها في النقاط التالية:

أولاً: بعد مرور قرابة عشر سنوات على بدء تنفيذ الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠، يمكن القول إنها استراتيجية طموحة إلى حد بعيد، الأمر الذي ربما لم تكن أفريقيا مستعدة له بشكل كافي، حيث يبدو أنه لا يوجد إطار عمل متفق عليه بشكل منظم، لاسيما فيما يتعلق بمراحل تنفيذ الاستراتيجية، هذا بالإضافة إلى محدودية الموارد والخبرات اللازمة والضرورية لوضع هذه الاستراتيجية موضع التنفيذ الفعلي.

ثانياً: بالرغم من أن الاتحاد الأفريقي قد مهد الطريق لتنفيذ الاستراتيجية من خلال اعتماد خطة عمل تفصيلية تتضمن أهدافاً محددة يمكن من خلالها العمل على تنفيذ الاستراتيجية، مع مراعاة المؤسسات التي ستكون مسؤولة عن التنفيذ، إلا أن هذه الخطة قد أتمت المرحلة الأولى منها بالفعل في عام ٢٠١٨، وفي عام ٢٠١٩، وصلت خطة العمل إلى المرحلة الثانية دون أية نتائج واضحة.

ثالثاً: بالرغم من الإسهاب في المجالات الرئيسية لخطة عمل استراتيجية ٢٠٥٠، والتي بلغت ٢١ مجالاً، فهناك فجوات ملحوظة في التنفيذ لعل من أبرزها عدم وضوح الإطار المفاهيمي لاسيما فيما يتعلق بمفهوم الاقتصاد الأزرق، فضلاً عن إشكالية التمويل، الأمر الذي أثار بطبيعة الحال على إمكانية تحقيق واستدامة الاستراتيجية خلال الفترة المحددة لها.

رابعاً: ساهمت جملة من التحديات في الحيلولة دون تفعيل الكثير مما جاء من التزامات وتعهدات في إطار كل من استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي، ولعل من أبرز هذه التحديات ما يتعلق بنقص الخبرات من جهة، وضعف التنسيق وتبادل المعلومات بين الدول الأفريقية وبعضها البعض من جهة أخرى، الأمر الذي يلفت الانتباه إلى ضرورة العمل على بناء منصة مشتركة تكون مهمتها تسهيل عملية تبادل المعلومات بشأن كل ما يخص الأمن البحري الأفريقي، وكذا توفير التدريب اللازم للعنصر البشري على النحو الذي يعالج إشكالية نقص الخبرات في المجال البحري.

خامساً: إن المشاركة المجتمعية تعد مسألة بالغة الأهمية في تنفيذ أية استراتيجية أمنية خاصة وأن الجرائم البحرية مثل القرصنة والإرهاب البحري والإتجار بالبشر والإتجار بالمخدرات وغيرها من جرائم تستهدف المواطنين في المقام الأول، وكثيراً ما يتم استغلال عدم وعي الضحايا بهذه الجرائم التي ترتكب في حقهم وتكبد الشعوب والحكومات الأفريقية خسائر فادحة، ولذا فإن توعية الجماهير بمخاطر وتهديدات الأمن البحري تظل من الأهمية بمكان وتستحق المزيد من الأولوية على أجندة الاتحاد الأفريقي والتجمعات الاقتصادية الإقليمية والدول الأفريقية على حد سواء، وذلك تمهيداً لتعزيز المشاركة المجتمعية في تحقيق الأمن البحري من خلال رفع الوعي الجماهيري بمخاطر وتهديدات الأمن البحري من جهة، وتفعيل دور المواطن الإفريقي في مواجهة تلك الجرائم من جهة أخرى.

وختاماً، فإن تعثر وضع الكثير من بنود الاستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا ٢٠٥٠ والميثاق الإفريقي للأمن والسلامة البحرية والتنمية في أفريقيا (ميثاق لومي) موضع التنفيذ الفعلي على أرض الواقع قد دفع بعض المحللين إلى التأكيد على أن الأطر الأفريقية للأمن البحري لا تحقق النتائج المرجوة منها، الأمر الذي يجعل من إمكانية تحقيق مجال بحري أفريقي يمكنه التنافس مع نظرائه بحلول عام ٢٠٥٠ حلمًا بعيد المنال. ولعل هذا ما يستوجب تضافر كافة الجهود من جانب الشركاء أصحاب المصلحة من أجل تذليل كافة العقبات ووضع استراتيجية ٢٠٥٠ وميثاق لومي موضع التنفيذ الفعلي والجاد بغية تحقيق الأهداف المرجوة منهما، كما يتطلب من الباحثين دراسة وتحليل العوامل المسببة لضعف الأداء وكذا لضعف الالتزام بما جاء في الأطر القارية لحماية الأمن البحري، وتقديم مقترحات للتغلب عليها، لا سيما في ظل خطورة التهديدات التي تواجه المجال البحري لدول القارة الأفريقية، الأمر الذي يجعل من إمكانية مواجهتها من قبل الدول بشكل منفرد أمراً من الصعوبة بمكان.

الهوامش:

(1) Christian Bueger: “What is Maritime Security”, **Marine policy**, (Amsterdam: Elsevier Ltd., vol. 53, 2015), pp. 159- 162. Also Available at:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327?via%3Dihub>.

(2) A. T. Mahan: **The Influence of Sea power Upon History: 1660- 1783**, (Boston: Little, Brown and co, 1890), p. 22

http://www.enabed2016.abedef.org/resources/download/1403180516_ARQUIVO_MahanInfluence_ofSeaPowerUponHistory.pdf/ accessed 05/ 10/ 2023.

(3) Robert H. Edwards: “The Future of Canada's Maritime Capabilities: The Issues, Challenges and Solutions in a New Security Environment”, Conference Report, (Halifax: Centre for foreign policy studies, Dalhousie University, 18-20 June 2004), p. 5.

(4) Geoffery Till: **Seapower: A guide for the twenty-first century**, (London: Routledge, 4th Edition, 2018), pp. 21-22

(5) The European Parliament and The Council of the European Union: Regulation (EC) No 725/2004 Of The European Parliament And Of The Council Of 31 March 2004 On Enhancing Ship And Port Facility Security, Article 2.5, 2004, Available at: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:129:0006:0091:en:PDF/> accessed 17/ 10/ 2023.

(١) محمد حالييس: مجال تدخل الدولة الجزائرية لتحقيق الأمن والسلامة البحريين في المتوسط، رسالة دكتوراة، (الجزائر: كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر ٣، ٢٠٢١) ص ٥١.

(7) African Union: **2050 AIM Strategy, Annex B: Definitions**

<https://www.au.int>, accessed 11/ 10/ 2023.

(8) Hélène lefevre et Pierre- Antonie Courde: “la securite maritime et la protection de L’environnement: quelles contradictions?”

https://cdmo.univ-nantes.fr/medias/fichier/nep30_3_1342427607363.pdf/ accessed 11/ 10/ 2023.

(١) محمد حالييس: م س د، ص ص ٥١ - ٥٢.

(10) Francoise Odier: **La sécurité maritime: Une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration**, (Paris: L’association Francaise de droit Maritime, 1998), pp. 235-238

(١١) ألفريد تاير ماهان هو عالم من علماء السياسة فضلا عن أنه مؤرخ وضابط في البحرية الأمريكية، وألف كتابه المذكور عام ١٨٩٠. وبالرغم من وفاة ماهان مع انطلاق الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٤، إلا أن كتابه ظل مرجعاً هاماً وظل تأثيره مستمرا حتى الآن ليس فقط من الناحية الأكاديمية ولكن من الناحية التطبيقية أيضاً في توجيه الفكر الاستراتيجي للقوى البحرية على مستوى العالم. ولعل هذا ما يبرر وجود الكثير من الطباعات لهذا الكتاب ترجع أحدثها إلى عام ٢٠٠٩.

(12) A. T. Mahan: **op.cit.**, pp. 22- 25

(13) **Ibid**: pp. 26- 32

(14) Geoffery Till: **op.cit.**, pp. 21- 23.

(15) T. Albrecht (et al.): “concept of Seapower”., in Anders McD Sookermany (ed.), **Handbook of Military Sciences**, (New York: Springer, 2020), pp. 3- 4, https://doi.org/10.1007/978-3-030-02866-4_17-1/ accessed 16/ 10/ 2023.

(16) Colin Liss: **op. cit.**, pp. 329- 331.

(17) Cecep Hidayat: “Strategic Leadership in Indonesian Maritime Security and Its Relationship with the World Maritime Axis”, **European Journal of Military Studies**, (London: Association Res Militaris, vol. 12, no. 6, winter 2022), pp. 1020- 1021.

(18) The European Commission: Joint Communication To The European Parliament And The Council For An Open And Secure Global Maritime Domain: Elements For A European Union Maritime Security Strategy, 2014, p. 3, at <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014JC0009&from=SK/> accessed 7/ 10/ 2023.

(19) Ryan Henry et al.: **Promoting International Energy Security**, (California: RAND corporation, vol. 3, 2012), pp. 11- 17. Also available at: https://www.rand.org/pubs/technical_reports/TR1144z3.html.

(20) Michael Edgerton: **A Practitioner’s guide to Effective Maritime and Port Security**, (New Jersey: John Wiley and Sons Inc., 2013), pp. 50- 53.

(21) A. T. Mahan: **op.cit.**, pp. 28- 32.

(22) Carolin Liss: “Maritime Security: Problems and Prospects for National Security Policymakers”., in Michael Clarke, Adam Henschke, Matthew Sussex, Tim Legrand (eds), **The Palgrave Handbook of National Security**, (London: Palgrave Macmillan, 2022), pp. 232- 233.

(23) Ferdy Leorocho (et al.): “Comparative Study on Maritime Security Theory of Mahan Alfred Thayer and Geoffery Till on the Strategic and Practical Implications of Constructing a Sea Defense”.

in **International Journal of Progressive Sciences and Technologies**, (Morocco: International Journals of Sciences and High Technologies, vol. 38, no. 1, April 2023), pp. 458- 459.

(24) Geoffrey Till: **op.cit.**, pp. 31- 32.

(25) **Ibid**, pp. 34- 35.

(26) Ferdy Leorocho et.al: **op.cit.**, pp. 460- 461

(27) **Ibid**, p. 461

(28) د. حمدي عبد الرحمن حسن: "تهديدات الأمن البحري في أفريقيا وتأثيرها على المصالح المصرية"، **الملف المصري**، (القاهرة: مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد ١٠٦، يونيو ٢٠٢٣)، ص ص ٧- ٨.

(29) يمتد خليج غينيا من السنغال في شمال غرب أفريقيا إلى أنجولا بمساحة تقدر بحوال ٦ آلاف كيلومتر من الساحل ويضم كل من: غينيا بيساو، وغينيا، وسيراليون، وليبيريا، وساحل العاج، وغانا، وتوجو، وبنين، ونيجيريا، والكاميرون، وغينيا الاستوائية، والجابون، والكونغو، وأنجولا.

(30) نسرين الصباحي: **قضايا متشابهة: الإرهاب والقرصنة والأمن البحري في خليج غينيا** <https://ecss.com.eg/19242> accessed 16- 07- 2023.

(31) د. حمدي بشير: **خطر التنظيمات الإرهابية في شرقي إفريقيا على أمن البحر الأحمر**

accessed 16- 07- 2023. <https://www.imctc.org/ar/eLibrary/Articles/Pages/article25042022.aspx/>

(32) المرجع السابق

(33) نسرين الصباحي: **الأمن البحري في خليج غينيا: تحديات متصاعدة واستجابات متنوعة**

<https://test.ecss.com.eg/8456/> accessed 16- 07- 2023.

(34) João Paulo Borges Coelho: **African Approaches to Maritime Security: Southern Africa**, pp. 6-8

<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/mosambik/10671.pdf/> accessed 18- 07- 2023.

(35) نسرين الصباحي: "الأمن البحري في خليج غينيا..."، مرجع سابق

(36) ADF: **Piracy Down, Oil Theft Up in Gulf of Guinea**

<https://adf-magazine.com/2022/12/piracy-down-oil-theft-up-in-gulf-of-guinea/> accessed 26/ 08/ 2023.

(37) United Nations Security Council: **Resolution 2634 (2022)**

<http://unscr.com/files/2022/02634.pdf/> accessed 19- 08- 2023.

(38) The Maritime Executive: **Why Are Gulf of Guinea Pirates Shifting to Illegal Oil Bunkering?**

<https://maritime-executive.com/article/why-are-gulf-of-guinea-pirates-shifting-to-illegal-oil-bunkering/> accessed 12/ 09/ 2023.

(39) Chinedu Ndigwe: **Angola overtakes Nigeria as oil output hits seven-month low**

<https://businessday.ng/energy/article/angola-overtakes-nigeria-as-oil-output-hits-seven-month-low/> accessed 12/ 09/ 2023.

(40) João Paulo Borges Coelho: **op.cit.**, pp. 7- 8.

(41) Damião Fernandes Capitão Ginga: "Maritime Insecurity in Sub-Saharan Africa and Its Effects in The Economy of States"., in **Austral: Brazilian Journal of Strategy & International Relations**, (Rio de Janeiro: Brazilian Center for Strategy & International Relations, vol. 9, no. 18, Dec. 2020), pp. 196- 197.

(42) يقدر الخط الساحلي لمنطقة شمال غرب أفريقيا بحوالي ٤٢٢٠ كيلومترا ويمتد من المغرب إلى غينيا. ويطلق عليه النظام البيئي البحري الكبير لتيار الكناري (CCLME). وتمتد البلدان الواقعة داخل حدوده المعترف بها من الشمال إلى الجنوب لتشمل كل من: المغرب وجزر الكناري (إسبانيا) وموريتانيا وجامبيا والسنغال وجزر الرأس الأخضر وغينيا وغينيا بيساو.

(43) Dyhia Belhabib, U. Rashid Sumaila, & philippe Le Billon: "The fisheries of Africa: Exploitation, policy, and maritime security trends", **Marine Policy**, (Amsterdam: Elsevier, vol. 101), pp. 80-82. <https://10.1016/j.marpol.2018.12.021>

- (44) Food and Agriculture Organization: **Fight against illegal, unreported and unregulated fishing in West Africa: a regional challenge**,
<https://www.fao.org/documents/card/fr/c/cb1767en/>
- (45) African Union: **2050 Africa's Integrated Maritime strategy**, (AU Version: 1.0), 2012.
Available at: <https://au.int/en/documents/20130225/2050-aim-strategy/> Accessed 15/ 09/ 2023.
- (٤٦) الاتحاد الأفريقي: القرار [(Assembly/AU/Dec.252 (XIII)] الصادر عن الدورة العادية ١٣ لمؤتمر الاتحاد الإفريقي الذي عقد في سرت، ليبيا، في يوليو ٢٠٠٩.
- (47) African Union: 2050 Africa's Integrated..., **op.cit.**
- (48) Anum Khan: "Africa's Maritime Security: From Strategy to Solutions", June 2023,
Available at: <https://maritimeindia.org/africas-maritime-security-from-strategy-to-solutions/>
accessed 18- 09- 2023.
- (49) African Union: 2050 Africa's Integrated..., **op.cit.** , 21.
- (50) **Ibid**, Annex c, plan of Action (PoA).
- (51) African Union: **African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter)**, pp. 14- 16.
https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-african_charter_on_maritime_security.pdf
accessed 12/ 09/ 2023
- (52) **Ibid**, pp. 16- 18.
- (53) **Ibid**, pp. 20- 27.
- (54) **Ibid**, pp. 28- 32.
- (55) African Union: "2050 Africa's Integrated...", **op.cit.**, Articles 27, 112.
- (56) **Ibid**, Articles 19, 20, 26, 81, 83, 84, 88.
- (57) African Union: African Charter..., **op.cit.**, pp.13- 15.
- (58) African Union: "2050 Africa's Integrated...", **op.cit.**, Articles 12, 22.
- (59) African Union: African Charter..., **op.cit.**, pp. 8- 9.
- (60) African Union: "2050 Africa's Integrated...", **op.cit.**, Articles, 11, 51, 54.
- (61) African Union: African Charter..., **op.cit.**, 22.
- (62) African Union: "2050 Africa's Integrated...", **op.cit.**, Article 24.
- (63) **Ibid**, Article 95.
- (64) African Union: African Charter..., **op.cit.**, 3, 35.
- (65) Oluwafemi Sunday Kumuyi: **Challenges in the implementation of Africa's Integrated Maritime Strategy (2050)** , Available at:
https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2717&context=all_dissertations/ Accessed 17/ 10/ 2023.
- (66) African Union: **4th meeting of the strategic task force for the implementation of the 2050 Africa's integrated maritime (AIM) strategy**.
<https://au.int/en/pressreleases/20180810/4th-meeting-strategic-task-forceimplementation-2050-africas-integrated/> accessed 1/ ٠٩/ 2023.
- (67) Timothy Walker: **Reviving the AU's maritime strategy**, 2017
<https://issafrica.org/research/policy-brief/reviving-the-aus-maritime-strategy/> accessed 17/ 09/ 2023
- (68) Edwin Egede: "Institutional gaps in the 2050 Africa's integrated maritime strategy", **Journal of Ocean Law and Governance in Africa**, (Cardiff: Cardiff University's International Repository, issue 1, 2016), pp.3- 4
<https://orca.cardiff.ac.uk/id/eprint/91077/1/EGEDE%20-%20INSTITUTIONAL%20GAPS%20IN%20THE%20AIMS%28final%20copy%29.pdf>

(69) Oluwafemi Sunday Kumuyi: **op.cit.**, pp. 16- 17

(70) Edwin Egede: **op.cit.**, pp. 8- 9

(71) The United Nations: **United Nations Convention on the Law of the Sea**, 1982, Article 280, Article 282, pp. 127- 128,

https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf/ accessed 12/ 08/ 2023.

(٧٢) يضم الاتحاد الأفريقي في عضويته ٥٤ دولة أفريقية مستقلة ذات سيادة، بالإضافة إلى الجمهورية العربية الصحراوية الديمقراطية وبذلك يكون إجمالي عدد أعضاء الاتحاد ٥٥ عضو.

(73) African Union: African Charter..., **op.cit.**, pp. 33-35

(74) African Union: 2050 Africa's Integrated..., **op.cit.**, Article 105.

(75) Oluwafemi Sunday Kumuyi: **op.cit.**, pp. ٤٧ - ٤٨

(76) Manu Lekunze: **Maritime strategy in Africa: strategic flaws exposing Africa to vulnerabilities from food insecurity to external domination** <https://aura.abdn.ac.uk/handle/2164/19505/> accessed 18- 09- 2023