مجلة قرطاس الدراسات الحضارية والفكرية
ISSN : 1112-993X E-issn :2710-8147
المجلد: 18 العدد: (02)- جويلية 2026 / ص47- ص63

جوازات العبور الجزائرية في البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الحديث

دراسة نموذج لجواز العبور الهولندي

Algerian Safe-Conduct Passports in the Mediterranean during the Modern Era
Study of the Dutch Safe-Conduct

أ.د. عبد الرحمن بالأعرج[1] ، مخبر الراسات الحضارية والفكرية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر.
abderrahmane.bellaredj@univ-tlemcen.dz

ط.ة جليلة بوشتة ، جامعة أبو بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، djalilaboucheta@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2026/06/27	تاريخ القبول: 2026/07/14	تاريخ النشر: 2026/07/31

الملخص:

يركز الموضوع على جوازات العبور الجزائرية في البحر الأبيض المتوسط أثناء العهد الحديث، بحيث شكلت هذه الوثائق مصدرا تاريخيا رسميا لفهم طبيعة النشاط البحري؛ وذلك بسبب قوة تنظيمها وتسييرها لحركة الملاحة البحرية كما شكلت جوازات العبور أداة ضبط العلاقات مع الدول الأجنبية خاصة التجارية من جهة، ومن جهة أخرى ضبط القوانين والشروط في مجالها البحري وتعزيز سلطة الإيالة الجزائرية، ومن بين أبرز الدول الأوروبية التي كانت تربطها علاقات مع الإيالة نذكر هولندا التي تميزت باتفاقيات ومعاهدات في جميع المجالات خاصة فيما يتعلق بالجانب البحري ومنه ظهرت رخص تنظم طرق الملاحة وتساهم في تعزيز المبادلات، واعتبر المجال البحري أحد المحاور المهمة في العلاقات الثنائية بين البلدين.

كلمات مفتاحية: تاريخ الجزائر؛ البحرية الجزائرية؛ جوازات العبور؛ العلاقات الجزائرية الهولندية.

Abstract:

The topic focuses on Algerian safe-conduct passes in the Mediterranean during the Early Modern period. These documents constituted an official historical source for understanding the nature of maritime activity, due to their strong role in organizing and managing maritime navigation. Safe-conduct passes also served as a tool for regulating relations with foreign states, particularly in the commercial field. On the other hand, they contributed to establishing laws and conditions governing the maritime domain and strengthening the authority of the Algerian Regency. Among the most prominent European states that maintained relations with the Regency, the Netherlands can be mentioned, as it was distinguished by agreements and treaties covering various fields, especially maritime affairs. From these relations emerged permits that regulated navigation routes and contributed to strengthening exchanges. The maritime sphere was

[1] المؤلف المرسل: أ.د عبد الرحمن بالأعرج، abderrahmane.bellaredj@univ-tlemcen.dz

therefore considered one of the important pillars of bilateral relations between the two countries
Keywords: History of Algeria; Algerian Navy; Passports; Algerian-Dutch relations.

مقدمة:

تعرض تاريخ البحرية الجزائرية في الكتابات الغربية إلى محاولات طمس وإنكار الوجود القوي الجزائري في البحر الأبيض المتوسط، لكن رغم ذلك لم تستطع إخفاء هذا الحضور أمام وثائق تاريخية دبلوماسية رسمية تثبت امتداد النشاط البحري الذي كان يتم بشكل منظم عن طريق جوازات عبور جزائرية؛ بحيث اعتبرت هذه الجوازات من أهم الوثائق التي اعتمدت عليها الإيالة في العهد الحديث لتسيير وتنظيم حركة الملاحة البحرية في المجال المتوسطي، وأدت دور فعال في الكشف عن البنية التنظيمية لنشاط الإيالة، الأمر الذي جعل منها أداة قانونية تهدف إلى حماية المصالح المشتركة بين الأطراف التي تعقد مع الإيالة اتفاقيات حول التنقل في المجال البحري، ومن بين هذه الدول نذكر هولندا التي تعد نموذجا لدراسة طبيعة العلاقات، وفهم قوة جوازات العبور في ترسيخ نفوذ إيالة الجزائر على البحر الأبيض المتوسط، ومنه يطرح التساؤل: ما هو دور جوازات العبور الجزائرية في تنظيم الملاحة البحرية في حوض البحر الأبيض المتوسط خلال العصر الحديث؟ وكيف ساهمت في حفظ هيبة الجزائر الدولية خاصة مع الدول الأوروبية؟

1. جوازات العبور الجزائرية:

عملت الجزائر الحديثة، إلى جانب ترسيخ أسس الدولة وتوسيع مجالها البحري، على بناء أسطول بحري فعال في البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي[1]، حيث تمكنت من إخضاع الحركة الملاحية وفق شروط فرضتها على متنقلي حوض البحر الأبيض المتوسط بحيث أصبح العبور لا يتم إلا بالحصول على جوازات صادرة من هيئات مرخصة من إيالة الجزائر وفق معاهدات واتفاقيات.

أ- تعريف جوازات العبور:

تعرف أيضا باسم جوازات المرور؛ وهي ترجمة للكلمة الأجنبية passeport المشتقة من الكلمتين الفرنسيتين passeبمعنى يمر و portبمعنى ميناء أو بوابة، ويرجح أن مصطلح جواز المرور يعود إلى فترة العصور الوسطى فعند المرور ببوابات أسوار المدن كانت تطلب وثيقة تدل على السماح لهم بالدخول، وجاء مصطلح جواز العبور بعدة تسميات مختلفة؛ مثل تصريح مرور للتنقل داخل المدن أو من ميناء البلد إلى بلاد أخرى، تصريح للجنود بمغادرتهم الخدمة وعرف أيضا باسم رسالة بحر ...[2] وفي العهد الحديث كانت تكتب بأسلوب مزخرف في الأطراف ومنقوشة أو بها رسومات تحرر على صفائح الجلد الرقيق.

وعند إصدار جواز عبور بلغة أجنبية كان يعتمد على عود مرقم يتضمن فتحات ضيقة، صممت للتوافق مع الرشقات الزخرفية من أجل تسهيل عملية الاطلاع عليها من طرف البحارة، وتكون مرسومة بإتقان على أطراف الإطار الزخرفي[3] وقد عثر على بعض الجوازات مكتوبة على ورق سميك به خطوط عمودية فوق متن الكتابة ويوضع فوق اسم الداي علامة مميزة من أجل التمييز بن الأصلي والمزيف[4]، ويمنح الجواز لرحلة واحد فقط وعند انتهاء المدة يعد لاغيا وإذا طرأ أي تغيير على وضع السفينة كاستبدال قبطانها أو ملكيتها يتوجب إبلاغ غرفة التجارة من أجل تعديل معلومات السفينة وعدم التعرض للأسر أو المضايقات البحرية، ويتضمن الجواز عدة معطيات وهي: رقم الجواز وتاريخ إصدار الجواز مع تاريخ انتهاء صلاحيته، اسم السفينة، اسم صاحب السفينة، الميناء الذي تنطلق منه وجهة السفينة

بالإضافة إلى مكان رسوها عند عودتها، أسماء مالكيها، نوع حمولتها وعدد ركابها، إلى جانب أداء اليمين من قبل أصحابها، وتدوين بعض الملاحظات عند وجود ظروف خاصة[5].

كانت مدة صلاحية جوازات العبور التي تمنح للسفن محددة بستة أشهر في حوض البحر الأبيض المتوسط، في حين حددت مدة صلاحية ما بين سنة إلى ثلاث سنوات للسفن المبحرة خارج المجال المتوسطي وذلك لطول مدة الرحلة[6].

وكانت القوانين التي تضبط الملاحة البحرية جد صارمة في حال إساءة ربابنة السفن وأصحابها لاستعمال جواز العبور فكان يعاقب القبطان الذي يقدم معلومات خاطئة حول شؤون سفينته في الجواز، أو يرسلها للإبحار دون دفع غرامات مالية أو الحصول على ترخيص، ويعاقب قبطان السفينة بالسجن لمدة شهر عند عودته، وكانت درجة العقوبة تصل إلى الإعدام في حال تزوير هذه الوثائق[7]، الأمر الذي يعكس حرص الإيالة على انضباطها تجاه القوانين المفروضة.

ب- أهمية جوازات العبور:

من بين أهم الوسائل التي تنظم وترتب الملاحة نذكر جوازات العبور، فهي تتولى مهمة حماية الإيالة الجزائرية من حركة التجسس وعمليات القصف البحري، إلى جانب مراقبة حركة السفن ومنه تمكنت من ضبط النشاط البحري والتأكد من هوية السفن ووجهتها، بحيث كانت لها أهمية بالغة نذكر منها:

حماية السفن وضمان أمنها وسلامتها:

إن جوازات العبور تشكل وثائق رسمية تضمن للسفن المرخصة الحماية والأمان في عملياتها البحرية، والحرص على عدم تعرضها للاعتداء أو المضايقة والمصادرة. ويتمثل ذلك في عدم تعرض السفن الأجنبية للهجوم أو الأسر من طرف رياس البحر، الذين كانوا يقومون بعمليات تفتيش ومراقبة السفن وأسر التي لا تحمل ترخيص للعبور، فكان لابد من إثبات هوية السفينة من أجل التمييز بين سفن الدول الصديقة من العدوة والتي لا تربطهم معاهدات صداقة معهم[8].

كما يتم من خلالها ضمان السير الجيد للسفن وضمان الأمن وسلامتها أثناء عماية الإبحار، وحمايتها من القراصنة الخواص الذين لهم تراخيص بذلك من ملوك أوروبا [9]، إذ يحمي جواز العبور حتى من رياس الدول المجاورة كإيالة تونس وطرابلس ومن سلطان فاس، فقد جاء في إحدى الجوازات ما يلي:" **...أما إذا حدث هذا التجاوز من طرف بحارة تونس وطرابلس فإننا سوف نخبر حكامهم وسيعاقبون بكل تأكيد من أجل الامتثال لكل ما ذكر أعلاه وعدم مخالفته فقد منح هذا الجواز لاستعماله عندما تدعوا الحاجة لذلك...** " [10] فمن خلال هذا الجواز يتبين أن كل من إيالة تونس وطرابلس كانوا معترفين بالجواز وملزمين بالامتثال لأوامره.

الاعتراف بسيادة إيالة الجزائر على البحر الأبيض المتوسط:

من أجل الحصول على جوازات العبور والتنقل الآمن دون اعتراض في البحر الأبيض المتوسط، حرصت العديد من الدول الأجنبية للحصول على معاهدات السلم والصداقة مع إيالة الجزائر، وذلك مقابل دفع إتاوات لحماية سفنهم[11] ولكن حتى الدول التي لها معاهدات سلم معها إذ لم تكن سفنها تحمل جواز عبور فتتعرض للأسر وتتم مطالبتهم بتراخيص، وقد أشار قنصل دنماركي إلى ذلك بقوله: "... **أي سفينة صديقة ليست في حالة حرب، إذا وجدت بدون جواز سفر، فإن حمولتها تصادر بعد العثور عليها مباشرة...** "[12]، وهذا القول دليل واضح أن إقامة علاقات السلم غير كافية للعبور البحري، وإنما الحصول على الجوازات هو الذي يسمح بهذه العملية وهو بمثابة اعتراف من الدول الأجنبية على قوة الإيالة وفرض هيمنتها على الحوض المتوسطي.

ضمان أمن الإيالة:

إن جواز العبور له أهمية بالغة في حفظ أمن الإيالة الجزائرية خاصة والدولة العثمانية عامة[13]، فكانت تعمل وفق إطار قانوني هدفه حماية المياه البحرية [14]من الأعمال الغير قانونية، إلى جانب الدفاع عن الموانئ وتأمين الحماية للسكان والحفاظ على مصالح الإيالة التجارية والسياسية والعسكرية.

تعويض وتسريح السفن المحتجزة:

كانت السفينة إذا تعرضت للحجز من طرف دولة أخرى أم تم قرصنتها وهي تحمل جواز عبور من الإيالة الجزائرية يتم تعويضها عن ذلك، من خلال إلزام الدولة التي ينتمي لها القراصنة بدفع المبلغ المتفق عليه، وإذا كانت محتجزة فيأمر بإطلاق سراحها، مثل ما حدث مع سفينة دنماركية كانت عائدة من لندن تحمل بضائع نحو الإيالة الجزائرية تعرضت لهجوم من بحارة فرنسيين، فأرسل داي الجزائر سنة 1798م رسالة يطالب فيها بتسريح السفينة وإرجاعها[15].

ج- آلية تفتيش السفن :

لقد كانت عمليات تفتيش السفن تتم وفق بنود ومعاهدات؛ فنجد مثلا سنة 1662م في المعاهدة التي جرت بين إيالة الجزائر وإنجلترا في البند الخامس عشر ينص على تسريح السفينة الفوري بمجرد إظهار جواز العبور للرياس الجزائريين الصادر عن الأميرالية الإنجليزية[16] .

كما نصت معاهدة 1748م بين إيالة الجزائر وإمبراطورية النمسا في المادة الرابعة على تحديد إجراءات طريقة تفتيش السفن بين الطرفين [17]، التي نصت على صعود شخصين فقط من البحارة الجزائريين على متن السفن النمساوية بغرض التفتيش والمراقبة، ولكن يكون هذا التفتيش فقط بالاطلاع على جوازات العبور دون مراقبة الحمولة وطاقم السفينة، ثم يعود الرياس وتواصل السفينة رحلتها، ونصت أيضا على مبدأ المعاملة بالمثل، فإذا اعترضت السفن البحرية للإمبراطورية النمساوية سفينة جزائرية تحمل جواز عبور فإنها لا تتعرض لأي خطر وتكمل رحلتها البحرية دون تعطيل أو إزعاج[18] وكانت عملية التفتيش تجرى أيضا من أجل التأكد من عدم وجود أسرى مسلمين على متن السفن.

هذه الإجراءات سمحت للجزائر من التأكد من أن السفينة لا تحمل أعداءها بحيث كانت السفن المعادية للإيالة تحمل على متن سفنها علم الدول الصديقة، بهدف التنقل وتجنب عملية المصادرة، فنجد مثلا سنة 1686م عندما قام داي الجزائر إبراهيم خوجة [19]ببعث رسالة إلى ملك فرنسا يحذره فيها عن وجود مراكب إسبانية تتخفى تحت الراية الفرنسية وبها رعايا فرنسيين مع الادعاء أنها سفن فرنسية[20] الأمر الذي كان يزعج حكام الجزائر والسلطات بشكل متكرر.

عمل رياس البحر على مراقبة السفن والاطلاع على جوازات العبور، فإذا وجد جواز مزور أو قديم قاموا بأسرها والاستيلاء عليها، إلى جانب احترام الجوازات التي كانت تصدر عن الجهات الرسمية الخاصة بالدول التي كانت في حالة سلم مع الإيالة مثل الجوازات الصادرة عن الأدميرالية الفرنسية والإنجليزية، بحيث كانت هذه التراخيص بمثابة وثائق يتم من خلالها ضبط العلاقات ومعرفة الصديق من العدو، بالإضافة إلى التحقق من هوية البحارة في السفن المتنقلة من أجل تنظيم عملية الأسر وجمع الغنائم [21].

د- آليات منح رخص العبور

إن تطور العلاقات التجارية بن إيالة الجزائر والدول الأوروبية ساهم في تزايد الطلب على جوازات العبور الصادرة عن الإيالة ابتداء من 1740م، فلقد شهد القرن ثامن عشر الميلادي إقبالا كبيرا من السفن الأوروبية طلبيات الحصول على الجواز للتنقل البحري[22]، لما له أهمية في الحماية وضمان الملاحة البحرية ولهذا سعت الدول الأوروبية

للحصول عليه بطرق متعددة، إما عن طريق قناصل وممثلي الدول الأوروبية بالإيالة، أو إبرام معاهدات واتفاقيات بهدف تسهيل عمليات نشاطها البحري أو الحصول على موافقة داي الجزائر.

الهدايا والإتاوات:

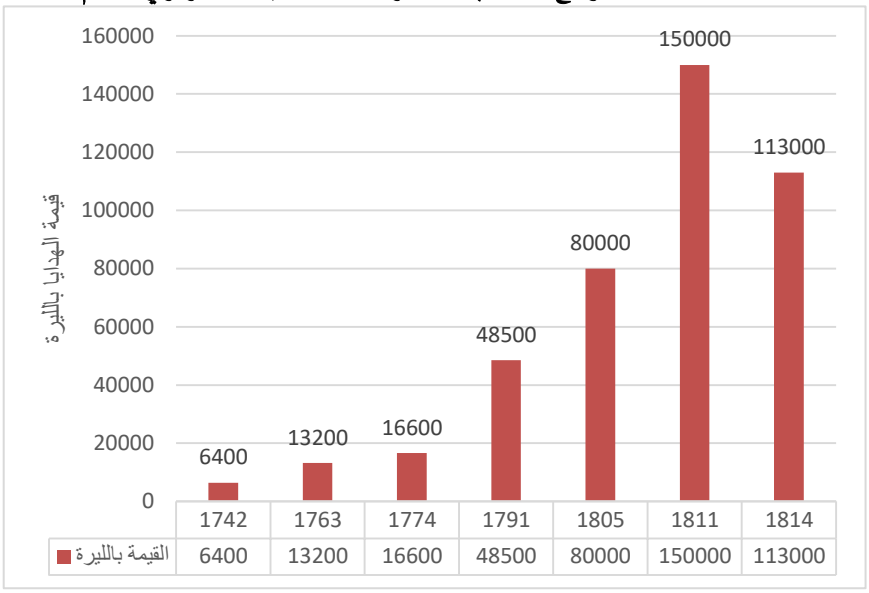
من بين مصادر دخل خزينة إيالة الجزائر نجد الإتاوات والهدايا، وكان يطلق على الهدية باسم بشكش[23] بحيث كانت تدخل في إطار التعامل الدبلوماسي بين الإيالة وباقي الدول وتقدم من طرف القناصل والمبعوثين الأجانب بمناسبة إبرام معاهدات الصلح أو عقد علاقات تجارية مع الإيالة[24]، كما استخدمت لنيل الترضيات والحصول على بعض الامتيازات من الحكام وتزويدهم بجوازات العبور، نذكر على سبيل المثال عندما كانت مملكة صقلية تدفع إتاوة سنوية قدرها 240 دبل بيستر، أي ما يقارب 240,000 فرنك.

أما إسبانيا عند تغيير قنصلها كانت ملزمة بتقديم هدايا بدل دفع المال، في حين كانت كل من السويد والدنمارك تقومان بدفع إتاوة تقدر ب 40,000 فرنك مع الارتفاع عند تجديد للمعاهدات إلى ما يقارب 100,000 فرنك[25].

كانت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والبرتغال وهولندا والسويد ونابولي والدنمارك والنرويج بدفع ضرائب دورية كل سنتين لإيالة الجزائر، وكانت السويد والاتحاد الدنماركي-النرويجي تقوم بتزويد الإيالة بالأسلحة والذخائر دون مقابل مع دفع الضرائب المفروضة عليها، أما فيما يخص فرنسا وإسبانيا والإنجليز كانت تقدم كل سنتين الأسلحة والعتاد الحربي والهدايا النقدية وكانت ألمانيا تتقرب إلى الإيالة بدفع العتاد البحري[26]، ويقول لودلف هامكين: **"...اتصل بي الداي...وأعلمني أن المدافع الممنوحة وفقا لمعاهدة السلام لا يمكن استخدامها لأن حجمها كبير جدا، وكلفني بإبلاغ الملك أن يرسل له بدلا عنها مدافع أخرى ويريدها أن تكون 24 قطعة من الكرة 18 جنيه وبدلا من 20 قطعة من الكرة مدفع 12 و24 قطعة من 12 جنيه، ويرسل إليه قاعدة لكل مدفع لاستخدامها على متن السفينة..."**[27]؛ ويتضح من خلال المراسلة أن الداي لم يكن يقبل الهدايا فقط، بل كان يضع شروط ويحدد الكمية ويختار النوعية، وكانت الدول الأجنبية ملزمة بتنفيذ أوامر الداي من أجل ضمان الحصول على الجوازات والحفاظ على العلاقات الودية مع الإيالة .

كانت إيالة الجزائر في كثير من الأحيان تفرض على الدول الأوروبية أو مبعوثيها بتقديم الهدايا على شكل معدات حربية وعسكرية مع تجهيزات بحرية ، ففي أواخر القرن ثامن عشر الميلادي مثلا قام القنصل الإنجليزي بروتون بتقديم هدية لداي متمثلة في إبزيم مرصع بالزمرد والأحجار القديمة بالإضافة إلى صندوق نشوق يعمل بالموسيقى، وبلغت قيمة الهدية 1500 جنيه إلا أن الداي لم يرضى بهذه الهدية ورد بطرح سؤال: **" أين المدافع التي تجيء بها؟ "**[28]، وهذا ما يدل على فرضهم للأسلحة والعتاد بدل الهدايا الأخرى وذلك من أجل زيادة التحصينات وتكثيف الجهود العسكرية، كما عرفت الإيالة الجزائرية تطورا في القرن ثامن عشر ميلادي:

الشكل1: (أعمدة بيانية توضح قيمة الهدايا الفرنسية بالليرة لإيالة الجزائر في ق18م)



المصدر: رحمونة بليل، 2011/2010، ص103.

تمثل الأعمدة البيانية قيمة الهدايا الفرنسية بالليرة لإيالة الجزائر في القرن ثامن عشر الميلادي، بحيث نلاحظ أن قيمة الهدايا كانت في تصاعد مستمر وبلغت سنة 1811م قيمة عالية ويعكس ذلك زيادة الاهتمام الفرنسي بالعلاقات الدبلوماسية والتجارية بصفة خاصة مع إيالة الجزائر ورغبتها في تأمين طرقها البحرية، والحصول على امتيازات تجارية وعسكرية من أجل مصالحها الشخصية، كما يعود ارتفاع قيمة الهدايا إلى التنافس بين القناصل والمبعوثين الأجانب في تقديم أكبر قيمة لنيل رضى رجال الحكم، بالإضافة إلى دخول عدة دول جديدة للحصول على السلم مع الإيالة[29]. أما سنة 1814م فنلاحظ تراجع في الهدايا وذلك راجع إلى الاضطرابات السياسية والاقتصادية وتدهور العلاقات بين الإيالة وفرنسا.

ونذكر أمثلة عن بعض الهدايا من مختلف الدول الأجنبية:

الجدول 1: (يوضح بعض الهدايا من مختلف الدول الأجنبية)

السنوات	الدول المرسلة	الهدايا
1678م	هولندا	مدافع ثقيلة+ صواري+ كور المدافع+ بنادق+ رصاص+ بارود+ حبال وأشرعة.
1694م	الانجليز	75برميل بارود+ 1000قذيفة مدفعية+ 500قنبلة يدوية+ صناديق مليئة بالمدافع+ بنادق+ مسدسات
1760م	فرنسا	10 ألواح لتصنيع السفن+ 26 عارضة سفن+ 193 مجداف+ 500 قنبلة يدوية+ 22صواري+ 150 برميل صنوبري

1795م	الولايات المتحدة الأمريكية	فرقاطة ذات 36مدفع+ دفع معدات عسكرية بقيمة 21600دولار كل سنة

المصدر: (سمير مشوشة، 2019م، ص279.)

يتضح من خلال الجدول أن أغلب الهدايا التي كانت تقدم للإيالة الجزائرية كانت عسكرية من أسلحة متنوعة ومعدات حربية، بحيث كانت وسيلة لكسب النفوذ داخل السلطة، فمن يقدم الهدية له امتياز الحصول على تراخيص عبور للسفن الأجنبية، فالدول الأجنبية كانت تعلم أن تقديم الأسلحة والمعدات الحربية يقوي علاقاتها مع المسؤولين فتمنح لداي وكبار رجال الإيالة بهدف ذلك، وكانت تقدم أيضا في الأعياد الرسمية والمناسبات [30] وبالتالي تزيد فرصهم من الحصول على جوازات العبور بسرعة وسهولة ويمكن اعتبار أن الهدايا كانت بمثابة وسيلة لضمان مرور السفن والحصول على تراخيص العبور من طرف الإيالة دون عراقيل.

اقتناء السفن من الإيالة:

عند شراء سفينة من رياس البحر الجزائريين يتحصل القبطان على جواز عبور يسمح له من خلاله الإبحار في البحر المتوسط، فكانت الإيالة تتحكم في النشاط البحري والتجاري عبر نظام دقيق، وتعتبر عملية شراء السفن ضمن الآليات التي ارتبطت بمنح الجوازات بحيث لم تكن عمليات التصدير أو الإبحار تتم إلا بعد الحصول على الجوازات المحددة تسمح لأصحابها ممارسة نشاطهم البحري[31]، ووصل عدد السفن البندقية مثلا سنة 1784م بعد تأمين طرق ملاحتها مع الإيالة إلى 403 سفينة[32].

السفن الحاملة للأسرى المفتدين في الإيالة:

كان رجال الدين والقناصل يتابعون شؤون الأسرى بشكل دوري، فكان جواز العبور من الإجراءات الضرورية التي تضمن نجاح عملية الافتداء حيث يكتب على الجواز الشروط المتعلقة بهذه العمليات، ويحاولون توفير لهم الرعاية والاهتمام وكانت هذه الرعاية تمول من أموال التبرعات التي كانت تجمع[33] من طرف العديد من التنظيمات الدينية وتسهر على إطلاق سراح رعاياها، مثل تنظيم الثالوث المقدس وهو تنظيم فرنسي بالدرجة الأولى[34] تأسس سنة 1198م إلى جانب مجموعة الفرنسيسكان [35] والمرسدير [36] الأمر الذي عزز تنظيم عمليات الافتداء. وبفضل التعاون بين رجال الدين والمسؤولين الكبار تمتع الأسرى برعاية خاصة من أجل مصلحتهم، وكانت الإيالة في بعض المناسبات تقوم بإطلاق سراح الأسرى دون مقابل فقد جاء في أحد الرسائل بين الداي حسن باشا إلى ملك إسبانيا كارلوس الرابع سنة 1798م أنه سلم 106 أسير كانوا محتجزين لديهم مع سفنهم ومواكبهم دون أي مقابل مادي [37].

كانت عملية إصدار جوازات العبور في الإيالة الجزائرية تحت إشراف الداي، فهو الجهة المسؤولة عن إصدار القرار النهائي في منح الرخص، إلى جانب الغرفة التجارية التي كانت تشرف على تنظيم التبادلات والمعاملات التجارية ومتابعة شؤون سفنها وبحارتها بالإضافة إلى حاكم الباستيون الذي أدى دور فعال في إصدار هذه الجوازات ومراقبة السفن في الميناء بحيث ساهمت كل هذه الهيئات بتنظيم الملاحة البحرية في البحر الأبيض المتوسط.

داي إيالة الجزائر:

يعتبر الداي من الجهات المسؤولة عن إصدار رخص العبور، بحيث يقوم بإصدار الأوامر التي تقوم عليها أسس عمليات التفتيش والتنظيم البحري، وهو المسؤول عن ضبط النشاط الملاحي الخاص بطرق المراقبة والتسيير لمراقبة الجوازات والتأكد من تزويد السفن بها، بالإضافة إلى الإشراف على التغيرات والتعديلات التي تجرى على الجوازات الصادرة من الهيئات الأجنبية بهدف تقديمها لرياس السفن الجزائرية [38]، وكانت اللغة تسبب عائق ومشكل لدى رياس البحر في فهم وإدراك محتوى الجواز فهم لم يكونوا يجيدون اللغات الأجنبية، فلقد جاء في رسالة بعث بها الداي مصطفى باشا [39] إلى الحاكم نابليون بونابرت ما يلي : "**...أحذركم من أن رؤساء البحر لا يستطيعون قراءة الحروف**

الأوروبية، فهم لا يعرفون إلا جواز السفر العادي، ولهذا ينصح بأن تظهر سفن الجمهورية الفرنسية إشارة مميزة تمكن البحارة من التعرف عليها... "[40]، ومن أجل هذا اتخذت جوازات العبور أشكال خاصة لتسهيل عمليات المراقبة.

وشكلت أيضا قضية منح جوازات العبور لأعداء الإيالة مشكل في العلاقات بين الدول، كما حدث سنة 1687م حين تم الاستيلاء على سفينة بالقرب من مدينة الجزائر تعود للبندقية وكانت تحمل جواز عبور فرنسي مهمتها التجسس[41] وكان الداي قد أصدر مجموعة من جوازات العبور للتجار الفرنسيين وفقا للمعاهدات، إلا أنها كانت تمنح الجوازات للسفن الإيطالية أو غيرها، وهو ما أثار غضب الإيالة الجزائرية واستيائها الشديد من هذه الأفعال بشكل متكرر [42]، وكان توقيع الداي مهم ويظهر ذلك بوضوح في معاهدة1774م لتجديد السلم والصلح مع حيث نصت المادة الأولى من المعاهدة على أنه: "**...في حال وجود المواطنون الأجانب أكثر من نظرائهم الإنجليز تصبح ممتلكاتهم قانونيا غنيمة للجزائريين، إلا إذا كانت تحمل جواز مرور موقعا من الداي... "** [43] وهذا يوضح أن توقيع الداي له أهمية في الجواز فإذا كان الجواز بدون توقيع يعتبر لاغيا ولا أهمية له.

وكانت السفن التي تبحر بعيدا يسمح لها أثناء عودتها باستخدام جوازات قديمة لتصبح صالحة لمدة سنة، فمثلا في اتفاقية وقعت بين الإيالة الجزائرية والأراضي المنخفضة بخصوص سفنها الموجودة بالهند سمحت لها بذلك لمدة ثلاث سنوات بعد انتهاء صلاحية الجواز، ولكن السفن التي تخرج من موانئ الأراضي المنخفضة ملزمة بالحصول على جوازات جديدة مسلمة من طرف الداي بها تاريخ الترخيص الأول[44] . ومن أجل التعرف على جوازات المتجهة للهند أمر الداي الأراضي المنخفضة باتخاذ إجراءات فقامت بإرسال أوامر لقنصلها بالجزائر تأمره بكتابة مايلي في الجواز: " **كل سفينة مزودة بجوازات مختومة بختم مطابق لهذا تعد من سفن الهند الشرقية التابعة لدولة الأراضي المنخفضة"**، ووفق الاتفاقية عندما يجد الرياس سفينة تحمل جواز قديم يتم اقتيادها إلى ميناء مدينة الجزائر فقط، فتفحص من طرف الداي والقنصل وإن ثبت أنها سفينة الأراضي المنخفضة تعتبر غنيمة وتأخذ لبضائع فقط ويطلق سراح السفينة مع دفع أجرة النقل لصاحبها [45].

الغرف التجارية:

إن البحرية الجزائرية تميزت بتنظيمها الجيد للشؤون الملاحية وحظيت بمكانة مميزة على الصعيد الدولي، الأمر الذي جعل مختلف القوى الأوروبية تسعى لإقامة علاقات ودية من أجل مصلحتها [46]، وفي هذا الإطار سعت دول شمال أوروبا إلى عقد معاهدات من أجل الحصول على امتياز لإنشاء مصلحة جوازات العبور الجزائرية في الغرف التجارية التي تنظم الشؤون التجارية مباشرة بعد عقد السلام مع الإيالة.

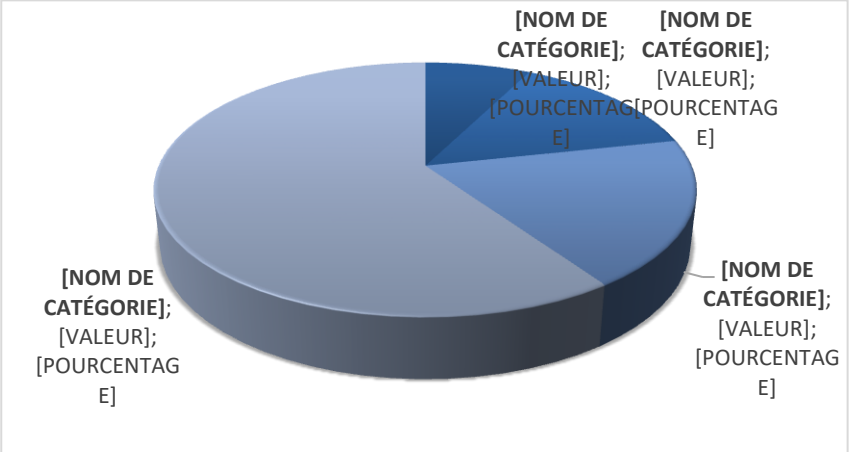
من بين الدول التي كانت تصدر جوازات العبور نذكر مملكة السويد؛ فلقد تمكن جورج لوجي[47] من الدخول في مفاوضات مع الإيالة، وكان القرارين من أجل تنظيم التجارة البحرية هو السبب لإقامة المفاوضات، الأول سنة 1720م يخص قانون الملاحة والثاني سنة 1724م يخص تأسيس مكتب المواكبة بهدف تنظيم عملية الإبحار للسفن السويدية، وضمان سلامة سفنها وحماية تجارتها في المتوسط، اتجهت السلطات في ستوكهولم إلى تحسين علاقتها مع إيالة الجزائر وقامت بتوقيع معاهدة سنة 1726م ، وفي البند الرابع من معاهدة 1729م تم الاتفاق على ضرورة إثبات هوية السفن السويدية بحملها وثيقة صادرة عن غرف التجارة الملكية أو الأميرالية السويدية وفي سنة 1730م أعلن الملك السويدي عن إنشاء مصلحة تحت إشراف الغرفة التجارية السويدية لإصدار جوازات العبور[48] .

وكان جواز العبور الصادر عن الغرفة التجارية في ستوكهولم صالح لرحلة واحدة فقط، ويجب على قائد السفينة إرجاعه إليها في ظرف ثمانية أيام أما إذا كان الميناء خارج عاصمته فيمنح له مهلة 14 يوما بسبب الظروف الملاحية والبعد ومراعاة التغيرات المناخية، ليقوم بتسليم الجواز إلى حاكم المقاطعة ويقوم هو بإرساله إلى الغرفة التجارية لتسهيل العملية[49] . أما فيما يخص الدنمارك [50]فقد تمكن لودلف هامكين[51] من التفاوض مع إيالة الجزائر

وتوقيع معاهدة السلم والصداقة من أجل الاتحاد الدنماركي-النرويجي وذلك سنة 1746م، وبعد توقيع معاهدة السلم كثر الطلب على جواز العبور الجزائري حسب الجدول التالي[52]:

السنوات	العدد
1750م	98 سفينة
1760م	184 سفينة
1780م	245 سفينة
1794م	779 مركبا

الشكل2: (دائرة نسبية توضح عدد إصدارات جوازات العبور في السنوات 1750-1760-1780-1794م للسفن الدنماركية)



تمثل الدائرة النسبية عدد إصدار جوازات العبور في السنوات 1750-1760-1780-1794م للسفن الدانماركية، فنلاحظ أن عدد الإصدارات كان في تزايد مستمر كل سنة وهو ما يعكس اتساع النشاط البحري الدنماركي وتزويد الإيالة السفن الدنماركية لجوازات عبور بشكل متكرر، ويفسر هذا الارتفاع إلى عدة عوامل من بينها إبرام السلم بين الإيالة الجزائرية والدنمارك الأمر الذي سمح للسفن بالإبحار بشكل آمن تحت الحماية التي فرضتها جوازات العبور، إلى جانب كثرة القناصل والغرف التجارية الأجنبية التي لها مهمة إصدار أو المصادقة على جوازات العبور تبعا للمعاهدات المبرمة بين الطرفين، أيضا اعتراف القوى البحرية بأهمية الجواز الموقع من الداي والمفروض من الإيالة الجزائرية باعتباره وثيقة رسمية تضمن سلامة المراكب من الحجز أو الأسر وتجنب المضايقات المستمرة التي كانوا يتعرضوا لها من طرف رياس البحر الجزائريين أثناء أداء مهامهم البحرية خاصة أثناء عمليات التفتيش.

في سنة 1747م حدد القرار الملكي الدنماركي الخاص بمصلحة الجوازات البحرية الجزائرية شروط الحصول على الجوازات، بحيث عمل على أن لا يستخدم الجواز لغير الغرض الذي منح لأجله ومن شروط منح الجواز أيضا أن تكون السفينة ملكا لرعايا الدانماركيين فقط، بالإضافة إلى وجود نص القسم الخاص بالتعهد الذي يجريه صاحب السفينة على أن السفينة ملكه ولا حصص للأجانب فيها [53] وكان يدفع مبلغ 50 دولار من أجل الحصول على جوازه، بالإضافة إلى دولارين مقابل نسخة جواز، وبعد ذلك تقوم الغرفة التجارية بإصدار الجواز الذي يقطع بخط متموج إلى نصفين؛ يأخذ الربان النصف الأول علامة للسفينة بينما يرسل الطرف الثاني للإيالة من أجل التأكد والسماح للسفن من العبور الآمن[54].

حاكم الباستيون:

تأسس حصن الباستيون بمدينة القالة في الفترة الحديثة من طرف الفرنسيين[55]، وجاء هذا التشييد نتيجة الامتيازات التي منحت لفرنسا في منطقة الشرق الجزائري أثناء فترة حكم الملك فرنسوا الأول بحيث وقعت معاهدة

الامتيازات سنة 1535م بين الملك الفرنسي والسلطان العثماني سليمان القانوني وبموجب هذه المعاهدة مهدت للفرنسيين استغلال المرجان وإقامة الحصون والمراكز التجارية على السواحل الجزائرية الشرقية خاصة في منطقة القالة، وتم إعادة بنائه مرة أخرى تحت اسم **le bastion de France** سنة 1605م [56].

وفي سنة 1661م تم استئناف نشاط العمل الفرنسي في القالة وبعض الموانئ الأخرى بعد أن تم تجميده بسبب الظروف التي أحاطت به، وفق معاهدة فيفري من نفس السنة ونص بندها الثاني على مايلي: **"...كل السفن والمراكب الفرنسية أو التابعة لأمم أخرى يمكن لها التردد على هذا الميناء (الباستيون) إذا كانت تحمل رخصة مرور مستخرجة من عند حاكم الباستيون، دون أن يعترض طريقها أحد أو يعتدى عليها ويمنع على كل التجار الآخرين مزاولة نشاطهم بهذه الأماكن بدون رخصة منه... "**[57]، ويفهم منه أن حاكم الباستيون كان له الحق في منح رخص العبور وهو ما يضمن تنظيم سير الحركة التجارية بالميناء والتحكم في نشاط التجارة والسفن الوافدة إلى هذه المناطق باعتباره هو الآخر جهة مسؤولة عن منح الرخص، بحيث تمتع بسلطة واسعة على المنطقة.

وفي الأخير نستطيع الإشارة إلى أن إيالة الجزائر كانت تتولى مهمة إصدار الجوازات للسفن التي تبحر في ميناء الجزائر أو التي تخرج لعملية الإبحار من الإيالة من طرف الداي أو حاكم الباستيون، أما فيما يخص الدول الصديقة والتي في حالة سلم فحسب الاتفاقيات والمعاهدات منح لها حق إنشاء مصلحة لإصدار الجوازات الجزائرية، وذلك بعد تحديد الشروط الخاصة بشكل الترخيص المقسم إلى نصفين مع إرسال قسيمة إلى الداي للتعريف بها لدى الرياس الجزائريين [58] بهدف تجنب عملية الأسر أو المضايقة.

2. دراسة نموذج لجواز المرور الهولندي:

كانت هولندا جزءا من الأراضي المنخفضة التابعة لإسبانيا [59]، حيث ضمت مناطق عديدة تعرف اليوم باسم هولندا ولوكسمبورغ وبلجيكا وأجزاء من شمال فرنسا، وصل عدد أقاليمها إلى سبعة عشر إقليما لأنها تشكلت من عدة إمارات ومدن[60] ولقد حاول إخضاع الأقاليم لسلطة واحدة كل من الإمبراطور ماكسيميليان[61] وابنه فيليب الجميل[62]، لكن مشروعهما تعرض للفشل لأن النزعة الإقليمية كانت تهدف إلى الاستقلال والحرية. وقام شارل الخامس بتعيين ممثلين في كل إقليم من أجل توطيد الحكم المطلق، وحاول أيضا ملك إسبانيا فيليب الثاني تحويل هذه الأراضي إلى ملكية مطلقة لكنه لم ينجح بذلك.

وسع الهولنديون نشاطهم الملاحي نحو شمال أوروبا وأمريكا والهند، بحيث ساهموا بشكل كبير في ازدهار اقتصاد هذه المناطق من خلال التبادلات التجارية، وفي 1585م أصبحت مدينة أمستردام مركزا حيويا للأنشطة الاقتصادية في هولندا.

أ- العلاقات الجزائرية الهولندية:

برزت هولندا في بداية القرن سابع عشر الميلادي كقوة سياسية فعالة، فهي من بين أهم الدول التي أقامت علاقات مع الإيالة الجزائرية في الفترة العثمانية خاصة، بحيث ظهرت قوة هذه العلاقات في التمثيل الديبلوماسي وإقامة قناصل هولنديين بمدينة الجزائر منذ سنة 1616م إلى غاية 1830م.

الجدول2: (يوضح قناصل هولندا في إيالة الجزائر 1616/1830م.)

السنة	اسم القنصل
1626/1616م	فيجنانت دي كايزار Wijnant de keyser
1629/1626م	بيتر مارتنيز كوي Pieter Marttensz Coy
1664م	أندريس فان دير بورغ Andries Van der Burgh
1680/1675م	توماس هيس Thomas Hees

1680م	Jacobus Tollius **جاكابوس توليوس**
1682/1681م	Carel Alexander Van Berck **كاريل ألكسندر فان بيرك**
1686/1684م	Cristofeel **كريستوفال ماتياس**
1716/1712م	Johan Van Baerle **يوهانن فان بايرل**
1732/1726م	Ludovicus Hameken **لودوفيكوز هاميكين**
1755/1733م	Paulus pravicini **باولوس بارافيشيني**
1760/1757م	Fancois levett **فرانسوا ليفيت**
1761/1760م	Robber Guthrie **روبرت قوتري**
1773/1762م	Pieter EllinKhysen **بيتر إيللينلكويسين**
1784/1774م	Simon Rijs **سيمون ريجس**
1808/1765م	Antoine pierre Fraissinet **أونطوان بيار فريسينيت**
1830/1816م	Antoine Josegh Fraissint**أنطوان جوزيف فريينيت**

المصدر: عبد القادر فكاير، 2018م، ص 272.

لكن لم تخل هذه الفترات من الصراعات والتوترات رغم الحضور الديبلوماسي فخلال الثلاثينيات والأربعينيات والخمسينيات من القرن سابع عشر الميلادي شهدت العلاقات مرحلة شديدة من الاضطرابات، بسبب غياب القناصل في هذه الفترة[63]. وسعت هولندا منذ 1616م إلى طلب السلام وعقد اتفاقيات الصلح من خلال مبعوثين بهدف وقف الصراع القائم بينهم.

كانت أولى المحاولات الهولندية للحد من الصراع سنة 1622م، حيث كلف الهولندي كورنليس بيناكير **Cornelis Pynacker** بمهمة تسوية النزاع والاتفاق مع الإيالة للحصول على السلم وضمان التعايش السلمي، كما أنه سعى إلى طلب التحالف المشترك ضد إسبانيا والإفراج عن الأسرى دون مقابل[64]. واستقبل من طرف الباشا حسين حميد آغا قائد الإنكشارية وتم الاتفاق بين الطرفين في شهر أكتوبر في أربعة عشر بندا، موقعة من طرف السلطان سليمان باشا في إسطنبول بحيث نصت على عدم تعرض السفن للمضايقة والاحترام المتبادل بين الطرفين بالإضافة إلى إطلاق سراح الأسرى من الجانبين، من أجل ضمان استقرار العلاقات السياسية وتحقيق الأمن والسلام[65].

أعيد بعث وفد ديبلوماسي إلى إيالة الجزائر سنة 1625م من أجل التوصل إلى اتفاق جديد بهدف إعادة النظر في قوانين التفتيش، بحيث رأوا أن مراقبة البضائع تصرف غير مقبول، وجاء في الاتفاق سن قوانين جديدة تنظم عملية تفتيش السفن الهولندية[66].

في سنة 1630م اندلعت حرب بين إيالة الجزائر وهولندا، بسبب استيلاء مراد رايس على بعض السفن الفرنسية أثناء عودته الأمر الذي أثار غضب هولندا وتحول العلاقات من سلمية إلى عدائية[67] ، وشهدت هذه الفترة عدة حملات متكررة بسبب قضية الأسرى الهولنديين ونذكر على سبيل المثال الحملة الأولى لأدريانز دي رويتر **Michel Adriaensz De Ruyter** وذلك سنة 1655م، وكانت الحملة الثانية سنة 1662م ثم الثالثة سنة 1664م[68]. وفي سنة 1670م وقع تحالف مع الإنجليز لضرب القوى الجزائرية وإضعاف الإيالة، وقاموا بإرسال أسطول حربي مشترك لكن لم يحقق النتائج المخطط لها، وتم تحرير بعض الأسرى المسيحيين وأسر عدد قليل من البحارة الجزائريين الذين أصيبوا بجروح أثناء الهجوم[69].

وفي سنة 1814م تم إحياء التحالف الإنجليزي-الهولندي من أجل ضرب القوى البحرية الجزائرية مرة أخرى في الفترة التي كانت تعاني فيها الإيالة من الضعف والمشاكل، بحيث جهز هذا التحالف الأوروبي أسطول بحري مشترك شمل

تحضيرات عسكرية وقتالية عديدة، وقام باستهداف مدينة الجزائر بهدف فرض نظام وشروط جديدة على الإيالة والقضاء على النشاط البحري الجزائري [70].

ب- جواز عبور هولندي:

الصورة1: (جواز عبور هولندي)



المصدر: Gérard van Krieken, Corsaires et Marchands, op cit, p.161

الجدول3: (يوضح معطيات جواز عبور هولندي)

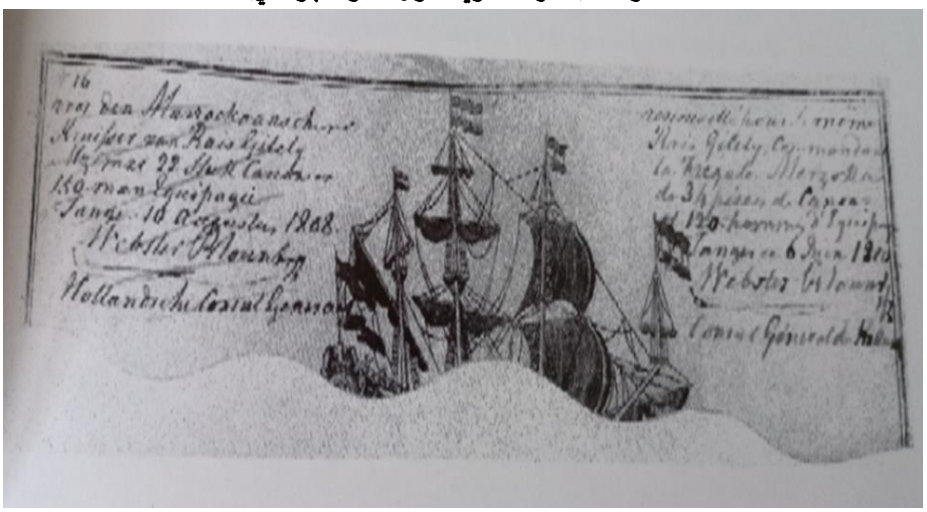
▪ **رقم الجواز**	N°=1514
▪ **لغة الجواز**	اللغة الهولندية
▪ **نوع الترخيص**	تجاري
▪ **تاريخ الإصدار**	1808م
▪ **نهاية صلاحية الجواز**	1810م
▪ **جهة الإصدار**	المجالس الأميرالية للأراضي المنخفضة
▪ **اسم السفينة**	Expeditie
▪ **صاحب السفينة**	Fredrik Christiaan فريدريك كريسيان
▪ **مكان الانطلاق**	أمستردام
▪ **الحمولة**	ركاب + بضائع وسلع تجارية
▪ **مضمون جواز العبور**	السماح بمرور السفينة مع ركابها دون عرقلة أو حجز أو مضايقة.

ج- التعليق على محتوى الجواز:

إن الوثيقة المدروسة عبارة عن جواز عبور صادر عن الغرفة التجارية والأدميرالية الهولندية بأمستردام، بهدف تنظيم النشاط التجاري والبحري في المجال المتوسطي. وتم إصدار الترخيص سنة 1808م باللغة الهولندية القديمة وهو ما يعكس طابعه التاريخي وقوة الإيالة في فرض تسييرها البحري في الفترة الحديثة، بحيث يتضمن مجموعة من المعطيات التاريخية الأساسية لفهم طبيعة النشاط البحري خاصة طريقة سير السفن التجارية، ووفق ما جاء في هذا الجواز أن السفينة المسماة Expeditie تعود لصاحبها فريديريك كريسيانFredrik Christiaan ، يسمح لها بالإبحار رفقة طاقمها وبضائعها دون أي عرقلة أو مضايقة ولا يتم حجزها من طرف رياس البحر الجزائريين، وتعتبر أيضا ضمان للسفينة لحمايتها من هجمات القراصنة، وجاء في الترخيص أن ملكية السفينة تابعة لرعايا هولنديين وتحمل صفة قانونية رسمية تحت ختم السلطات البحرية باعتباره شرط من شروط منح الجواز.

يتميز هذا الجواز بكونه أيضا مقسما إلى جزأين رئيسيين:

الصورة2: (الجزء العلوي لجواز العبور الهولندي)



المصدر: مراسلة كتابية مع Gérard van Krieken، يوم: 28 مارس 2026م، سا 11:07.

• **الجزء الأول العلوي :** هذا الجزء يمنح لداي ويسلم إلى رياس البحر الجزائريين، ويضم مجموعة من المعلومات الرسمية التي تثبت هوية السفينة وطاقمها البحري، وفي بعض الجوازات نجد به زخارف وأشكال من أجل مقارنة شقوق الجزأين لضمان صحة الوثيقة ومطابقتها مع النسخة الرسمية، ويكون الجزء الآخر بحوزة قائد السفينة في حال تعذر الرياس من فهم لغة الجواز الآخر.

• **الجزء الثاني السفلي :** يحتفظ بهذا الجزء عند قبطان السفينة، يستخدمه عند الالتقاء برياس البحر دليل على شرعية الرحلة البحرية، والتأكد من الامتثال بالقوانين البحرية وحقوق العبور أثناء عملية التفتيش.

هذا الإجراء يعكس قوة الرقابة والسيطرة التي كانت لإيالة الجزائرية على الملاحة البحرية ويبرز أهمية الجواز كأداة لتنظيم التجارة والشؤون البحرية. بحيث يضم الجزء العلوي تاريخ الإصدار 10 أغسطس 1808م، وتاريخ انتهاء الصلاحية 06 جوان 1810م، وكذلك معلومات السفينة من حيث الحمولة والطاقم، من أجل مقارنتها مع معلومات الجزء السفلي.

ويعكس هذا الطابع التنظيمي للوثائق التاريخية شرعية العمل البحري للإيالة الجزائرية، ويهدف إلى تفادي الاصطدامات البحرية وتجنب تعرض السفينة للأسر، إلى جانب ضمان المرور الآمن وتوفير الحماية، وكانت الدول الأوروبية ملزمة باستخراج هذه الجوازات باعتبار أن التجارة في تلك الفترة كانت مهمة خاصة التنقلات البحرية ولا مجال للعبور إلا بالحصول عليها، الأمر الذي يبرز مكانة إيالة الجزائر في تعزيز سيطرتها على المجال البحري.

خاتمة:

تعتبر جوازات العبور الجزائرية وسيلة تنظيمية للعلاقات بين الإيالة والدول الأخرى، فلقد كانت الدول تسعى إلى كسب السلام مع الإيالة بهدف تأمين طرقها وتجارتها البحرية، ولم يكن ذلك إلا بالحصول على معاهدات واتفاقيات سياسية ديبلوماسية تضمن حماية المصالح المشتركة، كما ساهمت في التقليل من حدة الصراع في البحر الأبيض المتوسط، ومنه فلقد أدت دور مهم في ضبط الروابط التجارية والحفاظ على فترات السلم مع الإيالة باعتبارها الجهة المتحكمة في حركة السفن والملاحة البحرية في المجال المتوسطي.

من خلال دراسة جواز عبور هولندي يتضح أن المعلومات والمعطيات التي تحملها تحتوي على نتائج دقيقة تمكن الباحثين من تقديم رؤية واضحة عن طبيعة العلاقات بين الدول وتحديد قوة الجهاز البحري الجزائري من خلال نشاطها في تحديد هوية السفن وتفتيش ركابها وبضائعها مما يعزز قيمتها كمصدر تاريخي مهم، وفهم طبيعة التنظيم الإداري البحري ويمكن القول إن البعد التجاري غلب على العلاقات الجزائرية الهولندية، بحيث هدفت المعاهدات على تسهيل المبادلات وضمان استمرارية النشاط البحري، ومن أجل ضبط حركة السفن جاء جواز العبور الذي منح السفن الهولندية نوعا من الأمان والتنظيم داخل المجال البحري وحدد القوانين والشروط المفروضة على الطرفين.

الهوامش:

[1]- بسام العسلي، الجزائر والحملات الصليبية 1791/1547م، ط 03، دار النفائس، بيروت، 1986م، ص 71.

[2]- إسماعيل توتة وعبد القادر فكاير، " جوازات السفر الجزائرية لدول بحر الشمال 1830/1583م"، **مجلة العلوم الإنسانية**، مج 07، ع 02، جوان2020، ص28.

[3]- جيمس ويلسون ستيفن، الأسرى الأمريكان في الجزائر 1797/1785م، تر: علي تابليت منشورات ثالة، 2007م، ص 173.

[4]- صرهودة يوسفي، "جوازات مرور إيالة الجزائر ومكانتها في حوض البحر الأبيض المتوسط"، **مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية**، مج 07، ع: 01، مارس 2021م، ص 297.

[5]- إسماعيل توتة وعبد القادر فكاير،" جوازات السفر الجزائرية لدول بحر الشمال 1830/1583م"، **مجلة العلوم الإنسانية**، مج 07، ع 02، جوان2020م، ص 29.

[6]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر، المرجع السابق، ص 297.

[7]- عبد الهادي رجائي سالمي وعماد عطوي،" جواز السفر البحري سبيل الدول الشمالية الأوروبية للولوج الآمن إلى البحر المتوسط"، **المجلة التاريخية الجزائرية**، مج:02، ع: 09، سبتمبر 2018م، ص 137.

[8]- مجموعة من المؤلفين، صفحات من تاريخ الجزائر (الوسيط-الحديث-المعاصر) دراسات تاريخية، ج 02، النشر الجامعي الجديد، تلمسان، 2020م ص76.

[9]- سليمة محمد صلاح، القرصنة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2014م، ص 21.

[10]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 306.

[11]- رابح لونيسي، " العلاقات الجزائرية الأمريكية عبر التاريخ"، **مجلة عصور**، مج: 09، ع: 01، جوان 2010م، ص 21.

[12]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 306.

[13]- سمير مشوشة، " بحارة إيالة الجزائر ودورهم في النفوذ المتوسطي خلال ق 17/11م"، **مجلة المعارف للبحوث والدراسات التاريخية**، مج 05، ع: 05، جوان 2019م، 263.

[14]- راضية عيسات، القرصنة البحرية وانعكاسها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير في القانون فرع النشاطات البحرية والساحلية جامعة تيزي وزو، د.ت، ص 14.

[15]- صرهودة يوسفي، جوازات إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 306.

[16]- جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1830/1500م، منشورات وزارة المجاهدين، الجزائر، 1987م ص199.

[17]- عبد القادر فكاير، " جوانب من العلاقات الجزائرية-النمساوية المعاهدات والوجود القنصلي النمساوي بالجزائر 1830/1727م"، **المجلة العربية للعلوم الإنسانية**، مج:42، ع:165، 2024م، ص 254.

[18]- عبد القادر فكاير، جوانب من العلاقات الجزائرية-النمساوية ...، المرجع نفسه، ص 119.

[19]- إبراهيم خوجة: داي إيالة الجزائر في الفترة ما بين 1689/1686م، قام بقتل الداي بابا حسن ومن أهم الأحداث التي وقعت في عهده إعلان الحرب ضد فرنسا واحتلال الأساطيل الجزائرية لساحل بروفانس الفرنسي، وهزيمة حملة ديستري الفرنسية أمام الجزائر العاصمة سنة 1688م، توفي سنة 1689م على يد أحد المتمردين من الفرق البحرية ضده؛ ينظر: زيد علي عنترنشوان الجزائر في عهد الدايات، النبراس للطباعة والنشر، صنعاء، 2005م، ص12.

[20]- عامر شرقي وفاطمة درعي، " جهود إيالات الحوض الغربي المتوسط في تأمين مجالها البحري خلال ق18/17م"، **مجلة العبر للدراسات التاريخية والأثرية في شمال افريقيا**، مج: 05، ع: 03، جوان 2022م، ص 575.

[21]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 308.

[22]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع نفسه، ص 300.

[23]- بشكش: هي كلمة عثمانية من أصل فارسي وهي بيشكيش، وتعني الهبة التي تقدم لأحد الرؤساء أو أصحاب النفوذ لكسب موقفه ووده ينظر: خليفة حماش، "تبادل الهدايا بين الجزائر والباب العالي في العهد العثماني"، **مجلة دراسات أدبية وإنسانية**، ع:01، أفريل 2004م ص 18.

[24]- منور مروش، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني العملة الأسعار والمداخيل، ج01 دار القصبة للنشر، الجزائر، 2009م، ص 241.

[25]- عمر لمقدم، "جوانب من التنظيم المالي في الجزائر خلال العهد العثماني"، **مجلة قبس للدراسات الإنسانية والاجتماعية**، مج 03، ع: 02 ديسمبر 2019م، ص 391. يماني رشيد، "جوانب من اقتصاد المغرب العربي الحديث من خلال المجلة الإفريقية"، **مجلة قرطاس الدراسات الحضارية والفكرية**، مج 14، ع 1، ص ص 20-33.

[26]- نايت قاسم مولود قاسم، شخصية الجزائر الدولية وهيبتها العالمية قبل سنة 1830م، ط02، ج01، دار الأمة، الجزائر، 2007م، ص 77.

[27]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 301.

[28]- سمير مشوشة، الموارد البحرية للجزائر العثمانية خلال القرنين 18/17م، أطروحة دكتوراه علوم في التاريخ، جامعة الأمير عبد القادر قسنطينة، 2019/2018م، ص 296.

[29]- رحمونة بليل، القناصل والقنصليات الأجنبية بالجزائر العثمانية من 1564م إلى 1830م أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2011/2010م، ص 103.

[30]- محمد زروال، العلاقات الجزائرية الفرنسية 1830/1791م، مطبعة دحلب، الجزائر، 1994م، ص20.

[31]- أندري برنيان وآخرون، الجزائر بين الماضي والحاضر، تر: رابح اسطنبولي وآخرون، المؤسسة الوطنية للفنون المطبعية الجزائر، 1984م ص 140.

[32]- تسعديت عداد، " الصراع البحري بين جمهورية البندقية وإيالة الجزائر خلال ق 18م"، **مجلة الدراسات التاريخية العسكرية**، مج: 05 ع:02، جويلية 2023، ص 77.

[33]- أمين محرز، الجزائر في عهد الآغوات 1671/1659م، دار البصائر، الجزائر، 2011م، ص 163. آيت حبوش حميد، "الكراغلة ودورهم السياسي في الجزائر العثمانية"، **قرطاس الدراسات الحضارية والفكرية**، مج 3، ع 2، ص ص 60-67.

[34]- رحمونة بليل، القناصل والقنصليات الأجنبية بالجزائر العثمانية من 1564م إلى 1830م أطروحة دكتوراه في تاريخ الجزائر الحديث والمعاصر، جامعة وهران، 2011/2010م، ص 193.

[35]- الفرنسيسكان: Franciscains وهوتنظيم ديني تأسس سنة 1209م، ينتسبون إلى مؤسسها فرنسوا داسبز؛ ينظر، إبراهيم سعيود، الأسرى المغاربة في إيطاليا خلال العهد العثماني، أطروحة دكتوراه التاريخ الحديث، جامعة الجزائر02، 2010/2009م، ص 193.

[36]- المرسدير: Mercedaires تنظيم ديني ينتسبون إلى أباء الرحمة تأسست سنة 1218م؛ ينظر، سعيود، نفسه، ص 193.

[37]- يحي بوعزيز، المراسلات الجزائرية الإسبانية في أرشيف التاريخ الوطني لمدريد 1798/1780م، دار البصائر، الجزائر 2008م، ص 218.

[38]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 297.

[39]- مصطفى باشا: حاكم إيالة الجزائر ما بين 1798م و1805م، شهدت فكرة حكمه عدة أوضاع وأحداث من أبرزها تزايد النفوذ اليهودي وانتهى حكمه باغتياله 1805م نتيجة مؤامرة دبرت له من طرف أحمد خوجة الخيل؛ ينظر: محمد بوشنافي، " الداي مصطفى باشا وعصره 1798/1830م"، **عصور جديدة**، مج:03، ع: 07، 2013م، ص 159.

[40] - Moulay Belhmissi, Marine et la marin d'Alger 1518.1830 Grandeur et décadence, Tome III, Bibliothéque nationale d'Alger, Algérie, 1996, p 32

[41]- عبد الكريم شوقي، "تطور الوضع السياسي والعسكري في عهد الدايات العاديين بالجزائر 1671/1711م"، **مجلة قبس للدراسات الإنسانية والاجتماعية**، مج: 07، ع: 02، ماي 2023م، ص 40.

[42] - Moulay Belhmissi, Tome III, op cit, p 32.

[43]- بلقاسم قرباش،" العلاقات الجزائرية الإنجليزية 1771/1782م قراءة جديدة في العلاقات بين الطرفين"، **مجلة كان التاريخية** ، مج:10 ع:27، سبتمبر2018م، ص34. محمد بوركبة، محمد الأمين بوحلوفة، "العلاقات السياسية بين إيالة الجزائر العثمانية وإنجلترا قراءة من خلال كتابات الفرنسيين في المجلة الإفريقية"، **قرطاس الدراسات الحضارية والفكرية**، مج 9، ع 2، ص ص 68 – 82.

[44]- جمال قنان، نصوص ووثائق في تاريخ الجزائر الحديث 1500/1830م، منشورات وزارة المجاهدين، الجزائر، 1987م، ص 125.

[45]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 298.

[46]- ليلى محمد يسعد وبركة بلاغماس، التاريخ الاجتماعي للجزائر، منشورات ألفا للوثائق، الجزائر، 2019م، ص 115.

[47]- جورج لوجي: كان في الأول تاجر إسكتلندي في ستوكهولم يمتاز بمعرفة جيدة لشؤون البحر المتوسط، ثم عين مكان لوخنر بصفته وسيط قادر على توقيع معاهدات مع إيالات المغرب العربي ومن تم تحصل على الجنسية السويدية؛ ينظر، عبد الهادي رجائي سالمي، "معاهدة السلام بين إيالة الجزائر ومملكة السويد عام 1729م"، **مجلة أسطور للدراسات التاريخية**، ع: 05، يناير 2015م، ص 136.

[48]- عبد الهادي رجائي سالمي وعماد عطوي، المرجع السابق، ص 136.

[49]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، 300.

[50]- صرهودة يوسفي، " العلاقات التجارية بين إيالة الجزائر ومملكة الدنمارك في نظر القنصل لودف هامكين 1746/1751م"، **مجلة عصور جديدة**، مج :10، ع:02، جوان 2020م، ص 245.

[51]- لودف هامكين: أول قنصل يمثل الاتحاد الدنماركي-النرويجي في إيالة الجزائر أقام فيها من 1746/1751م، وكتب حوالي 80 رسالة شبيهة بالتقارير حول الإيالة للصادرات والواردات والهدايا والشخصيات الفعالة في التجارة والوضع الاقتصادي؛ ينظر صرهودة، نفسه، ص 231.

[52]- أمينة حمودي وعبد الهادي رجائي سالمي،" معاهدات السلام بين مملكتي السويد والدنمارك وإيالة الجزائر ودورها في تطور التجارة الاسكندنافية في المتوسط 1729/1830م"، **المجلة الجزائرية للأبحاث والدراسات**، مج: 04، ع: 01، جانفي 2021م، ص203.

[53]- عبد الهادي سلامي رجائي،" الاختلافات والتناقضات في نصوص المعاهدات في العصر الحديث -معاهدات إيالة الجزائر ومملكة الدنمارك-النرويج في ق 18م أنموذجا"، **المجلة الجزائرية للدراسات العثمانية والبحر المتوسط**، مج: 04، ع: 01، جوان 2024م، ص 71.

[54]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 299.

[55]- وهيبة خليل، "الحصن الفرنسي -الباستيون- بمدينة القالة خلال الفترة العثمانية دراسة تاريخية أثرية"، **المجلة التاريخية الجزائرية** مج: 06، ع: 02، 2022م، ص 305.

[56]- يحي بوعزيز، علاقات الجزائر الخارجية مع دول وممالك أوروبا، دار البصائر، الجزائر 2009م ، ص 61.

[57]- جمال قنان، معاهدات الجزائر مع فرنسا 1619/1830م، منشورات وزارة المجاهدين، الجزائر، 2007م، ص 277.

[58]- صرهودة يوسفي، جوازات مرور إيالة الجزائر...، المرجع السابق، ص 300.

[59]- عبد القادر فكاير، دراسات في تاريخ الجزائر الحديث-العهد العثماني-1518/1830م دار هومة، الجزائر، 2018م، ص102.

[60]- نور الدين حاطوم، تاريخ عصر النهضة الأوروبية، دار الفكر، دمشق، 1985م، ص280.

[61]- ماكسيميان: أرشيدوق النمسا، وامبراطور جرماني ما بين 1493-1519م، **ولد** سنة 1459م في مدينة فينير نيستادت (Wiener Neustadt) بالنمسا؛ ينظر، عبد القادر فكاير، دراسات في تاريخ الجزائر... المرجع السابق، ص103.

[62]- فيليب الجميل: ولد سنة 1474م في مدينة بروج (Bruges)، أرشيدوق النمسا وحاكما على هولندا ما بين 1482-1506م وملك قشتالة مابين 1504-1506م، تزوج من خوانا وأنجب منها شارل الخامس؛ ينظر: فكاير، نفسه، ص103.

[63]- عبد القادر فكاير، دراسات في تاريخ الجزائر الحديث...، المرجع السابق، ص 107.

[64]- عبد القادر فكاير، "علاقات الجزائر مع هولندا خلال الفترة العثمانية"، **مجلة المواقف للبحوث والدراسات في المجتمع والتاريخ**، مج 01،ع:01، جانفي-ديسمبر 2007م ، ص188.

[65] - Gérard van Krieken, Corsaires et Marchands les relations entre Alger et les Pays-Bas 1604-1830, Editions Bouchene Paris, 2002, p149-150.

[66]- عبد القادر فكاير، دراسات في تاريخ الجزائر الحديث...، المرجع نفسه، ص 107.

[67] -Gérard van Krieken, 1687 The year Algerian privateers appeared in the North Sea , **Algerian review of Ottoman and Mediterranean studies**, vol01, Issue01, december, 2021, p133.

[68]- عبد القادر فكاير، علاقات الجزائر مع هولندا خلال الفترة العثمانية...، المرجع السابق، ص192.

[69]- عبد القادر فكاير، دراسات في تاريخ الجزائر الحديث...، المرجع السابق، ص113.

[70]- يمينة بن رحال، "التحالف الإنجليزي الهولندي على الجزائر1816م وانعكاساته على البحرية الجزائرية"، **مجلة المقدمة للدراسات الإنسانية والاجتماعية**، مج 10، ع: 02، ديسمبر2025م، ص454.