

مكافحة الجرائم البحرية: الأساليب والوسائل المستجدة

Combating Maritime Crimes: Emerging Methods and Means

محمد علي محمد ابوشامة

Mohamed Ali Mohamed Abu Shama

دكتوراه الدراسات البحرية – أستاذ العلوم البحرية والأمنية – الدوحة

abushama4444@gmail.com

المستخلص:

تتزايد معدلات الجرائم البحرية بتطور أساليبها وأدواتها، لتشمل الجرائم التقليدية في البحر، وجرائم التعدي على البيئة البحرية، والجرائم ذات الطابع الإرهابي، والجرائم القانونية الإدارية، والجرائم المتعلقة بانتهاك سيادة الدولة، إضافة إلى الجرائم الناشئة حديثاً. تهدف الدراسة إلى تقديم قراءة تحليلية للأساليب والوسائل المستجدة لمكافحة الجرائم البحرية، مع التركيز على المقاربات الأمنية المستخدمة للتصدي لتلك الجرائم. كما تناقش الدراسة الدور الذي لعبته التقنيات الحديثة والتكنولوجيا في تغيير ديناميكيات المواجهة ومكافحة الجرائم البحرية. اتبعت الدراسة المنهج التحليلي والمنهج الوصفي. أهم النتائج: تزايد تعقيد الجرائم البحرية وتطورها التقني يجعل من الضروري اعتماد استراتيجيات متكاملة تجمع بين التكنولوجيا والتعاون الأمني لتكون فعالة، تفاوت القدرات التقنية واللوجستية بين الدول يحد من فاعلية مكافحة الجرائم البحرية، ما يستدعي تعزيز بناء القدرات وتوحيد المعايير. أهم التوصيات: تطوير إطار قانوني دولي وإقليمي موحد يتعامل مع الجوانب التقنية والقانونية للجرائم البحرية الحديثة، الاستثمار في التقنيات الحديثة والتدريب الفني للكوادر الأمنية لتأهيلهم على مواجهة التحديات التقنية وتفعيل أدوات المراقبة والرصد.

الكلمات المفتاحية: الجرائم البحرية – المكافحة – الوسائل المستجدة.

Abstract:

Maritime crime rates are increasing as their methods and tools evolve, encompassing traditional maritime crimes, marine environmental violations, terrorist crimes, administrative legal crimes, and crimes related to the violation of

state sovereignty, in addition to newly emerging crimes. The study aims to provide an analytical reading of emerging methods and means of combating maritime crimes, with a focus on the security approaches used to address these crimes. The study also discusses the role played by modern techniques and technologies in changing the dynamics of combating and confronting maritime crimes. The study adopted an analytical and descriptive approach. The most important findings: The increasing complexity and technological sophistication of maritime crimes make it imperative to adopt integrated strategies that combine technology and security cooperation to be effective. The disparity in technical and logistical capabilities between countries limits the effectiveness of combating maritime crimes, necessitating enhanced capacity building and standardization. Key recommendations: Develop a unified international and regional legal framework that addresses the technical and legal aspects of modern maritime crimes, invest in modern technologies and provide technical training for security personnel to prepare them to meet technical challenges, and activate monitoring and surveillance tools.

Keywords: Maritime crimes – combating – emerging methods.

المقدمة:

تمثل الجرائم البحرية واحدة من أبرز التحديات الأمنية التي تواجه الدول والمجتمع العالمي في العصر الحديث، نظرا لتنوعها وتعقيدتها وامتدادها عبر الحدود. فمن جرائم القرصنة وتهريب البشر والمخدرات والأسلحة، الى جرائم التعدي على البيئة وتهديد حركة الملاحة البحرية، أصبحت هذه الأنشطة الاجرامية تشكل تهديدا مباشرا لأمن السواحل والممرات المائية الدولية. وفي مقابل هذا التهديد المتنامي، تطورت أساليب ووسائل المكافحة، مسنودة بالتقدم التكنولوجي والتحول في التكتيكات الأمنية البحرية. تستعرض الدراسة هذه التحولات في الجريمة البحرية، وتسلط الضوء على أدوات المواجهة المستجدة، في محاولة لفهم الواقع الأمني البحري وتقديم رؤية مستقبلية للمكافحة الفعالة.

مشكلة الدراسة:

تتمثل في السؤال الرئيسي: ما مدي فعالية الأساليب والوسائل المستجدة في مكافحة الجرائم البحرية في ظل تعقيد التهديدات وتطور أدوات الجريمة؟

أهمية الدراسة:

1. أهمية أكاديمية: تقديم قراءة مختصة في وسائل وأساليب مكافحة الجريمة البحرية.
2. أهمية أمنية: المساهمة في تطوير فهم متجدد للتحديات الأمنية التي تواجه الامن البحري.
3. أهمية تطبيقية: تدعم صناع القرار والجهات الأمنية في تطوير أدوات مكافحة الجريمة البحرية.

اهداف الدراسة:

1. تحليل طبيعة الجرائم البحرية وتطور اساليبها.
2. استعراض وتقييم الوسائل الأمنية والتقنيات المستجدة في المكافحة.
3. مناقشة التحديات التي تواجه الأجهزة الأمنية في التعامل مع الجريمة البحرية.
4. تقديم توصيات لتعزيز فعالية استراتيجيات مكافحة الجريمة البحرية.

حدود الدراسة:

1. حدود موضوعية: تركز على الجرائم البحرية ذات الطابع الأمني، دون التوسع في الجوانب القانونية والاقتصادية.
2. حدود مكانية: تغطي منطقة بحرية محددة تمثل بؤرا للجريمة البحرية (القرن الافريقي).
3. حدود زمانية: تعالج التحولات التي طرأت على الجريمة البحرية خلال العقدين بعد 2010 وحتى الان.

منهجية الدراسة:

1. اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي للجرائم البحرية ووسائلها وأدوات مكافحتها.

2. المنهج التحليلي للأدوات والتقنيات المستخدمة في المراقبة والمواجهة.

3. المنهج الاستشرافي لاستخلاص الدروس وتقديم رؤية مستقبلية.

مصادر المعلومات:

1. الكتب العربية والأجنبية المختصة.

2. الدراسات والبحوث الأكاديمية.

3. التقارير والمنشورات الدولية المتعلقة بالجرائم البحرية.

4. شبكة الانترنت.

مصطلحات الدراسة:

- الجرائم البحرية: الأفعال غير المشروعة المرتكبة في البحر أو تؤثر على الملاحة البحرية.
- مكافحة الجرائم البحرية: هي الإجراءات الأمنية والقانونية والتقنية المتخذة لمنع الجريمة البحرية أو الحد منه أو معاقبة مرتكبيها، عبر أدوات تقليدية أو مستحدثة.
- الأساليب الأمنية: استراتيجيات العمل الأمني المباشر لمواجهة الجريمة البحرية.
- الوسائل المستجدة: تعبر عن الأدوات الحديثة التي توظف التكنولوجيا في المجال الأمني البحري.
- الامن البحري: الحالة التي تتم فيها حماية السفن والموانئ والممرات المائية من التهديدات المختلفة.
- القرصنة البحرية: أي عمل عدائي أو عنيف يرتكب في أعالي البحار ضد سفن مدنية.
- التهديدات غير التقليدية: هي الجرائم البحرية التي لا تقع ضمن الحروب النظامية أو الصراعات بين الدول مثل الإرهاب البحري والقرصنة الإلكترونية.
- الوعي بالمجال البحري: القدرة على جمع وتحليل وتبادل المعلومات المتعلقة بالأنشطة في البحر.
- الامن السيبراني البحري: حماية الأنظمة الرقمية المستخدمة في الملاحة البحرية والبنية التحتية الساحلية من الهجمات السيبرانية.
- التعاون الأمني البحري: التنسيق المشترك بين المؤسسات الأمنية والعسكرية لتبادل المعلومات والتدريبات المشتركة أو تنفيذ عمليات موحدة لمكافحة الجريمة البحرية على مستوى الدولة أو الإقليم أو المستوى الدولي.
- التهريب البحري: نقل سلع أو اشخاص بطريقة غير قانونية.
- الإرهاب البحري: اعمال عنف أو تهديد ترتكب في البحر أو تستخدم فيه وسيلة بحرية.
- الصيد غير المشروع: نشاط صيد يتم دون مراعاة القوانين والاتفاقيات الوطنية والدولية.
- الجريمة البيئية البحرية: تشمل أفعال التعدي التي تضر بالبيئة البحرية.

الدراسات السابقة:

الدراسة الاولى: الخالدي، احمد مُجَّد عواد، وآخرون، 2021: تناولت الدراسة مقارنة للتدابير الأمنية لمكافحة الجرائم في أعالي البحار، بما في ذلك القرصنة والسطو على السفن. هدفت الدراسة لبيان أنواع التدابير الوقائية والجنائية القانونية، وتقييم سلطات الدولة السعودية والتعاون الدولي في تنفيذها. اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج الاستقرائي والتحليلي وكذلك المقارن بين التشريعات الدولية والإقليمية والنظام السعودي. اهم النتائج: انتفاء سيادة دولة بعينها على أعالي البحار والذي يخرج عن نطاق الدول الساحلية والبحر الاقليمي، اهتم المجتمع الدولي والمنظمات بمكافحة الجريمة البحرية من خلال اتخاذ مجموعة إجراءات وتدابير رامية للوقاية منها. اهم التوصيات: تحسين تنظيم السلطات الوطنية، تعزيز التعاون الإقليمي والدولي، وتحديث التشريعات الوطنية لخدمة مكافحة الجرائم البحرية، ضرورة عمل دراسات متخصصة تكفل توفير ضمانات للسفن واطقمها من الجرائم البحرية.¹

الدراسة الثانية: تركي، مني كامل، 2021: تناولت الدراسة المسؤولية الجنائية عن أفعال إرهابية وقرصنة بحرية، في ضوء التشريعات الاماراتية والدولية. هدفت الدراسة لتحليل مدي ملائمة التشريعات الوطنية والدولية في معالجة الإرهاب البحري والقرصنة. اتبعت الدراسة منهجية وصفية ومنهجية تحليلية لمقارنة الاتفاقيات الدولية مثل بروتوكول روما 1988 مع القانون المحلي. اهم النتائج: تحديد تشابهات وتباينات بين القوانين الوطنية والقوانين الدولية في التعامل مع الإرهاب البحري. اهم التوصيات: تحسين التشريعات الوطنية ومواءمتها مع الاتفاقيات الدولية لتعزيز الردع والمساءلة.²

الدراسة الثالثة: فلفلي، مني الهام، 2016: تناولت الدراسة جرائم القرصنة والسطو المسلح اللتان تمثلان تهديدا مستمرا لحرية الملاحة البحرية وسلامتها وما تشهده حاليا ومنذ عام 2008 السواحل الصومالية مع تزايد لأعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن. هدفت الدراسة الي تحليل واقع جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية والأسباب لانتشار هذه الجرائم والإجراءات والتدابير المتخذة للمكافحة. اتبعت الدراسة المنهج التحليلي. اهم النتائج: ظهور جرائم القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية وانتشارها نتيجة لعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي الذي تشهده الدولة، الاذن الممنوح من قبل مجلس الامن الدولي لقمع القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال يقتصر فقط على المياه الإقليمية لها. اهم التوصيات: التأكيد على ضرورة معالجة الأسباب الحقيقية الكامنة وراء انتشار جرائم القرصنة

¹ الخالدي، احمد مُجَّد عواد، وآخرون، التدابير الأمنية لمكافحة الجرائم بأعالي البحار (دراسة مقارنة)، رسالة ماجستير منشورة، المجلة القانونية الجزائرية، 2021، المستودع الرقمي المؤسسي لجامعة نايف العربية للعلوم الأمنية <https://repository.nauss.edu.sa//handle/>.

² تركي، مني كامل، احكام المسؤولية عن جرائم الإرهاب والقرصنة البحرية وفقا للتشريعات الاتحادية والاتفاقيات الدولية، مجلة القانون والاعمال الدولية، العدد رقم 35، 2021، [digitalrepository.ajman.ac.ae](https://digitalrepository.ajman.ac.ae/digitalrepository.ajman.ac.ae).

والسطو المسلح ضد السفن، وضع تنظيم قانوني لإجراءات مكافحة جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن يتماشى مع قواعد القانون الدولي للبحار وخاصة مع مبدأ احترام سيادة الدولة الساحلية وسلامتها الإقليمية.¹

الدراسة الرابعة: نصير، خلفه، 2021: سلطت الدراسة الضوء وحللت تداعيات الهجرة غير الشرعية في منطقة الساحل الافريقي وتحدياتها ومؤثراتها. هدفت الدراسة للتعريف بالظواهر المعاصرة مثل ظاهرة الهجرة غير الشرعية في الساحل الافريقي وآثارها وتداعياتها على امن الدول المستقبلية والمصدرة ودول العبور أيضا. اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج التحليلي. اهم النتائج: مسألة الهجرة غير الشرعية في الساحل الافريقي في الوقت الحالي تعتبر من أكبر التحديات والرهانات بالنسبة للجزائر خاصة في ظل غياب مفهوم الدولة وحالة المشاشة والانكشاف الأمني والاقتصادي والاجتماعي. اهم المقترحات: ضرورة اتخاذ استراتيجية ثنائية او متعددة الأطراف في منطقة الساحل الافريقي بين دول الدوار، ضرورة تحقيق الاستقرار والامن وتعزيز العمل والتعاون المشترك.²

الدراسة الخامسة: مصطفى، العطافي، 2020: تناولت الدراسة موضوع جرائم الاتجار بالبشر التي تتم عبر البحر ويرح وينتج عنها اعداد كبيرة من الضحايا خاصة النساء والأطفال. ويعود الانتشار الواسع لهذه الجريمة بالإضافة لعامل الربح كونها ثالث تجارة غير مشروعة في العالم بعد تهريب السلاح والاتجار في المخدرات. هدفت الدراسة لتوضيح مسألة الاتجار بالبشر عن طريق البحر بالتعرض للأساس القانوني لمكافحة الاتجار بالبشر والالتزامات القانونية للدول في هذا المجال. اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج التحليلي. اهم النتائج: ان بروتوكول مكافحة الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال وبالرغم من كونه الصك القانوني الدولي الرئيسي لمكافحة الاتجار بالأشخاص الا ان ردع هذه الجريمة في عرض البحر يتطلب مراجعة اعمال بعض النصوص القانونية الدولية الأخرى كاتفاقية قانون البحار التي جرمت تجارة الرقيق عبر البحر، ضعف احكام بروتوكول مكافحة الاتجار بالأشخاص في توفير الحماية الكاملة واللازمة لضحايا الاتجار في البحر. اهم التوصيات: ضرورة تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وذلك بالنص على مكافحة جريمة الاتجار بالبشر عبر البحر بدلا من الإبقاء على النص المتعلق بتجارة الرقيق التي لم يعد لها وجود، العمل على تأهيل وتدريب الأشخاص المكلفين بإنفاذ القانون في البحر، خلق آليات للتنسيق وتبادل المعلومات بين جميع الدول الفاعلة.³

الدراسة السادسة: ويس، طيب ابراهيم، جريمة التسلل عبر البحر عن طريق السفن التجارية، مجلة صوت القانون، المجلد رقم 8، العدد رقم 1، نوفمبر 2021: تناولت الدراسة موضوع هجرة الأشخاص خفية عن طريق السفن التجارية والسفن الناقلة للأشخاص او المسافرين لكن دون سند قانوني لامتناعها. هدفت الدراسة للتعريف بمعاهدة بروكسل الخاصة بالركاب المتسللين عبر البحر التي ابرمت عام 1957 هذه المعاهدة التي جاءت لمساعدة ربان السفينة وسلطات الميناء في الإجراءات المتخذة ضد المتسللين والآثار المترتبة حال اكتشافهم على ظهر السفينة. اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج التحليلي.

¹ فلفلي، مني الهام، جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح قبال السواحل الصومالية، مجلة التواصل في الاقتصاد والإدارة والقانون، المجلد رقم 24، العدد رقم 2، مارس 2016.

² نصير، خلفه، مخاطر الهجرة غير الشرعية بالساحل الافريقي وتداعياتها السياسية والأمنية على الجزائر: الانعكاسات وآليات المكافحة، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، المجلد رقم 8، العدد رقم 3، يونيو 2021.

³ مصطفى، العطافي، مكافحة الاتجار بالبشر عبر البحر، مجلة المحلل القانوني، المجلد رقم 2، العدد رقم 1، يونيو 2020.

خاتمة ونتائج الدراسة: ظهرت جهة جديدة مسؤولة بقسط أكبر على تسلل الركاب المتسللين عبر البحر الا وهي السلطة المينائية التي يقوم اعوانها بتسهيل مهمة التسلل (أعوان الحراسة والمراقبة)، هنالك دور كبير يلعبه الربان وطاقمه في مجال العلاقات البحرية فصلاحيهم يسد الباب امام الراكب المتسلل للعبور على ظهر السفينة وفسادهم يكون بمثابة جسر الأمان للراكب المتسلل لتنفيذ غرضه غير المشروع، من المستحسن ان تكون رقابة الدولة صارمة على اسطولها البحري بوضع شروط صارمة للتوظيف بالنسبة لأطقم السفن.¹

الدراسة السابعة: بطوش، كهينة، 2021: استهدفت الدراسة تبيان دور مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في ردع جرائم أعالي البحار، من خلال الإشكالية التي فحواها، كيف يمكن لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي مواجهة الجريمة الواقعة في منطقة أعالي البحار؟ ومن خلال البحث تلاحظ انه على الرغم تمكن مبدأ الاختصاص القضائي العالمي من ردع جرائم أعالي البحار الا ان هناك العديد من الجرائم جرت دون عقاب على الرغم من الالتزام الدولي بمقاضاة مرتكبيها، الشيء الوحيد الذي يقع هو تعريض السفينة الى إجراءات مختلفة كحق الزيارة والتفتيش والمطاردة الحثيثة للسفينة التي يشتبه في ارتكابها للجريمة. اتبعت الدراسة المنهج الوصفي والمنهج التحليلي. خاتمة الدراسة: ساهم النظام القانوني الذي يحكم مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في منطقة أعالي البحار في ردع معظم الجرائم البحرية من خلال توسيع مجال تطبيقه ليشمل معظم الجرائم البحرية التي تقع في هذه المنطقة، من مصلحة الدول تجاوز ضرورة التمسك بالسيادة والحدود الإقليمية، وضع أسباب وقوع الجرائم والوقاية منها والسيطرة عليها واتخاذها. وخلصت الدراسة لنتيجة ان مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في الدور الذي يلعبه في ردع الجرائم البحرية في أعالي البحار من خلال حق الزيارة والتفتيش والمطاردة الحثيثة للسفينة التي يشتبه في ارتكابها للجريمة.²

الدراسة الثامنة: رؤي، بلغيث، ودنيا زاد ثابت، الابعاد المستقبلية للنظم العقابية في مواجهة جرائم البيئة البحرية في إطار القانون الجنائي الاقتصادي، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد رقم 7، العدد رقم 3، سبتمبر 2022: تهدف الدراسة لإبراز معالم النظم العقابية البيئية في مواجهة جرائم البيئة البحرية في إطار القانون الجنائي الاقتصادي وتقدير فعالية نظام الردع مع تبيان نقائصه والتطورات اللازم احداثها. تناولت الدراسة تدخلات القانون الجنائي لحماية البيئة البحرية بتجريم كل صور الاعتداء عليها بالتدخل مباشرة بنصوص قانونية صارمة حيث يلعب دورا هاما لحماية البيئة البحرية عن طريق تجريم الاعمال الإيجابية والسلبية التي تلحق ضررا بالبيئة. اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي. اهم النتائج: الترسانة القانونية التي سنها المشرع الجزائري في الحفاظ على البيئة قد شابها نقص قانوني وفراغ تشريعي في مجال جرائم البيئة البحرية

¹ ويس، طيب ابراهيم، جريمة التسلل عبر البحر عن طريق السفن التجارية، مجلة صوت القانون، المجلد رقم 8، العدد رقم 1، نوفمبر 2021.

² بطوش، كهينة، نطاق تطبيق مبدأ الاختصاص القضائي العالمي في أعالي البحار، مجلة الاجتهاد القضائي، المجلد رقم 13، العدد رقم 27، أكتوبر 2021.

وتلك الجرائم المرتكبة من قبل الأشخاص الاعتبارية. اهم المقترحات: تجميع النصوص المتعلقة بحماية البيئة البحرية ضمن قانون موحد يشمل كل الاعتداءات والجرائم وكل وسائل حماية البيئة البحرية وتحقيق التنمية المستدامة في آن واحد.¹

الفروقات بين الدراسة والدراسات السابقة:

جدول رقم (1): فروقات مع الدراسات السابقة

المجال	الدراسة الحالية	الدراسات السابقة
الموضوع	تتناول الأساليب والوسائل المستجدة في مكافحة الجرائم البحرية، خاصة التكنولوجيا والتقنيات الحديثة.	ركزت معظم الدراسات السابقة على الجوانب القانونية والتشريعية أو أنواع محددة من الجرائم البحرية كالإرهاب، القرصنة، الاتجار بالبشر.
المنهجية	اعتمدت منهجاً وصفيًا وتحليليًا واستشراقيًا لتقديم رؤية مستقبلية متكاملة.	اقتصرت غالبية الدراسات على المنهج الوصفي والتحليلي، دون التوسع في الاستشراف المستقبلي.
المجال الجغرافي	تركز على القرن الإفريقي كنموذج لمنطقة نشطة للجرائم البحرية.	غالبًا ما تكون الدراسات إما عامة أو تركز على دول أو مناطق محددة مثل الخليج أو السواحل الصومالية.
التركيز	تسلط الضوء على تكامل التكنولوجيا مع التعاون الأمني، وعلى أنظمة الاستخبارات والأنظمة السيبرانية.	ركزت على التحليل القانوني أو السياسي، ولم تتوسع بنفس العمق في التقنيات الحديثة أو البعد الاستخباراتي.
نوع الجريمة	تشمل الجريمة التقليدية والمستجدة، مثل الجرائم السيبرانية البحرية والتهديدات التكنولوجية.	ركزت على القرصنة، التهريب، الهجرة غير الشرعية، الاتجار بالبشر، دون تركيز واضح على الجرائم المستحدثة.

المصدر: اعداد الباحث، 2025.

القيمة المضافة للدراسة:

1. تقدم الدراسة رؤية أمنية معاصرة حديثة تأخذ بعين الاعتبار التحولات التكنولوجية في وسائل المكافحة.

¹ رؤي، بلغيث، ودنيا زاد ثابت، الابعاد المستقبلية للنظم العقابية في مواجهة جرائم البيئة البحرية في إطار القانون الجنائي الاقتصادي، مجلة العلوم القانونية والاجتماعية، المجلد رقم 7، العدد رقم 3، سبتمبر 2022.

2. تكامل التقنية والامن بتقديم نموذج يجمع بين الاستخدام التكنولوجي (مثل الامن السيبراني والاستخبارات البحرية) وبين جهود التعاون الأمني الإقليمي والدولي.

3. بعد استشاري بتقديم توصيات واستراتيجيات مستقبلية لمكافحة الجرائم البحرية.

4. استعراض الجرائم والتهديدات المستجدة الحديثة المرتبطة بالتكنولوجيا.

5. توفر الدراسة معلومات مختصة تطبيقية يمكن ان تفيد الجهات الأمنية وصناع القرار في بناء سياسات أكثر فعالية.

تقسيم الدراسة:

1. المقدمة: اساسيات الدراسة.
2. المبحث الأول: الإطار النظري والمفاهيمي.
3. المبحث الثاني: الأساليب التقليدية في مكافحة الجرائم البحرية.
4. المبحث الثالث: وسائل مكافحة الجرائم البحرية.
5. المبحث الرابع: التحديات الأمنية والعملية.
6. المبحث الخامس: الاستراتيجيات المقترحة وإطار تكاملي لمكافحة الجرائم البحرية.
7. المبحث السادس: نحو إطار تكاملي لمكافحة الجرائم البحرية – النتائج والتوصيات.

المبحث الأول: الإطار النظري والمفاهيمي

المطلب الأول: مفهوم الجريمة البحرية وتعريفها القانوني والأمني:

أولاً: التعريف القانوني للجريمة البحرية: يقصد بالجريمة البحرية من الناحية القانونية، كل فعل يرتكب في البحر او في منطقة خاضعة للولاية البحرية للدولة، ويشكل خرقاً لنصوص القوانين البحرية او القوانين العامة التي تنطبق على هذا النطاق، سواء تعلق ذلك بالقرصنة او التهريب او الصيد غير المشروع او الاعتداء على السفن او الأشخاص الموجودين عليها، ويستند في ذلك الى القواعد الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وخاصة المواد من (100) الى 107.¹

تعريف الجريمة البحرية حسب مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (هي أي جريمة ترتكب في المحيطات او البحار او الأنهار او المياه الساحلية) وقد تكون جريمة محلية كالسطو المسلح في البحر او الصيد غير المشروع قبالة السواحل او جريمة منظمة عابرة للحدود، كما هو الحال عندما تنقل شبكة إجرامية مخدرات من دولة لأخرى.²

¹ الأمم المتحدة، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، نيويورك، منشورات الأمم المتحدة، 1983، ص 64-70.

² https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/2025/June/explainer_-what-is-maritime-crime.html

ثانيا: التعريف الأمني للجريمة البحرية: من الناحية الأمنية تعرف الجريمة البحرية بانها: أي فعل عدائي أو مخالف للقانون في البحر ام في المناطق الساحلية، ويشكل تهديدا لأمن الملاحة البحرية أو المصالح الاقتصادية أو السياسية أو البيئية للدولة الساحلية، وتشمل هذه الأفعال: الإرهاب البحري، التهريب بأنواعه (أسلحة، بضائع، مخدرات، اشخاص)، الهجرة غير الشرعية، الاعتداء على المنشآت البحرية، والتلوث المتعمد، وقد اشارت المنظمة البحرية الدولية (IMO) الى ان الامن البحري اصبح مفهوما شاملا يربط بين الجرائم التقليدية والاعمال الارهابية، ما يستدعي تطوير آليات الرصد والردع¹.

ثالثا: خصائص الجريمة البحرية: تتسم الجريمة البحرية بعدة خصائص تجعل من مكافحتها امرا معقدا ومن أبرز هذه الخصائص:²

1. الطبيعة العابرة للحدود: حيث لا تقتصر على نطاق دولة واحدة بل تمتد عبر المياه الإقليمية والدولية.
2. التخفي والتعقيد: في التنفيذ حيث نجد ان الجماعات الاجرامية تستغل الثغرات القانونية بين الدول او ضعف الرقابة في أعالي البحار.
3. صعوبة تحديد المسؤولية: قد يكون من الصعب تحديد المسؤولية الجنائية في الجرائم البحرية بسبب تعدد الأطراف المعنية، واختلاف القوانين الوطنية، وصعوبة جمع الأدلة.
4. تحديات انفاذ القانون: تواجه أجهزة انفاذ القانون تحديات كبيرة في مكافحة الجريمة البحرية، بما في ذلك محدودية الوصول الى المناطق البحرية، والتكاليف الباهظة لعمليات المراقبة والانفاذ المستمرة، وصعوبة التنسيق بين الدول.
5. التأثير الاقتصادي: يمكن ان يكون للجرائم البحرية تأثير كبير على الاقتصاد العالمي حيث تعتمد التجارة العالمية على النقل البحري بما يعادل تقريبا 80%.
6. التهديد للأمن البحري: تشكل الجرائم البحرية تهديدا لأمن وحركة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح والممتلكات على السفن، بالإضافة الى تهديدها للأمن البيئي.
7. الاستغلال التكنولوجي: غالبا ما تستخدم التقنيات الحديثة في ارتكاب الجرائم البحرية، مثل استخدام أنظمة تحديد الموقع (GPS) في القرصنة البحرية، او استخدام الطائرات والزوارق المسيرة في تنفيذ عمليات التهريب، او شبكات التواصل الاجتماعي في التخطيط كذلك لعمليات التهريب او الإرهاب.
8. التنوع: في الأهداف والأساليب والانشطة ما بين جرائم مالية كالتهريب والقرصنة، وجرائم أمنية كالهجوم على السفن التجارية وحاملات النفط.
9. الحاجة الى التعاون الدولي: نظرا لصعوبة فرض السيطرة الشاملة على أعالي البحار حيث تبرز أهمية تفعيل الاتفاقيات والتنسيق الأمني متعدد الأطراف.

¹ International Maritime Organization (IMO), "Maritime Security Manual: Measures to enhance maritime security", IMO Publishing, London, 2015, p. 12-14.

² <https://www.google.com/search>, 2025/7/27. الاحد - خصائص الجريمة البحرية

المطلب الثاني: تصنيف الجرائم البحرية:

كانت الجرائم البحرية وما زالت تمثل خطرا على الامن البحري، وتتطلب جهودا قانونية وامنية لمكافحةها والتصدي لها، تم تصنيف وتنظيم الجرائم البحرية كالآتي:¹

أولا: الجرائم البحرية التقليدية: تشمل الجرائم البحرية التي عرفت منذ القدم:

1. القرصنة البحرية: وهي الهجمات التي تشن من قبل سفن غير مشروعة يستخدمها الخارجين عن القانون على سفن اخري في أعالي البحار بغرض السرقة او الابتزاز.
2. السطو المسلح في البحر: وهي الهجمات المسلحة التي تشابه القرصنة ولكنها تقع داخل نطاق المياه الإقليمية.
3. التهريب البحري: كتهريب البضائع دون تصاريح، او النقل غير القانوني للأسلحة والممنوعات عبر الحدود البحرية.
4. الصيد غير المشروع: ويشمل صيد الأنواع المختلفة للأحياء المائية المحمية وغيرها، او الصيد في مناطق محظورة دون اذن مسبق.
5. الاتجار بالبشر عبر البحر: يتم باستخدام السفن لنقل مهاجرين او ضحايا الاتجار بغرض (الاستفادة المالية من الرسوم، الرقيق الأبيض، تجارة الاعضاء).
6. التسلل عبر البحر (المسافرين خلسة): يخالف القانون كل شخص يصعد على متن سفينة خلسة دون علم مالكيها او قبضتها ويخفي نفسه بقصد السفر الي وجهة ما دون دفع الرسوم او اتباع الإجراءات القانونية، وغالبا ما يكون ذلك في المياه الدولية او في موانئ المغادرة.

ثانيا: جرائم التعدي على البيئة البحرية: الجرائم التي تؤثر على البيئة البحرية:

1. التلوث البحري (المتعمد): بتصريف او تفريغ النفط، النفايات السامة، المواد الكيميائية او النووية، القمامة، وذلك من السفن او المنصات البحرية.
2. تفريغ مياه التوازن (الصابورة): وهي المياه المستخدمة في توازن السفن الفارغة بعد عمليات إنزال البضائع وقيام السفن بتحميل المياه للمساعدة في حفظ توازن السفينة اثناء مواصلة الرحلة البحرية وتفريغ هذه المياه في مناطق بحرية اخري اثناء الاقتراب من موانئ الشحن (مما يغير في ويؤثر في التنوع البيئي البحري).

ثالثا: الجرائم ذات الطابع الإرهابي:

¹ International Maritime Organization (IMO), "Report on Emerging Maritime Crimes", London, 2022, p. 15–22.

1. الإرهاب البحري: وهو استهداف السفن او الموانئ البحرية او منشآت ومنصات النفط والغاز (لأغراض سياسية او غيرها).
 2. اختطاف السفن: الاختطاف المدني او السياسي للسفن لأغراض محددة سلفا.
 3. زرع عبوات ناسفة في الموانئ او السفن.
- رابعا: الجرائم القانونية الإدارية:
1. التزوير البحري: للمستندات والوثائق والشهادات الخاصة بالطاقم وإجراءات الشحن والعقود.
 2. انتحال الهوية البحرية: كتغيير اسم السفينة او الرقم الممنوح من المنظمة البحرية الدولية (IMO.N) او العلم الذي ترفعه السفينة.
 3. رفض التعاون مع السلطات البحرية: مثل التهرب من التفتيش او رفض إعطاء معلومات لازمة.
- خامسا: الجرائم المتعلقة بانتهاك سيادة الدولة:
1. انتهاك الحدود البحرية او المياه الإقليمية: عبر او بنشاط غير مصرح به في المياه الإقليمية او المنطقة الاقتصادية الخالصة للدولة.
 2. التنقيب غير القانوني عن الموارد البحرية: مثل استخراج النفط او المعادن بدون اذن الدولة الساحلية.
- سادسا: الجرائم الناشئة حديثا:
1. الجرائم السيبرانية: التي تستهدف البنية الالكترونية للمنظومات البحرية المختلفة ووسائلها المستخدمة في الملاحة او الاتصالات او التجارة الالكترونية او البنية التحتية للموانئ الذكية.
 2. الجرائم المتنوعة المستخدمة للطائرات والزوارق والغواصات المسيرة.
- المطلب الثالث: تطور الظاهرة في السياق الإقليمي والدولي:**

أولا: تطور الجريمة البحرية على المستوى الدولي: على الصعيد الدولي برزت تحولات نوعية في شكل الجريمة البحرية منها:¹

1. التحول من القرصنة التقليدية الي الإرهاب البحري، خصوصا بعد احداث 11 سبتمبر 2001، ما دف الي ادخال البعد الأمني البحري في السياسات العالمية.
2. تزايد الهجرة غير الشرعية عبر البحار، خاصة من افريقيا الي اوروبا، ومن أمريكا اللاتينية نحو الولايات المتحدة الامريكية.

¹ UNODC (United Nations Office on Drugs and Crime), "Transnational Organized Crime in the Fishing Industry", United Nations Publications, New York, 2011, p. 45–49.

3. بروز تهديدات غير تقليدية مثل الهجمات السيبرانية على السفن وأنظمة الموانئ، وكذلك استخدام الطائرات المسييرة في الهجوم على السفن او في التهريب.
- ثانيا: تطور الجريمة البحرية في السياق الإقليمي (المنطقة العربية): في المنطقة العربية (خاصة باب المندب وخليج عدن) تطورت الجريمة البحرية بشكل واضح، لعدة أسباب:¹
1. عدم الاستقرار الأمني في بعض الدول الساحلية (كاليمن والصومال)، مما ادي الي ظهور شبكات تهريب أسلحة ومخدرات وهجرة غير نظامية (سواحل ليبيا).
 2. القرصنة البحرية في خليج عدن وباب المندب والتي استدعت تدخلا دوليا مباشرا (استخدمت الجماعات المسلحة الطائرات المسييرة في الهجوم على السفن في تطور لأساليبها).
 3. ضعف التنسيق البحري الاقليمي، ما زاد من هشاشة مراقبة السواحل.
 4. تطور شبكات تهريب المخدرات من شرق المتوسط الي أوروبا عبر الموانئ اللبنانية والسورية.
- ثالثا: العوامل المؤثرة في تطور ظاهرة الجرائم البحرية: هناك عدة عوامل أسهمت في تفاقم الجريمة البحرية وتطورها، منها:²
1. العولمة وتحرير التجارة، مما زاد من حركة الشحن والنقل البحري، وبالتالي وفر بيئة خصبة للجريمة.
 2. الثورات التكنولوجية التي اتاحت للجماعات الاجرامية وسائل حديثة وجديدة للتخطيط والتنفيذ.
 3. الثغرات القانونية بين الدول خاصة في المياه الإقليمية، مما يحد من فعالية الملاحقة القانونية.
 4. ضعف التنمية في المناطق الساحلية ما يجعل السكان المحليين عرضة للتجنيد والاستغلال في أنشطة غير مشروعة.

المبحث الثاني: الأساليب التقليدية في مكافحة الجرائم البحرية

المطلب الأول: الدور الأمني للدول الساحلية:

تعد الدول الساحلية الفاعل الأساسي في مكافحة الجرائم البحرية نظرا لقربها الجغرافي من مسرح الاحداث، وامتلاكها الولاية القانونية على المياه الإقليمية، ويمكن تلخيص دورها الأمني في الآتي:³

¹ مقابلة مع الكابتين هشام على الجمعي، مستشار العلوم البحرية والتدريب، مركز التدريب والتأهيل البحري، الدوحة، الاربعاء 2025/7/9، الساعة 0800.

² مقابلة مع الكابتين المهندس جعفر حسين ادريس، مستشار العلوم البحرية والتدريب، مركز التدريب والتأهيل البحري، الدوحة، الاربعاء 2025/7/9، الساعة 0900.

³ الأمم المتحدة، "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار"، نيويورك، 1982، المادة 17-21، ص 42-45.

أولاً: الرقابة الأمنية على المياه الإقليمية: تتحمل الدول الساحلية مسؤولية مراقبة مياهها الإقليمية التي تمتد 12 ميلاً بحرياً من خط الأساس، استناداً إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، وتشمل مهام الرقابة:

1. دوريات بحرية لحراسة السواحل.
 2. تفتيش السفن الأجنبية المشتبه بها.
 3. تنفيذ القانون الوطني على المخالفات داخل نطاق المياه السيادية.
 4. تعتمد العديد من الدول على قوات حرس أو خفر السواحل لتطبيق هذا الدور الحيوي خصوصاً في حالات التهريب والصيد غير المشروع.
- ثانياً: إنشاء وحدات متخصصة في الأمن البحري: بادرت العديد من الدول الساحلية إلى إنشاء وحدات أمنية بحرية متخصصة، تضم عناصر مدربة على العمليات ومكافحة الجرائم البحرية، ومجهزة بتقنيات مراقبة واستجابة عالية، ومن أبرز وظائف هذه الوحدات:¹

1. مكافحة القرصنة البحرية والهجمات المسلحة.
 2. التدخل في حالات الطوارئ البحرية ومكافحة الجرائم.
 3. التعامل مع الحوادث الأمنية في الموانئ والمنشآت الساحلية.
- ثالثاً: التعاون الأمني الإقليمي والدولي: نظراً للطبيعة العابرة للحدود في الجرائم البحرية، تسعى الدول الساحلية إلى تعزيز التعاون الأمني مع الدول الأخرى والمنظمات الدولية، مما يساهم في تقليص الجرائم البحرية وتقييد انشطتها، عبر:²

1. المشاركة في العمليات والتدريبات البحرية المشتركة (مثل عملية اتلانتيك في القرن الأفريقي).
2. تبادل المعلومات والخبرات الاستخباراتية.
3. توقيع اتفاقيات أمنية مع الدول المجاورة لتأمين الممرات الحيوية.

المطلب الثاني: التعاون الإقليمي والدولي:

أولاً: الاتفاقيات الدولية متعددة الأطراف: أبرمت العديد من الاتفاقيات والمعاهدات التي تهدف إلى تعزيز الأمن البحري، وتنسيق الجهود بين الدول، من أبرزها:

¹ <https://www.interpol.com>, 2025/7/20, مكافحة الجريمة البحرية.

² International Maritime Organization (IMO), "Maritime Security and Piracy Reports", IMO Publishing, London, 2021.

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS)، التي وضعت الإطار القانوني للتعامل مع القرصنة البحرية في أعالي البحار.
 2. اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية 1988 (SUA)، التي وسعت مفهوم الجرائم البحرية لتشمل الإرهاب البحري.
 3. مدونة امن السفن والمرافق المينائية (ISPS)، التي دخلت حيز التنفيذ عام 2004.
- ثانيا: المبادرات الإقليمية لمكافحة الجريمة البحرية: ظهرت عدة مبادرات تهدف الى تعزيز التنسيق بين الدول المتجاورة لمواجهة الجرائم البحرية، منها:
1. اتفاقية او كود جيبوتي 2009، التي وقعتها دول شرق افريقيا والبحر الأحمر.¹
 2. الاتفاقيات الأمنية البحرية لدول الخليج العربي، التي تسعى الى التنسيق الأمني في مجالات مكافحة الجرائم البحرية المختلفة.
- ثالثا: تبادل المعلومات والعمليات المشتركة: التعاون في مجال تبادل المعلومات الاستخباراتية وتنفيذ العمليات المشتركة يعد من أكثر الأساليب التقليدية فاعلية في مكافحة الجرائم البحرية وللاستجابة السريعة الفعالة للتهديدات البحرية، ويشمل:²
1. انشاء مراكز تنسيق بحرية إقليمية مثل (مركز في خليج عدن SHADE، مركز في فرنسا MICA).
 2. أنظمة المراقبة عبر الأقمار الاصطناعية والتقنيات الحديثة لتتبع السفن.
 3. تنظيم المناورات والتدريبات البحرية المشتركة.
- المطلب الثالث: الإطار القانوني لمكافحة الجريمة البحرية:**
- أولا: الإطار القانوني الدولي: يعد الإطار القانوني حجر الأساس في الجهود الرامية الى مكافحة الجرائم البحرية، ويتوزع هذا الإطار بين القواعد الدولية والتشريعات الوطنية، والاتفاقيات الإقليمية التي تهدف الى تجريم الأفعال البحرية غير المشروعة، وتنظيم آليات المتابعة والعقاب. من أبرز الاتفاقيات والمعاهدات الدولية:³
1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (UNCLOS)، المرجع الأساسي ونظمت مسألة القرصنة البحرية، وفرضت التزاما دوليا بالتعاون في مكافحتها.

¹ https://treaties.un.org/doc/source/events/2009/Treaties/list_arabic.

² International Maritime Security Construct (IMSC), "Annual Maritime Security Report", Bahrain, 2022, p. 31–35.

³ International Maritime Security Construct (IMSC), "Annual Maritime Security Report", Bahrain, 2022, p. 31–35.

2. اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 (SUA)، والتي وسعت نطاق الجريمة ليشمل الاعمال الإرهابية.
3. مدونة امن السفن والمرافق المينائية لعام 2004 (ISPS - Code) والتي الحققت باتفاقية سلامة الأرواح والممتلكات بالبحر (SOLAS)، والتي تهدف لتعزيز الامن في السفن والموانئ.
4. الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن (MARPOL) وقعت عام 1973 ودخلت حيز التنفيذ 1983، تهدف الي الحد من تلوث البحار من خلال التحكم في تصريف الملوثات من السفن.
5. الاتفاقية الدولية لضبط وإدارة مياه الصابورة والرواسب من السفن لعام 2004، تهدف الي منع تصريف مياه الاتزان في المياه الإقليمية وفي المياه القريبة من السواحل.
6. الاتفاقية الدولية بشأن منع التسلل (المسافرين خلسة) لعام 1957، تهدف الي وضع قواعد وإجراءات للتعامل مع المتسللين على متن السفن بدون أوراق رسمية.
7. اتفاقية التدابير الرامية لمنع الصيد غير القانوني المعتمدة من منظمة (FAO) لعام 2001 ودخلت حيز التنفيذ عام 2016، تهدف الي مكافحة الصيد غير القانوني وغير المنظم.
8. اتفاقية مكافحة الجرائم السيبرانية (بودابست) لعام 2001، اتفاقية أوروبية للتصدي للجرائم الانترنت.
9. اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام 1988، تهدف الي منع الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية عبر البحار من خلال التعاون الدولي وتبادل المعلومات ومكافحة الجريمة المنظمة.
- ثانيا: التشريعات الوطنية للدول الساحلية: كل دولة لها سيادتها على مياهها الإقليمية، وتصدر تشريعات وطنية لمكافحة الجرائم البحرية ضمن حدودها (عادة تتوافق التشريعات الوطنية مع الاتفاقيات والمعاهدات الدولية)، وتشمل هذه التشريعات:¹
 1. قوانين مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح.
 2. قوانين مكافحة التهريب البحري.
 3. قوانين الجمارك والموانئ والملاحة التجارية.
 4. قوانين مكافحة الإرهاب البحري وحماية البنية التحتية الساحلية.
 5. قوانين حماية البيئة البحرية.
 6. قوانين مكافحة تجارة الممنوعات والمؤثرات العقلية.
- ثالثا: العقوبات والقيود في مكافحة الجريمة البحرية:

تواجه أصحاب المصلحة المشاركين في مكافحة الجريمة البحرية عقوبات متداخلة تتمثل في الآتي:²

¹ مرجع سابق. https://treaties.un.org/doc/source/events/2009/Treaties/list_arabic

² وزارة العدل القطرية، البوابة القانونية، الجريدة الرسمية، <https://www.almeezan.qa>

1. التعقيدات القضائية: يكمن التحدي الأساسي في مكافحة الجريمة البحرية في تحديد الولاية القضائية على الأنشطة الاجرامية التي تحدث في أعالي البحار. مما يجعل من الصعب تحديد الدولة التي لديها سلطة محاكمة الجناة، في ظل وجود تعقيد كبير يتمثل في تداخل جنسيات مختلفة للسفينة المنتمية لدولة وترفع علم دولة أخرى وربانها وطاقمها متعدد الجنسيات، هذا التعقيد يمكن ان يؤخر الإجراءات القانونية ويعيق إجراءات سريعة ضد المجرمين.
2. عدم التنسيق بين الدول: تتطلب مكافحة الجريمة البحرية التعاون الدولي، ويظهر تحقيق التنسيق صعوبة بسبب اختلاف الأنظمة القانونية والمصالح السياسية وقيود الموارد، فلكل دولة أولوياتها ومواردها المحدودة المخصصة للأمن البحري، مما يؤدي لفجوات في مشاركة مكافحة الجرائم والعمليات المشتركة.
3. عدم كفاية قدرات الكشف والمراقبة: يمثل اتساع البحار والمحيطات عقبة كبيرة عندما يتعلق الامر بالكشف عن أنشطة الجريمة البحرية ومراقبتها.
4. عدم كفاية الأطر القانونية: تتطلب المقاضاة الفعالة لقضايا الجرائم البحرية اطاراً قانونية تعالج التحديات التي تطرحها الجريمة البحرية، وقد تفتقر بعض الدول الى تشريعات شاملة او تواجه صعوبات في تنفيذ القوانين لأسباب مختلفة، بما في ذلك عدم الاستقرار السياسي او الفساد.
5. العوامل الاقتصادية: غالباً ما تزدهر الجريمة البحرية في المناطق ذات التباينات الاقتصادية وهيكل الحكم الضعيفة، ويمكن للفقر والبطالة وعدم وجود سبل عيش بديلة ان يدفع الافراد نحو الجريمة كوسيلة للبقاء.

المبحث الثالث: وسائل مكافحة الجرائم البحرية

المطلب الأول: وسائل مكافحة الجرائم البحرية:

أولاً: الوسائل الأمنية والعسكرية: تشكل الوسائل الأمنية والعسكرية الأداة القوية والاساسية للتصدي للجريمة البحرية، وتشمل:¹

1. نشر الدوريات البحرية المنتظمة من قبل قوات حرس السواحل او القوات البحرية في المياه الإقليمية.
2. المراقبة المستمرة بمختلف الوسائل المتاحة خصوصاً للمناطق النائية وغير المأهولة.
3. استخدام الدوريات البحرية المزودة بأجهزة الكشف والرصد والاتصال الحديثة.
4. المناورات والتدريبات والعمليات المشتركة.

ثانياً: الوسائل التقنية والتكنولوجية المستجدة: يتمثل استخدام التكنولوجيا لتعزيز مكافحة الجرائم البحرية في الآتي:²

¹ الجريمة البحرية، 2025/5/10، <https://fastercapital.com/kalimat/>.

² مقابلة مع الكابتين صلاح الدين هارون الحسين، مستشار العلوم البحرية والتدريب، مركز التدريب والتأهيل البحري، الدوحة، الاحد 2025/7/13، الساعة 0930.

1. أنظمة المراقبة المعززة: تعتبر المراقبة الفعالة أحد أهم أساليب مكافحة الجرائم البحرية، ومكنت التطورات التكنولوجية من تطوير أنظمة مراقبة متطورة توفر المراقبة في الوقت الفعلي للأنشطة البحرية، تستخدم هذه الأنظمة صورا للأقمار الاصطناعية وأنظمة الرادار وأجهزة الاستشعار المتقدمة للكشف عن الأنشطة المشبوهة في المناطق عالية الخطورة، كمثال يسمح نظام التعريف الآلي (AIS) للسلطات بتتبع حركة السفن وتحديد التهديدات المحتملة، وتم حاليا دمج أنظمة المراقبة مع خوارزميات الذكاء الاصطناعي (AI).
 2. المركبات غير المأهولة: ظهرت كأدوات ذات قيمة عالية في مكافحة الجريمة البحرية، تجهز بالكاميرات عالية الدقة وقدرات تصوير حراري، يمكن للطائرات بدون طيار اجراء مراقبة جوية على المناطق البحرية الشاسعة التي تشكل تحديا للمراقبة، حيث توفر خلاصات فيديو تكشف الأنشطة المشبوهة والسفن المشاركة في ممارسات غير قانونية مثل الاختطاف او التهريب، وكذلك تساعد في عمليات البحث والإنقاذ اثناء هجمات القراصنة او مواقف الرهائن.
 3. التكنولوجيا الجغرافية المكانية (GIS): يمكن للسلطات تحليل البيانات المكانية المتعلقة بالجرائم البحرية، بما في ذلك مواقع الهجوم والممرات والمناطق الساخنة، وتساعد هذه المعلومات في تحديد المناطق عالية الخطورة وتنشر هذه المعلومات وفقا لذلك، وتستخدم كذلك نظم المعلومات لإنشاء خرائط تفاعلية توفر تحديثات في الوقت الفعلي لحدوث الجرائم.
 4. تدابير الامن السيبراني: مع زيادة الاعتماد على الأنظمة الرقمية في النشاطات البحرية، أصبح الامن السيبراني مصدر قلق حاسم، وغالبا ما يستغل القراصنة نقاط الضعف في أنظمة تحكم السفن او شبكات الاتصال للوصول غير المصرح به او تعطيل العمليات البحرية، مما يتطلب مزيدا من أنظمة جدران الحماية المتقدمة وبروتوكولات التشفير.
- ثالثا: الوسائل القانونية والمؤسسية: لا تكتمل مكافحة الجريمة البحرية دون إطار قانوني وتنظيمي ومؤسسي يضمن انفاذ القوانين وملاحقة الجناة، ومن اهم هذه الوسائل:

1. انشاء وحدات قانونية بحرية مختصة بمتابعة الجرائم ذات الصلة.
2. ابرام اتفاقيات ثنائية وإقليمية لتبادل المتهمين او تسليمهم.
3. تحديث القوانين الوطنية البحرية لتشمل الجرائم البحرية الناشئة مثل الجرائم السيبرانية.
4. الانضمام للمعاهدات الدولية البحرية.

المطلب الثاني: استخدام الوسائل المستجدة والتكنولوجيا في مكافحة الجرائم:

أولا: أنظمة المراقبة الذكية والاستشعار عن بعد: شهدت السنوات الأخيرة تطورا كبيرا في توظيف التكنولوجيا لمكافحة الجرائم البحرية خصوصا بعد ان أصبحت التهديدات أكثر تعقيدا وتنوعا. وتشمل هذه الوسائل تقنيات رقمية، ومراقبة ذكية، وأنظمة دفاع الكترونية متطورة. تمنح أنظمة المراقبة الذكية ميزة الكشف المبكر عن التهديدات البحرية وتشمل:¹

¹ الجريمة البحرية، 2025/5/10، مرجع سابق، <https://fastercapital.com/kalimat/>

1. أنظمة التعارف الآلي على السفن (AIS): تتيح تتبع موقع السفن وتحركاتها في الزمن الفعلي.
 2. أنظمة التحديد بعيد المدى (LRIT): تستخدم من قبل الدول لتتبع السفن في نطاقات بعيدة خارج مياهها الإقليمية.
 3. الأقمار الاصطناعية عالية الدقة: التي يمكنها تصوير السفن حتى في الليل أو الظروف الجوية السيئة، وتستخدم في مكافحة التهريب والتلوث البحري.
 4. الرادارات الساحلية المتطورة: التي تكشف التحركات غير المشروعة ضمن نطاق المياه الإقليمية.
 5. الكاميرات الحرارية النهارية والليلية: تستخدم في السواحل والمناطق غير المأهولة ضمن نطاق مداها.
- ثانيا: الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات الضخمة: بدأت الجهات والمنظمات البحرية الدولية في استخدام أدوات الذكاء الاصطناعي (AI) وعلوم البيانات لتحسين الاستجابة والتنبؤ بالجريمة البحرية، هذه التقنيات تعزز القدرة على الرصد الاستباقي وتقليل الاعتماد على الدوريات البشرية المكلفة، باستخدام التقنيات الآتية:¹
1. التحليل التنبؤي: يستخدم بيانات الجرائم البحرية السابقة ومسارات السفن لتوقع المواقع المحتملة للقراصنة أو التهريب.
 2. التعرف على الأنماط السلوكية للسفن كالبقاء في البحر لفترات غير مبررة أو تغيير مفاجئ في خطوط السير والمسارات البحرية.
 3. الربط بين قواعد البيانات الدولية لتعقب السفن التي تستخدم هويات مزيفة أو مكررة.
- ثالثا: الامن السيبراني البحري: مع ازدياد الاعتماد على الأنظمة الرقمية أصبحت السفن والموانئ عرضة لهجمات وقراصنة الكترونية قد تعطل أنظمة الملاحة البحرية أو تستخدم لاختراق شبكات لوجستية لسلاسل حركة النقل البحري، وقد تبنت المنظمة البحرية الدولية (IMO) توجيهات صريحة لدمج الامن السيبراني ضمن خطط الإدارات البحرية للدول بحلول عام 2021، ومن أبرز التقنيات المستخدمة لمواجهة هذه المخاطر:²

1. أنظمة الحماية من اختراق أنظمة الملاحة مثل (GPS Spoofing).
2. جدران الحماية (Firewalls) وأدوات كشف التسلل في أنظمة ادراء السفن والموانئ.
3. تدريب الطواقم البحرية على الامن السيبراني وفرض البروتوكولات الصارمة على الاتصالات الرقمية.

¹ European Maritime Safety Agency (EMSA), "Integrated Maritime Services: Satellite-Based Monitoring", Lisbon, 2020, p. 12–16.

² UNODC, "Artificial Intelligence in Maritime Security: Emerging Applications", Vienna, 2022, p. 21–24.

رابعا: بناء القدرات الاستخباراتية البحرية: تعد الاستخبارات البحرية عنصرا حاسما في العمليات الوقائية والاستباقية لمواجهة الجريمة البحرية، وتركز على:¹

1. جمع وتحليل البيانات من الأقمار الاصطناعية والرادارات البحرية.
 2. رصد وتحليل تحركات السفن المشبوهة او التي تغلق أنظمة التتبع الالكتروني.
 3. استخدام التحليل الشبكي لتحديد الروابط بين الأطراف المتورطة في التهريب او القرصنة او الإرهاب البحري.
 4. العمل المشترك مع الأجهزة الأمنية والانتربول لتبادل المعلومات عن الجماعات والعصابات الاجرامية العابرة لحدود الدول.
- المطلب الثالث: قراءة تحليلية واحصائية للجرائم البحرية:**

أولا: مبررات اقتصار الدراسة على احصائيات ظاهري القرصنة والسطو المسلح: اكتفت الدراسة على الظاهرتين دون غيرها من الجرائم البحرية للأسباب الآتية:

1. خصوصية الظاهرتين وأثرهما الاستراتيجي: تمثلان أكثر أنماط الجريمة البحرية تأثيرا على التجارة الدولية وامن الامدادات، وترتب عليهما تعطيل لخطوط الامداد العالمية، تحديد لأمن الطاقة والغذاء، ارتفاع تكاليف التأمين البحري والشحن، تدخلات عسكرية ودبلوماسية دولية مستمرة وشبه دائمة في المنطقة، وعليه تعتبران من المهددات الأكبر لأمن وحركة الملاحة البحرية.
2. قابلية الرصد والاحصاء: خلافا لبعض الجرائم الأخرى (تهريب البشر، الصيد غير المشروع، التلوث المتعمد)، فان القرصنة والسطو المسلح كحوادث موثقة رسميا من قبل منظمات دولية مثل مكتب الشحن الدولي (IMB) والمنظمة البحرية الدولية (IMO). توجد لها بيانات كمية دقيقة تساعد على رصد التحولات الزمانية والمكانية (عدد الهجمات، نوعها، طبيعة الاستجابة). يسهل التحقق من صحتها عبر مصادر متعددة، وبالتالي هي أكثر قابلية للتحليل الاحصائي والمنهجي.
3. مسار تحولها واضح وقابل للتحليل: ذلك من خلال البيانات للفترة (2010 – 2025)، يمكن رصد: دورات صعود وانخفاض في نشاط القرصنة، أنماط العودة التدريجية او تغير في شكل الهجمات (هجمات الحوثيين).
4. التمايز المفاهيمي بين القرصنة والإرهاب: هجمات الحوثيين منذ أواخر 2023 تمثل تحديد مسلح طابعه عسكري سياسي وتخرج عن التعريف القانوني الكلاسيكي للقرصنة المرتبطة بدوافع مالية (يمكن اعتبارها تهديدات أمنية دولية).

ثانيا: احصائيات الجرائم البحرية (قرصنة و سطو مسلح): في منطقة خليج عدن وباب المندب والسواحل الصومالية خلال الفترة من 2010 – 2025:

¹ International Maritime Organization (IMO), "Guidelines on Maritime Cyber Risk Management (MSC-FAL.1/Circ.3)", London, 2021, p. 7–10.

1. فترة ذروة الجرائم والتراجع (2010 – 2014):¹

- بلغ عدد هجمات القرصنة في السواحل الصومالية وخليج عدن ذروته عام 2011 بأكثر من (237) هجوما، ما شكل أكبر تركيز وحشد للقرصنة في هذه المنطقة.
- في أول ثلاثة أشهر من عام 2011، تم تسجيل عدد (97) هجوما فقط على السواحل الصومالي، مقارنة بعدد (35) هجوما في نفس الفترة لعام 2010.
- تراجع العدد بشكل حاد بعد 2011 بفضل العمليات المشتركة الدولية مثل عملية (Ocean Shield) للنااتو وعمليات (Atlanta) التابعة للاتحاد الأوروبي.

2. الفترة المتوسطة (2015 – 2020):²

- استمر التراجع وانخفض عدد الحوادث تقريبا الى مستوى منخفض جدا، بلغت عدد 2 حالة فقط عام 2014 نتيجة للجهود الدولية المشتركة لمكافحة الجريمة.
- توقفت قرصنة السفن الكبرى تقريبا بين 2016 و2020، وبلغ عدد الهجمات الفعلية او المحاولة صفرا تقريبا.

3. الانعكاس والعودة المحدودة (2021 – 2025):³

- في عام 2021 تم رصد عدد 6 حوادث مشتبه بها ضمن خليج عدن وباب المندب، وانخفاض ملحوظ مقارنة بعام 2020 الذي شهد عدد 13 حادثة منه عدد 3 هجمات مباشرة على السفن.
- عام 2023 شهد أكثر من عدد 20 محاولة اختطاف وهجوم مسلح، أبرزها هجوم القرصنة على السفينة (MV Abdullah) في مارس 2023 وخطف طاقمها وطلب فدية.
- في عام 2024 تم تسجيل عدد 7 حوادث في السواحل الصومالية.
- في العام 2025 لا توجد أي حالات قرصنة او سطو مسلح رسمي مسجل في مضيق باب المندب او خليج عدن، شهدت المنطقة تهديدات بحرية وتنظيمات مسلحة اثرت بشكل كبير على حركة الملاحة البحرية.

4. هجمات جماعة الحوثيين:⁴

¹ US Office of Naval Intelligence (ONI), "Maritime Security and Threat Analysis Report", Washington D.C., 2022, p. 18–21.

² IMB – International Maritime Bureau / ICC ، تقارير القرصنة العالمية، AP NewsReuters+4icc-ccs.org+4icc-ccs.org+4.

³ ويكيبيديا+151.2 Ocean Shield Combined Task Force لتوثيق العمليات الدولية وتأثيرها مثل Dryad وWikipedia.

⁴ Reuters في 2024 وارتفاع محاولات الاختطاف Ruen وMV Abdullah: تغطيات عن هجمتي AP News وReuters .
https://channel16.dryadglobal.com/houthi-attacks-disrupt-bab-el-mandeb-strait-vessel-transits-drop-by-48-amid-security-risks?utm_source=chatgpt.com.

- بين نوفمبر 2023 وحتى يوليو 2025 شنت جماعة الحوثيين هجمات مستمرة على السفن، مستخدمة الصواريخ وطائرات بدون طيار وزوارق مسيرة وسفن سطح، مما فاقم من تدهور الوضع الأمني، اجمالي الهجمات تقريبا 210، آخرها في 7 - 8 يوليو 2025 الهجوم على السفينة (MV Eternity C) مما ادي الي غرقها وقتل عدد 4 من افراد الطاقم.
- أدت هذ الهجمات الي انخفاض في حركة مرور السفن في البحر الأحمر بنسبة 50 - 70% في مرور السفن عبر قناة السويس والخليج مقارنة بعام 2023.
- اضطر نحو 27,000 سفينة سنويا الي التوجه حول رأس الرجاء الصالح كمسار بديل، مما ادي الي زيادة ملحوظة في زمن الرحلة وتكاليف الشحن والتأمين.

ثالثا: ملخص وتحليل للإحصائيات:

1. الجدول التالي يوضح احصائيات لجريمتي القرصنة البحرية والسطو المسلح خلال الفترة المحددة في منطقة باب المندب وخليج عدن:

جدول رقم (2): ملخص رقمي للفترة من 2010 - 2025

العام	عدد الحوادث (قد تكون فعالة أو محاولة)	الملاحظات الرئيسية
2010	80 حالة	تصاعد تدريجي في القرصنة
2011	237 حالة	الذروة العالمية للقرصنة البحرية في المنطقة
2012-2014	انخفاض تدريجي	إثر العمليات الدولية ومراقبة دولية
2015-2020	2 حالة و اقل سنوياً	شبه انعدام النشاط البحري الإجرامي
2021	6 حالات	عودة ضعيفة للتهديد في المياه الشمالية
2023-2024	7 حالات او اقل	محاولة اختطاف، هجمات صغيرة، عمليات تحذير
2025	210	هجمات جماعة الحوثيين (وان صنف ذات طابع سياسي وليس لأغراض إجرامية) ولكن تأثيرها واضح على الامن البحري وحركة الملاحة البحرية

المصدر: اعداد الباحث، 2025.

2. تحديد نطاق التحليل بالتركيز على القرصنة البحرية والسطو المسلح لم يكن حصرا انتقائيا، بل جاء مدفوعا بالآتي:

- وجود إرادة دولية واستجابة منسقة أدت الي نتائج ملموسة في ردع الجريمة البحرية.

- نجاح طويل المدى للتدابير متعددة الابعاد (عسكرية، استخباراتية، تنمية).
- الخطر على الملاحة لا يزول بل يتغير في طبيعته، مما يتطلب تحديث أدوات التحليل الأمني.
- الأثر الاستراتيجي المباشر لنمط ظاهري القرصنة والسطو المسلح على الأمن البحري.
- قابلية رصد التحول في طبيعة الجريمة البحرية.
- حاجة التمايز بين الأنماط الجنائية والتهديدات المسلحة ذات الطابع السياسي.

3. تحليل للإحصائيات:

- ذروة الهجمات كانت في 2011 بعدد (237) هجوما، وتمثل اعلي تركيز في العالم حينها.
- التدخل الدولي اثبت فاعليته بخفض الهجمات والحوادث في المنطقة.
- الردع البحري للقوات المشتركة، والمراقبة الجوية، وبرامج التدريب للأطقم البحرية، أدت لانخفاض ملحوظ وشبه اختفاء لظاهرة القرصنة، وتراجع للشبكات الاجرامية الصومالية.
- ظهور مؤشرات لتحول الجريمة البحرية (المنظمة)، مع تزايد الهجمات الحوثية وتحولها الي (هجمات عسكرية موجهة).

المبحث الرابع: استراتيجيات مقترحة والخلاصة والنتائج والتوصيات

المطلب الأول: استراتيجيات مقترحة لتعزيز فعالية المكافحة:

أولاً: تعزيز التعاون الدولي والإقليمي عبر منصات تقنية مشتركة لتبادل المعلومات والبيانات البحرية في الزمن الحقيقي لحدوث الجريمة، وذلك بمشاركة أنظمة الرصد والاستخبارات السببية بين الدول والمنظمات البحرية. تطوير آليات توحيد المصطلحات والبروتوكولات للتواصل والتنسيق الفني بين الأجهزة الأمنية عبر الحدود لتسهيل الرد السريع على الحوادث والتهديدات.

ثانياً: الاستثمار في بناء القدرات التقنية والبشرية: تخصيص موارد مالية وتقنية لتحديث الأجهزة والبرمجيات المستخدمة في المراقبة والكشف والذكاء الاصطناعي. تنفيذ برامج تدريبية متقدمة للطواقم البحرية والقوات الأمنية على استخدام التكنولوجيا الحديثة، ومهارات الأمن السيبراني. تعزيز البحث والتطوير في مجالات تقنية مكافحة الجريمة البحرية، مع التركيز على حلول مبتكرة كالأقمار الاصطناعية الصغيرة الموجهة والطائرات والزوارق المسيرة.

ثالثاً: تبني إطار قانوني متكامل يدعم الابتكار التكنولوجي: تحديث القوانين الوطنية للدول لتشمل التهديدات التقنية الحديثة، مثل الجرائم السببية والقرصنة الالكترونية. إبرام اتفاقيات دولية تضع اطاراً قانونية واضحة لتبادل الأدلة الرقمية وملاحقة المجرمين عبر الحدود. وضع معايير دولية موحدة للأجهزة الرقمية البحرية الرقمية لضمان توافقها مع أنظمة الحماية السيبرانية.

رابعا: بناء منصة مركزية ذكية للمراقبة والتنسيق: انشاء مركز عمليات إقليمي ودولي مزود بأنظمة الذكاء الاصطناعي والتحليل التنبؤي يجمع بيانات الأقمار الاصطناعية والرادارات وأنظمة التعرف الآلي، لتحليل حركة السفن والكشف المبكر على الأنشطة المشبوهة. تمكن هذه المنصة ومعلوماتها مع القوات البحرية وحرس السواحل لاتخاذ إجراءات عاجلة وفورية عند رصد التهديدات. تطوير شبكة متخصصة لتبادل المعلومات الاستخباراتية المتعلقة بالتهديدات السيبرانية وغيرها بين الدول والمنظمات المعنية.

خامسا: تطوير آليات تعاون قانوني وتنفيذي متكاملة: صياغة اتفاقيات إقليمية ودولية تتيح عمليات مشتركة لملاحقة المجرمين عبر الحدود، مع آليات تبادل الأدلة وتنسيق الإجراءات القضائية. اعتماد برامج تدريب مشترك للكوادر الأمنية والقضائية وتبادل الخبرات لتعزيز فهم القضايا التقنية والقانونية المرتبطة بالجرائم البحرية.

سادسا: بناء شراكات استراتيجية بين القطاعين العام والخاص: تشجيع التعاون مع شركات التكنولوجيا والخدمات البحرية وشركات النقل البحري والشركات الأمنية البحرية لتطوير والمساهمة في إيجاد حلول مبتكرة وضمان توفير الدعم التقني واللوجستي اللازم لتفعيل الوسائل المستجدة بمكافحة الجرائم البحرية.

سابعا: آليات تقييم ومتابعة: لضمان استدامة مكافحة الجرائم البحرية ووضع مؤشرات أداء رئيسية لقياس فعالية الوسائل والتعاون بتحديد مؤشرات كمية ونوعية لقياس مدى نجاح العمليات الأمنية والتكنولوجية في مكافحة الجرائم. استخدام البيانات المجمعة من المنصات التقنية لتحليل الأداء وتقييم استجابة الأجهزة الأمنية. انشاء لجان متابعة إقليمية ودولية لتقييم وتطوير الاستراتيجيات وتشكيل فرق عمل مشتركة من الدول والمنظمات للمراجعة الدورية للسياسات والتقنيات والوسائل المتبعة في مكافحة الجرائم البحرية. عقد اجتماعات منتظمة لمناقشة التحديات المستجدة واقتراح التعديلات المناسبة والمطلوبة.

المطلب الثاني: التحديات القانونية لمكافحة الجرائم البحرية:

أولاً: عقبات قانونية: غياب تعريف موحد لبعض الجرائم البحرية مثل الإرهاب البحري أو التهديدات السيبرانية، مما يضعف التعاون القضائي بين الدول. الازدواجية أو التناقض بين التشريعات الوطنية والاتفاقيات الدولية، مما يؤدي الى صعوبة في تسليم الجناة أو محاكمتهم. تأخر بعض الدول في التصديق على الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالجرائم البحرية، ما يخلق ثغرات قانونية يستغلها مرتكبو الجرائم.

ثانياً: ضعف القدرات الأمنية لبعض الدول الساحلية: الكثير من الدول خصوصاً النامية أو تلك الخارجة من نزاعات واضطرابات سياسية، تعاني من نقص الموارد البشرية المدربة في المجال البحري والأمني. ضعف في البنية التحتية البحرية مثل الموانئ وأنظمة الرصد وسف وزوارق الدوريات البحرية. غياب التنسيق بين المؤسسات الأمنية الداخلية (القوات البحرية، حرس السواحل، المخابرات، الشرطة).

ثالثا: غياب منظومة استجابة إقليمية سريعة ومنسقة: رغم وجود بعض الاتفاقيات الإقليمية، إلا أن كثيرا منها لا يفعل على أرض الواقع وذلك بسبب: انعدام الثقة بين الدول المتجاورة (الشائعية) وتضارب المصالح السياسية. البيروقراطية في تبادل المعلومات الاستخباراتية أو التصرف في الحالات الطارئة. عدم وجود قوات إقليمية بحرية مشتركة تمتلك صلاحيات تنفيذية واضحة وسريعة.

المطلب الثالث: النتائج والتوصيات:

أولاً: النتائج:

1. تساعد تعقيد الجرائم البحرية نتيجة تطورها التكنولوجي، مما يجعل أساليب المكافحة التقليدية للجرائم غير كافية.
2. الاعتماد المتزايد على التكنولوجيا في ارتكاب الجرائم البحرية مثل الطائرات والزوارق المسيرة.
3. تفاوت قدرات الدول التقنية واللوجستية يعيق التنسيق الفعال في مكافحة الجرائم البحرية.
4. نقص التعاون الدولي والإقليمي يخلق فجوات أمنية في أعالي البحار والممرات البحرية الحيوية.
5. ضعف البنية التحتية الأمنية في بعض الدول الساحلية، خاصة تلك الخارجة من صراعات.
6. أهمية الأمن السيبراني البحري في ظل استهداف الأنظمة الرقمية للسفن والموانئ والمنشآت البحرية.
7. قصور الأطر القانونية الحالية عن مواكبة الجرائم المستجدة كالإرهاب البحري والقرصنة السيبرانية.
8. غياب مركز عمليات مشترك ذكي يقلل من فعالية الرد السريع على التهديدات البحرية.
9. الجرائم البحرية تهدد الأمن القومي والاقتصاد العالمي نظرا لاعتماد التجارة على النقل البحري.
10. التعاون بين القطاع الخاص والعام ضروري لتطوير حلول تقنية ومراقبة فعالة.
11. تشير البيانات والاحصائيات إلى أن الجرائم البحرية في خليج عدن وباب المندب لم تختف، بل تغير نمطها من قرصنة تقليدية إلى تهديدات ذات طابع عسكري - سياسي مما يؤكد ضرورة تحديث المفاهيم والتصنيفات المستخدمة في تقييم المخاطر البحرية.
12. ضعف الاندماج بين الأطر العسكرية والأمنية والاقتصادية في الاستجابة للتهديدات البحرية يحد من فعالية المكافحة طويلة المدى، إذ لا تزال بعض الدول تعتمد على حلول أمنية صرفه دون اندماج التنمية الساحلية أو الإصلاح المؤسسي.
13. من منظور شامل لتصنيفات الجرائم البحرية يمكن تعريف الأمن البحري بأنه: (الحالة التي تتحقق فيها حماية الأنشطة البحرية المختلفة، والسفن، والموانئ، والبنية التحتية الساحلية، والممرات المائية، والبيئة البحرية، من جميع أشكال التهديدات، سواء كانت تقليدية كالقرصنة والتخريب والصيد غير المشروع، أو ناشئة كالإرهاب البحري والجرائم السيبرانية، أو ذات طابع قانوني، إداري، أو بيئي، وذلك من خلال منظومة متكاملة من التدابير الأمنية، والتشريعية، والتقنية، والسياسية، التي تتطلب تنسيقا وطنيا محليا وإقليميا ودوليا).

ثانيا: التوصيات:

1. تطوير إطار قانوني دولي وإقليمي موحد يعالج الجرائم البحرية الحديثة، خصوصا السيبرانية.
2. الاستثمار في التقنيات الحديثة كالأقمار الاصطناعية والطائرات والزوارق المسيرة لتعزيز المراقبة.
3. انشاء مراكز عمليات ذكية إقليمية ودولية تعتمد على الذكاء الاصطناعي لتحليل البيانات الرقمية.
4. تعزيز التعاون الأمني الدولي لتبادل المعلومات عبر منصات رقمية مشفرة.
5. تأهيل وتدريب الكوادر الأمنية على استخدام الأدوات التقنية الحديثة والذكاء الاصطناعي.
6. انشاء اتفاقيات أمنية فعالة للتسليم القضائي وتبادل الأدلة في قضايا الجرائم البحرية.
7. تبني نظام اذار مبكر بحري يتيح الكشف الفوري عن الأنشطة المشبوهة.
8. تفعيل الامن السيبراني البحري ضمن سياسات وخطط الإدارات البحرية للدول الساحلية.
9. إقامة شراكات بين الحكومات والقطاع الخاص في مجالات التقنية الأمنية والمراقبة البحرية.
10. انشاء لجان متابعة إقليمية لقياس وتقييم الأداء الأمني بشكل دوري وتحسين الاستجابة.
11. تطوير تصنيف موحد للجرائم البحرية يميز بين الجرائم الجنائية التقليدية (قرصنة وتهريب) والتهديدات العسكرية او شبه العسكرية لضمان دقة الاستجابة الأمنية والقانونية.
12. انشاء قاعدة بيانات موحدة بحرية إقليمية ودولية لجمع وتحليل بيانات الحوادث الأمنية على ان تدار من قبل آلية (أمنية – استخباراتية – تكنولوجية).
13. ضرورة تفعيل دور القوة المشتركة الإقليمية (خاصة العربية) كأداة عملياتية موازية لها صلاحيات تنفيذية واضحة في الممرات المائية (العربية) الحيوية.
14. تضمين التعليم والتدريب البحري مناهج الامن السيبراني والذكاء الاصطناعي.
15. اقتراح نموذج تعاون ثلاثي (دول – منظمات دولية – قطاع خاص) لتطوير أدوات ووسائل مراقبة بحرية منخفضة التكاليف قابلة للنشر على نطاق واسع في السواحل غير المحمية.