

خصخصة الخدمات الأمنية البحرية ومدى تنظيمها في القانون الدولي

مسعودي محمد عبد الرحمن
طالب دكتوراه بكلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة البليدة -2-

ملخص

مع تعاظم القرصنة البحرية، والارهاب البحري خاصة في خليج عدن، وتراجع دور الأمن التقليدي الحكومي في عدد من الدول الضعيفة، ظهرت مسألة خصخصة الخدمات الأمنية البحرية كحل لتلك المشاكل، بحيث لجأت العديد من الحكومات وأصحاب السفن إليها، كما أنها تمثل سوقا جديدا للشركات الأمنية الخاصة التي بدأت تعرف تشبعا، خاصة بعد تراجع العنف في العراق وأفغانستان، غير أن مهام الشركات الأمنية الخاصة البحرية وعلى غرار الشركات الأمنية والعسكرية الخاصة الأخرى، تبقى خارج نطاق القانون الدولي، الأمر الذي يحتم وجود اطار تنظيمي دولي ينظمها.

Résumé

Avec la prolifération de la piraterie maritime, le terrorisme maritime, notamment dans le golfe d'Aden, et le déclin du rôle de la sécurité gouvernementale traditionnelle dans un certain nombre d'États fragiles, la privatisation des services de sécurité maritime est apparue comme une solution à ce problème. Les entreprises de sécurité privées qui ont commencé à se saturer, surtout après le déclin de la violence en Irak et en Afghanistan, mais les fonctions des sociétés privées de sécurité maritime et d'autres sociétés privées de sécurité et militaires restent en dehors du droit international, ce qui nécessite un cadre réglementaire international.

الكلمات المفتاحية : الخصخصة. الأمن. السفن. البحار، الشركة. بلاك. ووتر.

مقدمة

من الصعب الحديث عن مسألة خصخصة الأمن دون التطرق للشركات الامنية الخاصة ودورها في خصخصة العنف، الذي ظل لزمان طويل اختصاصا حصريا تمارسه الدولة، وفي

هذا السياق نجد أن خصخصة الخدمات الأمنية البحرية ضمن هذا الاطار، تعني توفير الأمن والحماية للسفن، وطواقمها العاملة، والركاب، والسلع، وتسهيل النقل البحري، والوقاية من أي اعتداءات قد تمس بأمن السفينة وركابها والتصدي لها .

تمثل خصخصة الخدمات الأمنية البحرية فرصة مهمة للشركات الأمنية الخاصة، لتوسيع دائرة نشاطاتها التجارية، وبالتالي زيادة أرباحها المالية، خاصة مع تراجع الانفاق العمومي على الأمن البحري، أو عدم قدرة بعض الدول على حماية سواحلها البحرية من التهديدات الأمنية، مثل القرصنة والارهاب البحري، حيث تعد أحد اهم الأسباب التي أدت إلى ظهور هذا النوع من الخصخصة الأمنية .

كما أن نمو وتطور هذه الخدمات الأمنية على المستوى الدولي، يتقاطع مع مصالح سياسية واقتصادية للعديد من الفاعلين الأساسيين في قطاع الخدمات البحرية، سواء كانت دولا أو شركات أو منظمات دولية، مما يؤدي بنا إلى البحث عن وجود غطاء قانوني لتلك الخدمات الأمنية، وهو ما يقودنا إلى طرح الاشكال التالي: ما مدى تأثير خصخصة الخدمات الأمنية البحرية على الأمن البحري الدولي؟ والذي يقودنا إلى طرح التساؤلات الفرعية التالية: هل تعد الشركات الأمنية الخاصة جيش موازي للقوات البحرية النظامية في توفير الأمن والحماية البحرية؟ وهل يوجد اطار قانوني دولي ينظم مهام الشركات الأمنية الخاصة البحرية؟ بناء عليه ارتأينا تقسيم الموضوع إلى ثلاثة مباحث، نتطرق في أولها إلى بؤادر ظهور خصخصة الخدمات الأمنية البحرية، أما في ثانيها سندرس العوامل المؤثرة في خصخصة الخدمات الأمنية البحرية، أما أخيرا فستتطرق إلى مدى تنظيم القانون الدولي لخصخصة الخدمات الأمنية البحرية.

1. مفهوم خصخصة الخدمات الأمنية البحرية.

كثُر في الآونة الأخيرة استخدام مصطلحات خصخصة الأمن، وكذا الشركات الأمنية الخاصة، من جانب المشتغلين في مجال الدراسات العسكرية، والأمنية، والاستراتيجية، وكذلك من جانب المشتغلين في مجال الدراسات القانونية، فقد اختلفت الآراء حول هذه المفاهيم، وتعددت التعريفات ما بين من يرى بأنها نوع جديد من الخدمات الأمنية والعسكرية، نظرا لتنوع الخدمات التي تقدمها تلك الشركات للمتعاقدین معها، وما بين من

يرى أنها مجرد شركات لتجنيد المرتزقة، كما أنه لا تخرج فكرة خصخصة الخدمات الأمنية البحرية عن هذا المضمون، حيث نجد لها جذور تاريخية سرعان ما اندثرت ثم عادت إلى الوجود بسبب تغير الأوضاع الجيوسياسية على المستوى الدولي، وعليه سنقسم الدراسة إلى ثلاثة نقاط سنتطرق في النقطة الأولى إلى تعريف الأمن البحري، أما في الثانية فسندرس خصخصة الخدمات الأمنية، وفي النقطة الثالثة سندرس الجذور التاريخية لخصخصة الخدمات الأمنية البحرية.

1.1. تعريف الأمن البحري.

قبل التطرق إلى مفهوم الأمن البحري، جاز لنا التطرق إلى تعريف الأمن بصفة عامة. يعرف الأمن لغة بأنه الطمأنينة وغياب الخوف، فكلمة (أمن) هي: الأمان والأمانة بمعنى أمنت فأنا آمن، وآمنت غيري من الأمن والأمان، والأمن نقيض الخوف⁽¹⁾، وذلك مصداقا لقوله تعالى: " الذي أطعمهم من جوع وآمنهم من خوف " ⁽²⁾، أما اصطلاحا فهو من وجهة النظر العسكرية، عبارة عن مجموعة من الاجراءات والتدابير، التي تضع القيادة والقوات في مأمن من المباغته، وتسمح للقائد بالحصول على الفترة الزمنية اللازمة، والمنطقة الأرضية الضرورية لإجراء المناورة التي يخطط لها ويصمم على تنفيذها، وبالنسبة للدولة فإنه يعني غياب التهديد للقيم المركزية، وتشمل تلك القيم وجود الدولة واستقلالها، وهويتها ورفاهيتها الاقتصادية.

الأمن نوعان: موضوعي، وشخصي، يتعلق الأول بحالة الأمن التي يشعر بها الفرد، ويرتبط الثاني بواقع الأمن المادي، مثل توفر العتاد وأفراد الجيش والشرطة.

مما سبق يمكن تعريف الأمن: بأنه تحقيق الطمأنينة، وغياب المهددات التي تؤثر في بقاء الفرد وكرامته، وفي استقرار المجتمع⁽³⁾.

أما الأمن البحري، فهو مجموعة من الاجراءات والطرق والوسائل المتخذة من قبل الجهات ذات العلاقة، لتأمين الحماية ضد المخاطر البحرية، أو النشاطات غير المشروعة، التي تعرض المصالح الوطنية، والمنشآت الحيوية للخطر، وذلك على امتداد السواحل، والمناطق البحرية التي تشمل البحر الاقليمي، والمنطقة المتاخمة، والمنطقة الاقتصادية الخالصة، والجرف القاري.

تكون تهديدات الأمن البحري في معظمها غير عسكرية بمفهومها التقليدي، بل تحديات أمنية، وتشمل تلك التهديدات الجريمة المنظمة، والتخريب بمختلف أنواعه سلع أو أسلحة، والهجرة غير الشرعية، والقرصنة، والارهاب البحري... الخ . تعتبر السفن البحرية هدفا رئيسيا للهجمات، كما أنها تستخدم في تسهيل هجمات أخرى بغرض زيادة الإيرادات للمنظمات الارهابية، والقرصنة، نظرا لأن التجارة العالمية تشهد تطورا ملحوظا في السنوات الأخيرة، وهذا التطور رغم أنه يحقق الازدهار، إلا أنه يجعلها عرضة للاستغلال من جانب التهديدات الأمنية⁽⁴⁾.

2.1. خصخصة الخدمات الأمنية .

سنتطرق في هذا الجزء من الدراسة إلى تعريف خصخصة الأمن، ثم تعريف الشركات الأمنية الخاصة، باعتبارها الوسيلة الأساسية لخصخصة الخدمات الأمنية.

1.2.1. تعريف خصخصة الأمن.

هي توجه تقوم فيه الدولة بتحويل جزء من مهامها الأمنية والعسكرية إلى القطاع الخاص، وهو وضع تلجأ فيه الأعمال والكيانات الأخرى، وحتى الأفراد إلى الشركات الخاصة، لضمان أمنها في ظل غياب الحكومات الكامل أو النسبي، أو عجز مؤسساتها الأمنية في القيام بدورها، بمعنى آخر تشير خصخصة الأمن إلى مجموعة الأنشطة والخدمات، والاجراءات والوسائل التي تهدف إلى حماية الممتلكات أو المعلومات أو الأفراد، التي تقدم ويركز عليها ضمن إطار السوق الخاص، ويمكن أن تأخذ خصخصة الأمن أشكالا متعددة مثل التعاقد الخارجي، والتعاقد من الباطن، وتعاقدات الإدارة والايجار طويل المدى⁽⁵⁾.

2.2.1. تعريف الشركات الأمنية الخاصة.

يعد مفهوم الشركات الأمنية الخاصة من المفاهيم الحديثة نسبيا مقارنة بمفهوم المرتزقة، بل إنه قد يعد النسخة المعدلة منه منذ أواخر الثمانينات من القرن الماضي، ونظرا لحدثة هذا الموضوع فقد اختلفت حولها التعاريف، وسنحاول في هذه الورقة التطرق لأهمها حيث يعرفها البعض بأنها: شركات تقدم جميع أنواع المساعدات والتدريب في مجال الأمن والخدمات الاستشارية، أي التي تعطي الدعم اللوجستي غير العسكري، كما تشمل حراس الأمن المسلحين، والحراس العاملين في النشاطات العسكرية الدفاعية أو الهجومية والنشاطات المتصلة بالأمن في حالات النزاع المسلح أو في حالات ما بعد النزاع⁽⁶⁾.

كما عرفتھا وثيقة مونترو بأنها: تلك الشركات التي توفر الحماية والحراسة للأشخاص وللممتلكات، مثل القوافل والمباني والاماكن الأخرى، إلى جانب صيانة نظم الأسلحة وتشغيلها واحتجاز السجناء، وتقديم المشورة، أو التدريب للقوات المحلية أو موظفي الأمن⁽⁷⁾.

أما مشروع الاتفاقية الدولية حول الشركات العسكرية والأمنية الخاصة، المقدمة من طرف فريق الأمم المتحدة العامل المعني بدراسة مسألة استخدام المرتزقة، كوسيلة لإعاقة ممارسة الشعوب لحقها في تقرير المصير، فهي تعرفها: "هي منظمة تنشأ استناداً إلى تشريع دولة طرف، لتقدم على أساس مأجور خدمات عسكرية، أو خدمات حراسة أمنية من خلال أشخاص طبيعيين، أو كيانات قانونية تعمل وفق ترخيص خاص، وتشمل الخدمات العسكرية المتعلقة بالأعمال العسكرية، بما فيها العمليات القتالية، والتخطيط الاستراتيجي، والاستخبارات، والدعم اللوجستي، والتدريب، والدعم التقني وغيرها، أما الخدمات الأمنية فتشمل الحراسة المسلحة للممتلكات، والأشخاص، وتفعيل تطبيق اجراءات الأمن والمعلوماتية، والنشاطات الأخرى المتضمنة استخدام وسائل تقنية ليست ضارة بالأشخاص والبيئة، بغرض حماية المصالح والحقوق المشروعة لعملائهم⁽⁸⁾ .

من خلال ما سبق من تعريفات، نستطيع أن نقول أن الشركات الأمنية الخاصة في مفهومها الدقيق، هي عبارة عن شركات تجارية مسجلة، تعمل على تقديم خدمات في مجال منع الجريمة وحفظ النظام، والحماية الأمنية والحراسات الخاصة للأشخاص والممتلكات العامة والخاصة، وغيرها من الخدمات الامنية ذات الطبيعة الوقائية أو الدفاعية، وكان لاعتماد الولايات المتحدة الأمريكية، وبعض المنظمات الدولية، على خدمات العديد من الشركات الأمنية الخاصة بعد غزو العراق عام 2003، أثره البالغ في أن تؤديها في المناطق التي تشهد نزاعات مسلحة أو اضطرابات أمنية في مختلف أنحاء العالم⁽⁹⁾، وتعتمد هذه الشركات على تجنيد الأشخاص المدربين، ومن لهم الخبرة في مجال انفاذ القوانين، الجمارك، وحرس الحدود، وحرس السواحل، وغيرهم من الأشخاص المدربين على أعمال الحراسات الأمنية الخاصة في العديد من الهيئات الأخرى، كذلك تعتمد هذه الشركات على بعض العسكريين، وشبه العسكريين المتمين إلى دول عديدة، إضافة إلى ذلك فإنها تعتمد كثيراً على العديد من المدنيين المتخصصين في المجالات التي تعمل فيها هذه الشركات، مثل خبراء الاتصالات، المترجمين، وخبراء في المتفجرات، وخبراء في الاستخبارات، في مجال التحقيقات الجنائية،

وكذلك خبراء في حماية كبار الشخصيات والمسؤولين، وغيرهم ممن يتمتعون بخبرات كبيرة في الأنشطة الداخلة في مجال عمل هذه الشركات⁽¹⁰⁾.

أما بالنسبة للجزائر، فإنه لا يوجد فيها شركات أمنية وعسكرية خاصة، بالمفهوم الغربي أين تستطيع تلك الشركات، أن تكون شريكة للدولة في حفظ النظام العام، والمشاركة في النزاعات المسلحة، لكن توجد فيها شركات الحراسة والأمن الخاصة، تتمثل مهامها في حراسة الأموال، والمواد الحساسة، ونقلها، وحراسة مقرات الشركات والبنوك... واطارها القانوني، المرسوم التشريعي رقم 93-16 المؤرخ في 1993/12/04، وبموجب هذا التشريع، فإنه لا يمكن لأي مواطن إنشاؤها، إلا بعد اجتيازه اجراءات أمنية مشددة، تتمثل في العديد من المعايير التي نص عليها هذا المرسوم التشريعي، تتعلق بالأشخاص، والأسلحة، وتتولى لجنة وزارية مشتركة بين وزارتي الداخلية والدفاع دراسة ملفات التراخيص، ويتم تسليمها من طرف وزارة الداخلية بعد استيفائها الشروط والمعايير المذكورة في المرسوم التشريعي⁽¹¹⁾.

3.1. الجذور التاريخية لخصخصة الخدمات الأمنية البحرية .

لم تكن الدول تملك قوات بحرية دائمة وقوية ما بين القرنين 13 م و 17 م، كما هو الأمر حاليا، وذلك نظرا لكلفتها الباهظة الثمن، وعدم امتلاك معظم الدول في ذلك الوقت لمؤسسات قادرة على تسييرها، وعليه فإنها كانت تفضل اللجوء إلى تجنيد الخواص ممثلين في ملاك السفن الخاصة، للقيام بمهمة حماية سفنها التجارية، ففي وقت الحرب كان الملوك يلجؤون إليهم، ويرخصون لهم تسليح سفنهم من أجل القيام بعمليات القرصنة، المتمثلة في مهاجمة السفن التجارية للعدو، بغية اضعافه اقتصاديا وتجاريا، وقطع خطوط الامداد عليه، ولكي تكون عملية القرصنة مشروعة، فإن السفن الخاصة لابد أن تحوز على خطاب تكليف موجه من الملك إلى قبطان السفينة و طاقمها، يسمح لهم بمهاجمة سفن العدو، كما أنه إذا تعرضت سفينة ما للهجوم من طرف سفينة دولة أخرى، يجوز لها أن تطلب من ملك دولتها منحها خطاب، يرخص لها فيه الانتقام من سفن العدو، حيث كان في ذلك الوقت امرا مشروعا وأداة لتحقيق العدالة.

وعليه نجد أن الأمن البحري في القرون الوسطى تميز بالفوضى وشيوع القرصنة البحرية وشرعيتها، حيث لم تكن مجرد أفعال فردية ومعزولة، بل كان لها خلفيات عسكرية

ودبلوماسية، قادرة على ضرب استقرار العلاقات الثنائية بين الدول، كما كان هناك قواعد عرفية متبعة لدى تعامل هؤلاء القراصنة مع الملوكة، وجب عليهم اتباعها حتى يستفيدوا من الغنائم، فازدهار القرصنة في ذلك الوقت كان بسبب ضعف النظم القانونية المؤطرة للملاحة البحرية، وأيضا لعدم قدرة الدول على مراقبة أمنها البحري⁽¹²⁾.

ومع توقيع اتفاقية واستفليا عام 1648، وظهر مفهوم الدولة الحديثة، تراجع دور المقاتلين العسكريين بما فيهم البحريين، نظرا لظهور مفهوم سيادة الدولة، وما صاحب ذلك من تغيرات في الاحتياجات العسكرية، كما أن بروز الاكتشافات الجغرافية التي كانت في معظمها بحرية، نتج عنها ظهور أقاليم جديدة، أصبحت تتطلب من الدولة وجود قوى بحرية محترفة ودائمة، حتى تستطيع تأمين تلك الأقاليم، وتأمين الخطوط التجارية الجديدة، وعليه أصبحت القرصنة لا تلبى الاحتياجات الجديدة للدول⁽¹³⁾.

وفي نهاية القرن السابع عشر قام ملك فرنسا لويس الرابع عشر، بوضع الخطوط العريضة لجعل دولته قوة بحرية، من أجل منافسة القوى البحرية الأخرى، وكذلك وقف الاعتماد على أصحاب السفن الخاصة من القراصنة، في حماية المصالح التجارية لبلده، ولقد سارت على نفس المنوال كل من إنجلترا، وهولندا، حيث قامت بتشديد قوى بحرية دائمة، وأصبحت الحروب البحرية المتتالية، تقودها قوات محترفة، وأصبح اللجوء إلى القوى الخاصة التي كانت لاعبا أساسيا سابقا في المعارك البحرية قليلا، وتجلّى ذلك في الحرب الانجليزية الهولندية بين عامي 1652 و1674، والتي تعد من بين أوائل الحروب البحرية التي خاضتها قوات نظامية.

ومع تطور الأوضاع السياسية في أوروبا، وظهر الأفكار الثورية التحررية التي جاءت بها الثورة الفرنسية عام 1789، تحولت فكرة الجيش من سلاح في يد الملك يقوم بخدمة مصالحه وحماية عرشه، إلى جيش في خدمة الأمة يمثل ضمانا لاستمرار الدولة واستقرارها.

وفي عام 1856، وضعت معاهدة باريس - التي أنهت بموجبها حرب القرم - حدا للقرصنة البحرية، حيث نصت في مادتها الأولى على إلغاء القرصنة، ولقد أرست هذه المعاهدة أسس القانون الدولي البحري الموحد تطبيقه في زمن الحروب، وبموجبه أصبحت السفن المحايدة لا يمكن مهاجمتها من طرف الخواص -المستأجرين من طرف الدولة سابقا-

وسلبهم أموالهم وممتلكاتهم، وعليه أصبحت الدولة تحوز على حق استعمال العنف بشكل حصري سواء على المستوى الوطني أو الخارجي، برا أو بحرا⁽¹⁴⁾.

2. العوامل المؤثرة في خصخصة الخدمات الأمنية البحرية .

أدى التغير الكبير الذي حدث في جميع المجالات بعد الحرب الباردة، وظهور ما يسمى بالعولمة، إلى بروز عدة عوامل سياسية، عسكرية واقتصادية، ساهمت في ظهور فكرة خصخصة الأمن بما فيه الأمن البحري، وعليه سنقسم الدراسة إلى نقطتين، حيث سنتطرق في النقطة الأولى إلى العوامل الاقتصادية والتقنية، أما في الثانية سنخصصها للفراغ الأمني كعامل محفز لتلك الشركات.

1.2. عوامل اقتصادية وتقنية.

غيرت الدول الكبرى على غرار الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، بعد الحرب الباردة، سياستها الاقتصادية في تسيير مرافقها العامة، بما فيها القوات الحربية بمختلف فروعها، فسادت فكرة الفعالية والعقلانية لدى وضعها لميزانياتها، كما قامت بإرساء العديد من الآليات الرقابية للمال العام، من أجل السهر على تطبيق الإصلاحات المالية، المستوحاة من تسيير شركات القطاع الخاص، وذلك من أجل رفع مردودية وانتاجية الأعوان الحكوميين وخفض مصاريف التسيير، ومن بين تلك الإصلاحات خفض موظفي القطاع العام، بما فيهم أفراد القوات المسلحة بمختلف أسلحتها .

من هنا تحول القطاع الخاص من شريك إلى فاعل رئيسي في مختلف القطاعات العمومية للدول، بما فيها القطاع الأمني والعسكري، وفي هذا الصدد نجد أن تلك الإصلاحات مست القوات البحرية للعديد من الدول أهمها المملكة المتحدة، والولايات المتحدة الأمريكية.

1.1.2. القوات الملكية البحرية البريطانية.

بدأت هذه القوات الاعتماد على القطاع الخاص منذ نهاية عقد الثمانينات من القرن العشرين، في إطار خطة حكومية لخفض الانفاق العسكري، إذ أنها كانت تحوز على 153 سفينة حربية عام 1989 ، تم خفضها إلى 63 سفينة عام 2006⁽¹⁵⁾.

كما أن القوات البحرية الملكية البريطانية، اعتمدت على القطاع الخاص في بعض المجالات التقنية، المرتبطة بالتكنولوجيات الحديثة مثل مجال الاتصالات، مجال التكوين والتدريب، حيث أنه في عام 1996 أمضت أولى عقودها مع تلك الشركات، واستطاعت الحكومة البريطانية بذلك توفير 46 مليون جنيه استرليني من ميزانية التكوين، حيث أصبحت الشركات الأمنية الخاصة هي من تقوم بإعداد المناهج التكوينية، وتوفير العتاد ووسائل الدعم البيداغوجي، وأساليب المحاكاة، وغيرها من المناهج التكوينية .

لقد تجلت تلك الشراكة من خلال عقود الاستئجار التي وقعتها البحرية البريطانية مع بعض الشركات الأمنية الخاصة، من خلال استئجارها لعدد من السفن للقيام بمهام أمنية، مثل سفينة أش أم أس كلد H M S Clyde ، و هي سفينة تابعة للبحرية الملكية البريطانية مكلفة بحراسة ومراقبة منطقة المحيط الأطلسي الجنوبي وجزر المالوين، لكنها في حقيقة الأمر استأجرتها من شركة VT Group ، ولجأت بريطانيا إلى هذا الاجراء من أجل خفض كلفة مصاريف الصيانة، وتكاليف تغيير السفينة إن اقتضت الضرورة العسكرية والتقنية ذلك⁽¹⁶⁾.

2.1.2. القوات البحرية الأمريكية.

قامت الحكومة الأمريكية منذ نهاية الحرب الباردة بإعادة هيكلة قواتها المسلحة، بما فيها القوات البحرية، وذلك بتخفيض ميزانيتها بـ 35 %، كما أنها أدخلت المتعاقدين الخواص كشريك رئيسي لها في مختلف الأمور التقنية والتدريبية، مثل برنامج " رقمنة ميدان المعركة " الذي يهدف إلى ربط مختلف فروع القوات المسلحة الأمريكية بشبكة اتصالات رقمية متطورة، وهو أمر بالغ التطور والدقة، مما جعل وزارة الدفاع الأمريكية تلجأ إلى الشركات الخاصة المتخصصة للقيام به، وذلك في إطار ترشيد نفقاتها العسكرية وزيادة كفاءتها التقنية، أما المهام العملياتية فبقيت من اختصاص الحكومة، وفي مجال الأمن البحري قامت القوات البحرية الأمريكية بمناولة مهمة حماية السواحل الأمريكية من الألغام البحرية لشركات أمنية خاصة، وهي شركات تحوز التكنولوجيا اللازمة للقيام بذلك، وأفرادها مدربين تدريباً متخصصاً للقيام بتلك المهام، وهو ما أدى بشركة بلاك ووتر إلى الاعلان عام 2008 عن انشاء مركز تدريب قرب مدينة سان دييغو بولاية كاليفورنيا، حيث تعاقدت مع القوات البحرية الأمريكية من أجل تقديم خدمات أمنية وتدريبية، في مجال الحماية من أخطار الهجمات الارهابية البحرية، وكيفية التصدي لها والوقاية منها، حتى لا يتكرر ما وقع مع

المدمرة الأمريكية يو أس أس كول USS COLE من هجوم ارهابي في اليمن عام 2000، وتقدر قيمة ذلك العقد بـ 400 مليون دولار⁽¹⁷⁾.

2.2. الفراغ الأمني البحري عامل محفز للشركات الأمنية الخاصة.

يعد هذا العامل أمرا محفزا بامتياز لزيادة النشاط البحري للشركات الأمنية الخاصة، وهو ينقسم إلى عدة عوامل ثانوية هي:

1.2.2. تنامي نشاط الارهاب البحري.

هزت هجمات 11 سبتمبر 2001 على برجى التجارة العالمية العالم بأسره، وشجعت تلك العمليات بعض الجماعات الارهابية، على القيام بالعديد من العمليات الارهابية، ضد بعض السفن العسكرية أو التجارية، التابعة للدول الغربية التي يعتبرونها دول عدوة، وكمثل لذلك نجد ما حدث مع المدمرة الأمريكية USS COLE ففي 2000/10/12، تم استهدافها بعملية انتحارية عن طريق زورق مفخخ أثناء رسوها في أحد الموانئ اليمنية، وخلفت تلك العملية 17 قتيل و37 جريح وخسائر مادية فادحة .

وفي سبتمبر 2002 تعرضت ناقلة النفط الفرنسية ليمبورغ Limburg، لعملية ارهابية عن طريق مهاجمتها بزورق مفخخ قبالة السواحل اليمنية، حيث خلفت قتيل وخسائر مادية كبيرة. كما كان خليج ملقا بجنوب شرق آسيا، مسرحا لأكبر العمليات الارهابية البحرية دموية ففي شهر مارس 2004 تعرضت باخرة لنقل المسافرين تربط ما بين مدينتي باكومود ومانيلا في الفلبين، إلى هجوم ارهابي بواسطة القنابل، مما خلف 130 قتيل من ركاب السفينة، ولقد تبنت جماعة أبو سياف تلك الحادثة⁽¹⁸⁾.

2.2.2. القرصنة البحرية.

تعرف القرصنة البحرية على أنها وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنف غير مشروعة، وأن يكون هذا العنف بقصد تحقيق مغانم شخصية، أو أغراض خاصة، وأن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر⁽¹⁹⁾.

وأمام تزايد أعمال القرصنة البحرية، خاصة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، التي تشكل أهم المناطق تأثرا بها، حيث في الفترة ما بين 2003 إلى 2009، سجلت 111 عملية

قرصنة بحرية، إذ تم الاعتداء على 42 سفينة واحتجاز 242 بحار كرهائن لدى هؤلاء القراصنة⁽²⁰⁾، وهو الأمر الذي نتج عنه انعكاسات خطيرة، تتمثل فيما يصيب الضحايا من أضرار وخسائر وجعل الممرات البحرية غير آمنة، مما يصيب الدول والشركات بأضرار اقتصادية جسيمة، وهو ما أدى إلى اعتماد أصحاب السفن المتضررة على العديد من الشركات الأمنية الخاصة مثل "شركة بلاك ووتر الأمريكية"، و"شركة إيرينيس Erinys البريطانية"، بالرغم من تكاليفها المرتفعة التي تمثل حوالي 12 ألف دولار يوميا⁽²¹⁾.

3.2.2. ضعف بعض الدول أو انهيارها.

لقد ساهمت نهاية الحرب الباردة وسقوط المعسكر الشرقي، في انهيار بعض الدول التي كانت تعتمد على المساعدات العسكرية والأمنية من دول ذلك المعسكر، كما ساهمت الأزمات الاقتصادية واستفحال الفساد في بعض الدول النامية، في عدم قدرتها على المحافظة على اسطولها البحري و تطويره، مما جعلها عاجزة عن تأمين مناطقها الساحلية، الأمر الذي أدى إلى ارتكاب مختلف الجرائم وتغلغلها داخل حدودها البحرية، ومن أبرز الأمثلة عن تلك الدول نجد الصومال، حيث انهارت بعد نهاية الحرب الباردة، ودخلت في حرب أهلية طاحنة أدت إلى انقسامها، مما جعلها ملاذا آمنا لمختلف الجماعات الارهابية التي سيطرت على سواحلها وأصبحت تمارس القرصنة، الأمر الذي جعل منطقة خليج عدن والمحيط الهندي غير آمنة⁽²²⁾.

كما أنه منذ عقد التسعينات من القرن العشرين، أصبح خليج غينيا بغرب أفريقيا منطقة بحرية غير مؤمنة، وتعد هذه المنطقة غنية نظرا لوجود العديد من الدول النفطية المطلة عليه مما يجعله من أهم الممرات البحرية لتجارة النفط، وعليه فإنه من المناطق المستهدفة من قبل الارهابيين والقراصنة، ومن بين تلك الدول نيجيريا، التي تعتبر قوة اقليمية في افريقيا الغربية إلا أنها لا تستطيع حماية سواحلها، وذلك بسبب الفساد السائد في مختلف دواليبها بما فيها الجيش، ففي سلاح البحرية نجد 19 أدميرال، و34 عميد بحري، و09 سفن بحرية فقط صالحة للعمل، مما يشير إلى تضخم القوة البشرية دون أن يوازي ذلك عتاد معقول⁽²³⁾.

وعليه فإن كل تلك العوامل ساهمت بشكل مباشر، أو غير مباشر في رواج تجارة الأمن البحري وانتشاره.

3. مهام الشركات الأمنية البحرية الخاصة ومدى تنظيمها.

يتم استخدام الشركات الأمنية في البحر، لتقديم خدمات متعددة في أنحاء العالم خصوصا في الممرات المائية الاستراتيجية، حيث يشكل الارهاب الدولي والقرصنة، وغيرها من الجرائم مصدر قلق أمني كبير.

في السابق كان يقتصر استخدام هذه الشركات على بعض الممرات البحرية، مثل مضيق ملقا جنوب شرق آسيا، أما الآن ونظرا لامتداد موجة هجمات القرصنة حتى مياه خليج عدن وأكثر، اتسع نطاق عمل تلك الشركات، وأمام هذه النشاطات المتعددة كان من المهم التطرق إلى مدى تنظيمها القانوني، وعليه سنقسم الدراسة في هذا المبحث إلى مطلبين، مطلب أول نتطرق فيه إلى مهام هذه الشركات، والمطلب الثاني إلى مدى تنظيمها.

1.3. المهام البحرية للشركات الأمنية الخاصة.

ساهم تراجع الأمن البحري وهشاشة المنظومة الأمنية البحرية لعدد من الدول، في تطور تلك الشركات وزيادة نشاطاتها وزبائنها، حيث تقدم الشركات الأمنية الخاصة، خدمات متعددة ما بين الحراسة والتكوين والمرافقة، ولزبائن متعددين وفي مجالات متنوعة.

1.1.3. زبائن الشركات الأمنية البحرية الخاصة.

للشركات الأمنية البحرية العديد من الزبائن وهي:

- الدول : تعد الدول من أهم الزبائن للشركات الامنية الخاصة، بما فيها تلك التي تعنى بالنشاط البحري، نظرا لأن الصفقات التي تبرمها تلك الشركات مع الدول تعتبر ذات قيمة مالية كبيرة فمعظم الدول الكبرى تلجأ للشركات الأمنية الخاصة لدى قيامها بتطوير عتاها وخدماتها، فمثلا في أكتوبر 2009 قامت الحكومة البريطانية بخصخصة جزئية للبحرية الملكية، عن طريق اسناد تسيير بعض الخدمات لا سيما اللوجستية منها إلى القطاع الخاص، حيث قدرت أن هذا الفرع من القوات البحرية يشهد تأخرا وجب تداركه عن طريق الخصخصة⁽²⁴⁾.

اضافة إلى المهام اللوجستية، قامت البحرية الملكية البريطانية بالتعاقد مع شركة VT Group لمساعدتها في حراسة سواحلها الوطنية وسواحل مستعمراتها، مثل جزر المالوين

جنوب المحيط الأطلسي، وكذلك تزويدها بعتاد الحراسة والكشف، ونفس الشيء قامت به قوات حرس السواحل الأمريكية، والبحرية الملكية النيوزيلندية.

كما تقوم تلك الشركات بتقديم خدمات التدريب والتكوين، إذ أنه في عام 2007 قامت شركة ايجيس Aegis بالتوقيع مع حكومتي اليمن وجيبوتي، على عقد يتم بموجبه قيام هذه الشركة بتدريب أفراد حرس السواحل الصوماليين، حيث وقع من قبل مع الحكومة الصومالية لكنه ألغي بسبب عجزها عن الالتزام المالي به، فحلت الدولتين المذكورتين محل الحكومة الصومالية، وذلك من أجل مساعدتها على مجابهة أخطار القرصنة المنتشرة بكثرة على السواحل الصومالية⁽²⁵⁾.

- ملاك السفن : تقوم الشركات الأمنية الخاصة بعدة مهام أمنية لصالح أصحاب السفن، نظرا لتعرض سفنهم الدائم لمختلف الأخطار الأمنية وخاصة القرصنة البحرية، فالمهام التي تقوم بها تلك الشركات، القيام بتدريب وتكوين الطواقم الأمنية العاملة في تلك السفن، على مواجهة هجمات القراصنة والوقاية منها، ويكون ذلك التكوين وفق المعايير الدولية المعمول بها في السلامة البحرية، كما تقوم الشركات الأمنية الخاصة بمرافقة السفن لحمايتها بواسطة زوارق وسفن أمنية، وبواسطة أسلحة غير فتاكة، وتكون تكلفة تلك الخدمات ما بين خمسة آلاف إلى ثلاثين ألف دولار يوميا، وذلك حسب خطورة المهمة، ومن أهم تلك الشركات: شركة بلاك ووتر وشركة . Back grounds Asian Risks Solution

كما تقوم الشركات الأمنية الخاصة بالقيام بمهام التدقيق في تأمين السفن، ويكون ذلك بوضع وتشغيل مختلف التجهيزات الامنية لحماية السفينة، مثل الكاميرات تحت البنفسجية والأسلاك الشائكة، وتزويد طاقم السفينة بأسلحة نارية غير فتاكة، تكون كل تلك الخدمات وفق المعايير التي نصت عليها المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ I S P S Code - هو الاطار الدولي الذي تستطيع السفن والمرافق المينائية أن تتعاون من خلاله على كشف الأعمال التي تهدد الأمن و كيفية ردعه -⁽²⁶⁾.

2.1.3. مجالات عمل الشركات الأمنية الخاصة البحرية.

تنقسم مجالات عمل الشركات الأمنية الخاصة إلى:

- حماية المنصات البترولية البحرية : هي تلك المنشآت التي تستخدم في التنقيب على النفط، واستخراجه وتخزينه المؤقت إلى غاية نقله إلى الساحل، ليخضع لعملية التكرير والتسويق، وهي تقع في عرض البحر، وتوجد تلك المنصات في العديد من المناطق البحرية غير المؤمنة مثل خليج غينيا، مما يجعلها عرضة لهجمات الارهابيين والقراصنة، فأي هجمات تتعرض لها تلك المنصات تكون لها عدة آثار، كالأثار البيئية إذ يشكل تفجيرها أو تخريبها خطرا بيئيا على السواحل، نظرا لما تحتويه من كميات كبيرة من النفط، كما تشكل هدفا رمزيا سياسيا واقتصاديا بالنسبة للإرهابيين، حيث من خلالها يتم ضرب مصالح الدول الغربية، وتمثل للقراصنة أيضا هدفا حيويا، حيث أن استهدافها واحتجاز العاملين فيها كرهائن، يمكنهم من جني مبالغ مالية كبيرة من وراء الفدية التي يطلبونها نظير تحريرهم .

وعليه فإن العديد من الشركات البترولية تقوم بطلب خدمات الشركات الأمنية، من أجل توفير الحماية لتلك المنصات، ومرافقة السفن التي تنقل النفط إلى السواحل، فمهامها تتمثل في توفير الحماية المسلحة، وتقديم الاستشارات الأمنية اللازمة لتأمين التجهيزات والطاقم العامل، فمثلا نجد شركة Geos الأمنية تقوم بحماية منشآت ومستخدمي شركة توتال TOTAL النفطية الفرنسية العاملة في خليج غينيا⁽²⁷⁾.

-حماية الموانئ : تقوم الشركات الأمنية الخاصة بتوفير خدمات حماية الموانئ، وذلك وفقا للمعايير الدولية المنصوص عليها في المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ I S P S، المعتمدة من طرف معظم الدول، وتكون مهامها تأمين مختلف المنشآت الحيوية الموجودة على مستوى الموانئ، والوقوف على مدى تطابق التجهيزات الأمنية الموجودة فيها مع معايير الأمن والسلامة المنصوص عليها في المدونة⁽²⁸⁾.

2.3. مدى تنظيم خصخصة الخدمات الأمنية البحرية في القانون الدولي.

لم يتطرق القانون الدولي لتنظيم عمل الشركات الأمنية الخاصة في البحر، لكننا بتناولنا لبعض المعاهدات الدولية المتعلقة بالقانون الدولي البحري، سواء في شقه المتعلق بتنظيم مختلف العلاقات الدولية البحرية بكل مجالاتها، مثل اتفاقية منوتيجو باي لعام 1982⁽²⁹⁾، أو دليل سان ريمو الذي ينظم قواعد القتال البحري، سنحاول أن نستشف بعض القواعد القانونية منها، التي يمكن أن تطبق على الشركات الأمنية الخاصة، كما سيتم التعرض للمحاولات الدولية لتنظيم نشاط تلك الشركات.

1.2.3. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (مونتيجو باي) لعام 1982.

تعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي دخلت حيز النفاذ عام 1994، أهم تشريع دولي بحري، حيث تطرقت لمختلف القواعد القانونية التي تنظم البحار فحسب المادة 92، الدولة التي تحمل السفينة علمها تكون خاضعة لولايتها الخالصة في أعالي البحار، إلا في حالات استثنائية منصوص عليها صراحة في معاهدات دولية، أو في هذه الاتفاقية⁽³⁰⁾، وعليه فإن وجود أسلحة أو حراس مسلحين خواص، على ظهر السفن التجارية يخضع لقانون دولة العلم⁽³¹⁾.

أما فيما يخص حق المرور فبقراءة المادتين 18 و 19 من الاتفاقية، يعد وجود أسلحة على ظهر السفينة التجارية مساسا بمفهومه، أما بالنسبة لاستخدام السفن الحربية، مثل السفن التي تستخدمها شركة Back grounds Asian Risks Solution المجهزة بمنصات الطائرات العمودية، أو السفن التي تمتلكها شركة بلاك ووتر وشركة بيستريز Pistris المجهزة بمختلف أنواع الأسلحة، فإن مرورها يتناقض صراحة مع حق المرور البريء، وعليه فإن الدولة الساحلية يمكن لها تطبيق المادة 19 فقرة 2 أ من الاتفاقية، التي تنص: "أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية، أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى، يعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة"⁽³²⁾.

أما فيما يتعلق بالمرور العابر - المرور عبر المضائق - فإنه لدى تطور القرصنة في خليج ملقا، ولجوء العديد من أصحاب السفن إلى الشركات الأمنية الخاصة لحمايتها، هددت ماليزيا بتوقيف كل الحراس المسلحين على ظهر السفن التجارية بتهمة الارتزاق، وذلك بحجة تهديدهم لأمنها الوطني، وهذا التوقيف يكون ممكنا نظرا لأن القانون الدولي للبحار في هذه الحالة لا يطلب حق المرور البريء، ولكن حق المرور العابر، وذلك حسب المادتين 38 و 39 من الاتفاقية المذكورة، الأمر الذي يمكن الدول المشاطئة من اعتراض مرور السفن المجهزة بالأسلحة، وذلك حسب المادة 39 فقرة 1 ب التي تنص: "أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى يعد انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسد في ميثاق الأمم المتحدة"⁽³³⁾.

2.2.3. دليل سان ريمو لعام 1994.

يعد بمثابة النسخة البحرية لاتفاقيات جنيف لعام 1949، وبروتوكولي جنيف لعام 1977، بحيث أعد بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، فيركز على مسألة مشاركة القوات المسلحة، قانونية حمل بعض الأسلحة، وكذلك الأهداف التي تعتبر عسكرية، كما ينص على أن السفينة التجارية قد تكون هدف عسكري، في حالة القيام بالأعمال المنصوص عليها في المادة 60: "يجوز للأنشطة التالية أن تحول السفن التجارية إلى أهداف عسكرية:

أ- قيامها بأعمال حربية لحساب العدو، مثل زرع الألغام أو كسحها أو قطع الكابلات وخطوط الأنابيب المغمورة تحت الماء، وزيارة السفن التجارية المحايدة أو تفتيشها، أو مهاجمة سفن تجارية أخرى،

ب- عملها كسفينة مساعدة للقوات المسلحة المعادية، بنقل الجنود مثلاً، أو بإمداد سفن حربية بالمؤونة،

ج- اندماجها أو تعاونها في نظام العدو للبحث عن المعلومات، بالقيام بمهام للاستطلاع، أو للإنذار المبكر، أو للحراسة مثلاً، أو بمهام للقيادة والمراقبة والاتصال،

د- إبحارها في شكل قافلة، وتحت حماية سفن حرب أو طائرات عسكرية معادية،

هـ - عدم امتثالها للأمر بالوقوف، أو مقاومة أي زيارة، أو تفتيش، أو احتجاز بالقوة،

و- تسليحها على نحو يسمح لها بإلحاق أضرار بسفينة حربية، وتستثنى من ذلك الأسلحة الخفيفة المخصصة لحماية طاقم السفينة من القراصنة مثلاً، والأنظمة المبتكرة لتحويل مسار الصواريخ عن هدفها مثل نظام chaff - وهو نظام دفاعي موجه لتضليل الصواريخ الموجهة رادارياً-⁽³⁴⁾

ز- إسهامها بأي طريقة أخرى إسهاماً فعالاً في العمل العسكري بنقلها معدات عسكرية، مثلاً"⁽³⁵⁾.

ينطبق هذا التعريف على الشركات الأمنية الخاصة التي تكون مجندة في نزاع مسلح كقوة مساعدة للقوات النظامية، مثل الشركات الأمنية والعسكرية الخاصة التي عملت في

العراق إلى جانب القوات الأمريكية والبريطانية، حيث شاركت في العديد من المرات في العمليات الحربية، أما الشركات الأمنية الخاصة التي توفر حراسا مسلحين بأسلحة خفيفة لحماية السفينة التجارية من القرصنة، فهي غير مخاطبة بهذا النص .

3.2.3. الجهود الدولية لتنظيم مهام الشركات الأمنية الخاصة في البحر.

بقراءة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ودليل سان ريمو، نجد أنهما لم ينصا على الشركات الأمنية الخاصة بل خاطبا الدول فقط، وحتى المواد سابقة الذكر لا تكفي وحدها لتنظيم عمل تلك الشركات، ولتجاوز هذه الضبابية قامت المنظمة الدولية البحرية في ديسمبر 2008، بوضع توصيات للدول التي ترفع السفن علمها بالتعاون مع أصحاب السفن، لوضع سياسات متعلقة باستخدام حراس مسلحين على متن السفن .

في ماي 2011 أكدت المنظمة البحرية الدولية على أهمية دور قوانين الدولة التي ترفع السفينة علمها، من خلال توصياتها الموجهة لهذه الدول، ولأصحاب السفن، والعاملين فيها وقباطتها، فيما يتعلق باستخدام حراس مسلحين تابعين لشركات أمنية خاصة، إلا أن تلك التوصيات غير ملزمة وغير كافية لتنظيم مجال الخدمات الأمنية الخاصة، الأمر الذي أدى بالدول التي ترفع السفن علمها لإعادة النظر في قوانينها المتعلقة بتسليح السفن.

في الواقع قليلة هي الدول التي وضعت أنظمة محددة لاستخدام حراس مسلحين، مثل اليونان واليابان في تسليح السفن التجارية، لكن وبغض النظر عن طبيعة الأنظمة السابقة، استجابت دول كثيرة من تلك التي ترفع السفن علمها للوضع الراهن، وهي تناقش مناهج جديدة وتعيد النظر في قوانينها القائمة.

بصورة شاملة عالجت الدول التي ترفع السفن علمها المسألة بطريقتين مختلفتين، أولا تستمر بعض الدول في تجنب وضع قوانين وانظمة واضحة، وتعلن ببساطة أن مسؤولية استخدام حراس أمنيين تقع على عاتق مالك السفينة أو ربانها، يبدو أن دول العلم الملائمة في الغالب تبنت هذا النهج، الذي يتماشى مع نهج التراخي حيال الأنظمة الأمنية، الذي تعتمده دول عدة، فيما عمدت دول أخرى ذات سجلات وطنية، إلى وضع أنظمة جديدة .

من الواضح تماما أن عدد الدول التي تسمح باستخدام حراس مسلحين أخذ في التزايد فاليونان التي كانت تمنع وجود حراس مسلحين على ظهر السفن التجارية، وضعت في

نوفمبر 2011 قانونا جديدا يسمح لستة حراس مسلحين كحد أقصى، بالعمل على متن سفينة ترفع علم اليونان.

ويشار إلى أن عددا من الدول الاخرى التي لم تضع مبادئ توجيهية واضحة، بدأت باستخدام حراس مسلحين تابعين لشركات امنية خاصة، ففي المملكة المتحدة مثلا كانت تمنع بشدة تسليح السفن، إلا أن حكومتها وافقت في أكتوبر 2011 على قانون يسمح باستخدام حراس مسلحين، على متن السفن التي ترفع علمها سواء كانت تجارية أو قوارب صيد، أو السفن السياحية، أما بالنسبة لإسبانيا فسمحت منذ أكتوبر 2009 بحماية سفن الصيد عبر استخدام حراس مسلحين في المناطق عالية المخاطر، وبغية تسهيل هذه المهمة وقعت اسبانيا اتفاقا مع السيشل يسمح للحراس بالعمل انطلاقا من ميناء فيكتوريا⁽³⁶⁾.

أما بالنسبة للجزائر فلقد وقعت وصادقت على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مونتيغو باي لعام 1982(37)، إلا أنها غير معنية بالشركات الأمنية البحرية، نظرا لعدم وجود هذا النوع من الشركات لديها، كما أنه يستشف من خلال الاجراءات المعقدة المذكورة في المرسوم التشريعي 93-16 سالف الذكر، ومن خلال سياسة الجزائر الأمنية، المؤسسة على حماية سيادتها، من كل تدخل خارجي مهما كان نوعه، لذا فإنها لا تسمح بوجود تلك الشركات على ظهر سفنها، أو السفن التي تحمل العلم الجزائري.

خاتمة

حقيقة الشركات الامنية الخاصة أصبحت تلعب دورا مهما في تلبية مختلف الخدمات الأمنية البحرية، إلا أن تأثيرها يبقى محدودا نظرا لكون ظهورها حديث نسبيا، مقارنة بالشركات الأمنية الأخرى التي عرفت في العراق وأفغانستان، حيث أن العديد من الشركات الأمنية الخاصة الكبرى على غرار شركة بلاك ووتر الأمريكية، دخلت مجال الخدمات الأمنية البحرية متأخرة، وذلك بعد تشبع قطاع الخدمات الأمنية التقليدي، وتراجع العنف في العراق وأفغانستان، مما أدى بها إلى دخول المجال البحري لخلق سوق جديد لها.

كما أن العديد من الدول لا تقبل وجود مسلحين خواص على ظهر السفن التي تحمل علمها، أو لدى مرورها بمياهها الاقليمية، حيث ترى ذلك مساسا بسيادتها، كما أن خدماتها تعتبر باهظة الثمن، مما يجعل العديد من ملاك السفن يستغنون عن خدماتها، كما أن تنظيم

تلك الخدمات على مستوى القانون الدولي يعد أمراً ذا أهمية بالرغم من محدودية تأثيرها، وذلك حتى لا تبقى تعمل في الضبابية وخارج القانون الدولي، وهو الأمر الذي يتحقق بوضع إطار قانوني دولي ملزم ينظمها، وعليه يمكن إدراج التوصيات التالية:

- لا بد أن تنحصر مهام تلك الشركات في الأمور التقنية واللوجستية، وأن تبتعد عن المجالات القتالية.

- ضرورة وضع نظام قانوني دولي ينظم عمل الشركات الأمنية الخاصة البحرية .

- ضرورة دعم القوات البحرية للدول الضعيفة مثل الصومال، حتى لا تكون ملاذاً آمناً للقراصنة والارهابيين، وبالتالي تكون مجالاً حيوياً لتلك الشركات.

- إيجاد تنظيم دولي لإلزام الشركات الأمنية الخاصة، بالامتثال لأحكام القانون الدولي بمختلف فروعها.

- العمل على توسيع الاختصاص القضائي لمحاكم الدول، بغية زيادة الوسائل اللازمة لمقاضاة العاملين في هذه الشركات، لإسناد الأعمال المرتكبة، عند انتهاك القانون الدولي.

الهوامش

(1)- ماجد حسين علي الجميلي، الشركات الأمنية الخاصة، دار الفكر الجامعي، الاسكندرية، الطبعة الأولى، 2016، ص 28.

(2)- سورة قريش الآية 04 .

(3)- حسن الحاج علي أحمد، خصخصة الأمن الدور المتنامي للشركات العسكرية والأمنية الخاصة، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي دولة الامارات العربية المتحدة، العدد 123، ، 2007، ص 16.

(3)- ربان/ محمود مروان السيد، تفعيل المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية وأثرها على صناعة النقل البحري، ورقة بحثية مقدمة للملتقى العلمي: قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن، بتاريخ 2012/03/08، على الرابط: www.edu.sa تاريخ الدخول 2017/12/12 على الساعة 21.

(5)- حسن الحاج أحمد علي، نفس المرجع، ص 16.

(6)- ماجد حسين علي الجميلي، الشركات الأمنية الخاصة، نفس المرجع، ص 32.

(7)- وثيقة مونترال بشأن الالتزامات القانونية الدولية والممارسات السلمية للدول ذات الصلة بعمليات الشركات العسكرية والأمنية الخاصة أثناء النزاع المسلح، وثيقة الأمم المتحدة رقم A/63/467-S/2008/636 بتاريخ 06 أكتوبر 2008 ، ص 04.

- (8)- تقرير الفريق العامل المعني باستخدام المرتزقة كوسيلة لانتهاك حقوق الانسان و عاقبة ممارسة حق الشعوب في تقرير مصيرها، وثيقة الأمم المتحدة رقم A/HRC/15/25 بتاريخ 2010/07/05.
- (9)- ماجد حسين علي الجميلي، الشركات الأمنية الخاصة، نفس المرجع، ص 37.
- (10)- د. عادل عبد الله المسدي، الشركات العسكرية والأمنية الخاصة في ضوء قواعد القانون الدولي - دراسة الوضع القانوني لموظفي هذه الشركات والمسؤولية عن تصرفاتهم - ، دار النهضة العربية، القاهرة، الطبعة الاولى 2009، ص 36.
- (11)- المرسوم التشريعي رقم 93-16 المؤرخ في 1993/12/04 الذي يحدد شروط ممارسة أعمال حراسة الأموال والمواد الحساسة ونقلها، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، عدد 80 المؤرخة في 05 ديسمبر 1993 .
- (12)- Aspirant Mehdi Kouar ; Insécurité maritime entre force naval et privatisation ; centre supérieure de la marine ; 2009 p 09.
- (13)- Philippe Contamine ; Guerre et concurrence entre les Etats Européens du XIV au XVIII siècles ; PUF ; Paris ; 1998 ; P75.
- (14)- Aspirant Mehdi Kouar ; op.cit. p 11 .
- (15)- Samuel Baylet Fernandez ; L'émergence d'un marché de la sécurité et de la sureté maritime ; quelle enjeux pour les essd Français ; Séminaire 2012 centre d'études Supérieure de la marine : Océans , enjeux de sécurité et de défense p 04 ; sur le liens : www.academia.edu.
- (16)- Makki Sami : Processus et Bilan de l'externalisation dans l'armée Britannique : Quelle enseignement pour la France ? les documents du C 25 D ; Paris ;p 43.
- (17)- Aspirant Mehdi Kouar ; op.cit. p 23.
- (18)- idem ; p25.
- (19)- مايا خاطر، الاطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مقال منشور في مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، دمشق، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 267 .
- (20)-Aspirant Mehdi Kouar ; op.cit. p 29.
- (21)-خالد أحمد رماح، القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني، مقال منشور في كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن و المحيط الهندي، الطبعة الأولى ، وكالة الأنباء اليمنية سبأ، 2010، ص 81.
- (22)- نفس المرجع ، ص 82.
- (23)- حسن الحاج أحمد علي ، مرجع سابق، ص 36.
- (24)- Aspirant Mehdi Kouar ; op.cit. p 41.
- (25)- Idem ; P 42.
- (26)- Idem ; P 43.

(27)- Samuel Baylet Fernandez ; op.cit. p 07

(28)- Idem ; p 08.

(29)- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

(30) - د. جمال عبد الناصر مانع، القانون الدولي العام ، دار العلوم للنشر و التوزيع، عناية ،

2009 ص 213.

(31)- Aspirant Mehdi Kouar ; op.cit. p 51.

(32)- Idem ; p 55.

(33)- Mehdi Kouar ; la sureté est elle privatisable ?, outre terre (les seigneurs de la mer) 2010/2 numéro 25 -26 ; p 67

(34)- مجلة الجيش العربي ، على الرابط www.arab-army.com/t620808-topic تاريخ

دخول الموقع : 2018/05/15 على الساعة 19:44.

(35)- دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار، أعده مجموعة

من الخبراء الدوليين، مقال منشور في المجلة الدولية للصليب الأحمر، عدد 309 بتاريخ 1995/12/31، على

الرابط www.icrc.org تاريخ دخول الموقع : 2017/11/30 على الساعة 23:40.

(36)- كارولين ليس، تنظيم الشركات الأمنية الخاصة في البحر: تطورات و تحديات جديدة على

الرابط www.counterpiracy.ae/upload/carolinliss/essay/arabic/pdf تاريخ دخول

الموقع : 2017/11/23.

(37)- أ. سهيلة قمودي، مجال السيادة البحرية الجزائرية حسب المادة 12 من دستور 1996،

مجلة الاجتهاد القضائي، العدد الرابع ، جامعة محمد خيضر - بسكرة - ، بدون سنة نشر، مقال منشور على

الرابط www.lab.univ-biskra.dz/images/banners/arabic/pdf تاريخ دخول الموقع :

2018/05/29 على الساعة 23:45. ص 243.

