

الاستراتيجية الأمنية لمبادرة الاقتصاد الأزرق Security Strategy for the Blue Economy Initiative

حالييس محمد(*)

Abstract:

This study focuses on one of the initiatives launched by the countries of the north Mediterranean basin, which is known as the blue economy that aims to exploit the wealth of the Mediterranean Sea to eradicate poverty by creating sustainable livelihood and encouraging international maritime trade. In order to achieve this goal, the countries of the Mediterranean basin are required to work collectively in order to ensure a common comprehensive security strategy to address the various maritime security threats that can disrupt economic activities in the Mediterranean, such as piracy, maritime terrorism and illegal fishing, as well as to contain perils to maritime safety that affect the marine environment, such as ship accidents and sea pollution. Finally, this paper is to reveal the main pillars upon which the blue economy strategy in Algeria is founded in order to achieve sustainable environmental development.

ملخص:

تتعلق هذه الدراسة بإحدى المبادرات التي تم إطلاقها من طرف دول الضفة الشمالية للمتوسط، والمتعلقة بالاقتصاد الأزرق، الذي يهدف إلى استغلال ثروات البحر المتوسط، من أجل القضاء على الفقر، عن طريق إيجاد سبل عيش مستدامة وتشجيع التجارة الدولية المنقولة بحرا. ومن أجل تحقيق هذا الهدف، وجب على دول حوض المتوسط العمل سويا من أجل ضمان استراتيجية أمنية متكاملة، سواء ما تعلق منها بالتصدي لمختلف التهديدات الأمنية البحرية، التي يمكنها أن تعكر سير النشاطات الاقتصادية في المتوسط كالقرصنة البحرية، الإرهاب البحري، الصيد الفوضوي... إلخ، أو تلك المتعلقة بالتصدي لتهديدات السلامة البحرية، التي تؤثر على البيئة البحرية كحوادث السفن، التلوث البحري... إلخ، لنصل في الأخير إلى المحاور التي تقوم عليها استراتيجية الاقتصاد الأزرق في الجزائر من أجل بلوغ وتحقيق تنمية بيئية مستدامة.

(*) - طالب دكتوراه علوم، تخصص علاقات دولية، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3 ،

البريد الإلكتروني: m_halis@yahoo.fr

Keywords: Blue Economy, Mediterranean Sea, Marine threats, Nordic countries, Southern countries, Maritime security and safety, sustainable development, food security.	الكلمات المفتاحية: الاقتصاد الأزرق، البحر المتوسط، التهديدات البحرية، دول الشمال، دول الجنوب، الأمن والسلامة البحريين، الاستراتيجية، التنمية المستدامة، الأمن الغذائي.
---	--

مقدمة:

يعيش عالم اليوم مخاضاً عسيراً، يتعلق أساساً بالكيفيات التي يمكن أن تعالج بها إشكالية الأمن الغذائي، باعتبارها واحدة من التحديات التي يتوقف عليها مستقبل البشرية، التي لم تشهد على مدار تاريخها الطويل إشكالا بمثل هذه الحدة والإثارة للقلق.

في سبيل البحث عن الحلول الناجعة والكفيلة بإحداث التوازن بين الحاجة المتزايدة للغذاء والانفجار الديمغرافي المتنامي، تسعى دول العالم إلى تجميع مواردها الكامنة واستغلالها بصفة عقلانية وفعالة، وبطريقة تسمح بدوامها وتنميتها المستقبلية، ولعل البحار والمحيطات، باعتبارها تشكل أكثر من واحد وسبعون بالمائة (71%)، من مساحة الكرة الأرضية، تكون وسط طبيعي له أهمية كبيرة في حياة الإنسان، لكونها سبيلاً للاتصال ومصدراً للرزق والغذاء.

وقد ساد الاعتقاد قديماً، أن البحر عبارة عن حاجز طبيعي ينتهي عنده العالم، غير أنه سرعان ما تم تفنيد هذا الاعتقاد بعد الاكتشافات الجغرافية التي تحولت بفضلها البحار والمحيطات إلى ميدان للتنافس بين الدول وطرق رئيسية للتجارة والنقل البحري وحقوقاً واسعة لصيد الأسماك والحيتان وميدان بحث للعلماء في مختلف التخصصات، وهو ما يمكن أن يساهم في حل كثير من مشكلات العالم وخصوصاً في مجالات الغذاء ومياه الشرب واستخراج المعادن.

رغم الصراعات التي قامت بين الدول والمجتمعات، إلا أن الأهمية الاقتصادية، السياسية والعسكرية للبحار كان لها تأثير على استغلال الثروات الحية وغير الحية الموجودة

في مياه البحار والمحيطات، والتي تختلف أهميتها أيضا بالنظر إلى موقعها الجغرافي وكثافة الملاحة البحرية بها.

وكغيرها من المناطق والأقاليم، تشهد منطقة المتوسط جملة من التجاذبات والتحولات ولعل أبرز إشكالية واجهت التحدي الأمني في هذه المنطقة، هي التباين بين دول الشمال ودول الجنوب، ففي الوقت الذي تعيش دول الضفة الشمالية للمتوسط الرفاهية والديمقراطية وتحقق تقدما على كل المستويات، تقبع عدد من دول الجنوب في براثن الفقر والتخلف والجهل.

إضافة لذلك، وبالنظر لشاسعة المجال البحري ووجود عدة مناطق خارجة عن الولاية القضائية للدول، فإن تهديدات الأمن البحري كثرت وتعددت، بتدهور الأوضاع الأمنية لبعض دول جنوب المتوسط وكثرة الصراعات بها، كما لم تعد التحديات الأمنية تقتصر على التهديدات العسكرية بشكلها التقليدي فقط، بل أضيف لها وبكثافة التهديدات غير التقليدية كالإرهاب البحري، الجريمة المنظمة والهجرة غير النظامية¹.

مثلت أوروبا ولوقت طويل، هيمنة على رسم معالم الأمن وكرست منطق القوة في الفضاء المتوسطي ككل، وفي المتوسط الغربي على وجه الخصوص، ولتأكيد سيطرت أوروبا على هذا المجال الجغرافي، يكفي الإشارة هنا إلى المبادرات الأمنية التي أطلقت باتجاه دول جنوب المتوسط وصيغة في مجملها من طرف دول تنتمي إلى الجزء الشمالي للمتوسط، كمبادرة 5+5، الاتحاد من أجل المتوسط، الحوار الأورو-متوسطي... إلخ.

إن تعدد المبادرات الأمنية في منطقة المتوسط، يوحى بالاهتمام الكبير بهذه المنطقة، غير أن إطلاقها في السياق الدولي واقتصار هذه المبادرات على المجال الأمني دون سواه من الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والثقافية... بالرغم من صياغتها في شكل شركات، يثبت أنها صُممت خصيصا من أجل احتواء مخاطر تهديدات أمنية أفرزتها بيئة دولية طغت عليها فكرة المصالح الأمنية أكثر من تحقيق أمن الأفراد، المجتمعات أو الدول ككل².

¹ - شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة 1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001، ص3.

² - زاوي راجح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأمن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الدراسية 2013-2014، ص 132-142.

خروجاً عن القاعدة التي دأبت عليها دول الضفة الشمالية، أطلقت المفوضية الأوروبية سنة 2015، مبادرة جديدة من أجل التنمية المستدامة للاقتصاد الأزرق في منطقة غرب المتوسط، حيث ستسمح هذه المبادرة للاتحاد الأوروبي وبلدان الجوار، بالعمل معاً على توفير مصادر جديدة للطاقة وتحقيق الاستدامة الاقتصادية لدول المتوسط، غير أن هذا لا يمنع من وجود جانب أمني لهذه المبادرة تظهر من خلال حث الدول الأعضاء على ضرورة توفير الجو الملائم والأمن من أجل ممارسة النشاطات الاقتصادية في مختلف المناطق البحرية. ومن هنا يمكن صياغة مشكلة الدراسة كالآتي:

كيف يمكن أن تساهم مبادرة الاقتصاد الأزرق في الرفع من مستوى الأمن والسلامة البحريين في منطقة البحر المتوسط؟

للإجابة على هذه الإشكالية سننطلق من الفرضيات التالية:

- كلما سعينا في تحقيق مبادرة الاقتصاد الأزرق في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتنا الوطنية، بإمكاننا الوصول إلى تحقيق الأمن والسلامة البحريين؛
- بالرغم من أن مبادرة الاقتصاد الأزرق وليدة أفكار دول الضفة الشمالية، ربما تحقق مصالح دول جنوب المتوسط في الوصول للتنمية المستدامة.
- كلما تم تطبيق مبادرة الاقتصاد الأزرق، كلما ساهمنا في تحقيق أمننا الغذائي؛

I/- مفهوم الاقتصاد الأزرق

يقصد بمصطلح الاقتصاد الأزرق الإدارة الجيدة للموارد المائية وحماية البحار والمحيطات بشكل مستدام للحفاظ عليها من أجل الأجيال الحالية والقادمة. يؤكد المفهوم أهمية الإدارة المستدامة للموارد المائية، استناداً إلى فرضية أن النظام البيولوجي السليم للمحيطات هو الأكثر إنتاجية، والأكثر توفيراً لفرص العمل.

انطبق مفهوم الاقتصاد الأزرق عن مؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (ريو+20)، ويؤكد هذا المفهوم صون الموارد وإدارتها بصورة مستدامة على أساس الطرح

القائل بأن النظم الإيكولوجية المائية السليمة أكثر إنتاجية وضرورية لتحقيق اقتصاديات مستدامة³.

مبادرة الاقتصاد الأزرق هي نتاج للحوار بين عشر بلدان من منطقة غرب المتوسط اتفقوا سويا على هذه الاهتمامات المشتركة في المنطقة، وهي خمس دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي (إيطاليا، البرتغال، إسبانيا، مالطا وفرنسا) وخمس شركاء من الجنوب (الجزائر، ليبيا، موريتانيا، تونس والغرب).

يتطلب تحقيق التنمية المستدامة شراكة بين الحكومات والقطاع الخاص والمجتمع المدني على حد سواء من أجل المضي قدما لتعزيز الرفاهية بتبني الاستراتيجيات التي تدعم النمو الاقتصادي وتعالج سلسلة من الحاجات الاجتماعية بما فيها التعليم، الصحة والحماية الاجتماعية، وفي ذات الوقت يتم معالجة التغيرات المناخية والحماية البيئية بخفض التلوث البحري عن طرق القضاء على مصادره ومسبباته.

من هنا، جاءت مبادرة الاقتصاد الأزرق والتي تهدف حسب يوهانس هان المفوض الأوروبي المكلف بسياسة الجوار ومفاوضات التوسع، إلى الاعتراف بالمخزون الكامن للبحر الأبيض المتوسط وشريطه الساحلي وتنهله منه لدفع النمو الاقتصادي وللمساهمة في خلق فرص العمل للوصول إلى الاستقرار في المنطقة وهي مرحلة هامة نحو المزيد من التنسيق والتعاون ضمن بلدان المتوسط⁴.

وتنبع الأهمية المتصاعدة بالاقتصاد الأزرق إلى تقديمه بعض الحلول ولو جزئيا للقضايا البيئية، في ظل التغيرات المناخية التي تشهدها المنطقة، كما يمكن أن يكون عامل تغيير بالنسبة لبلدان البحر المتوسط من خلال التنقيب بشكل آمن عن الثروات البحرية واستغلالها بشكل مشترك وبعيدا عن الصراعات التي بدأت تلوح في الأفق لاسيما في شرق المتوسط.

³- تقرير منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة عن حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم تحت عنوان المساهمة في تحقيق الأمن الغذائي والتغذية للجميع، روما 2016.

⁴- أنظر إلى البيان الصحفي للجنة الأوروبية تحت عنوان MedFish4Ever للصيد البحري المستدام، بتاريخ 30 مارس 2017 ببروكسل.

II/- دور الاقتصاد الأزرق في تحقيق الاستراتيجية الأمنية

إن التطور التكنولوجي في مختلف المجالات، كان له أثر سلبي على البيئة البحرية في المتوسط، وقد حددت هيئات المتابعة التي أنشئت خلال العقود الأخيرة، أدوات وآليات لتحقيق تنمية أكثر استدامة تسمح بالحفاظ على البيئة الطبيعية للمتوسط، حيث ظهرت مفاهيم جديدة تتعلق بإعادة صياغة النظريات الاقتصادية وفقا للاستخدام المستدام للبيئة تولد عنها في هذه المرحلة ما يسمى "الاقتصاد الأزرق" الذي جاء بغية تعزيز التحول نحو اقتصاد مستدام جديد (بحري) قائم على استغلال البحر والمحيطات بشكل أفضل⁵، وإلى جانب ذلك تنامي مفهوم الأمن للاقتصاد الأزرق الذي تستفيد منه دول المتوسط والذي يهدف إلى تحقيق ما يلي:

1- تحقيق الأمن والسلامة البحريين:

كثيرا ما تقرن وثائق ومستندات الهيئات المختصة بين مصطلحي الأمن البحري والسلامة البحرية، فتعبر عنها بعبارة "الأمن والسلامة البحريين"، وهو ما يثير مسألة تعريف المصطلحين وتحديد العلاقة بينهما، والنظر في توحيد الاصطلاح القانوني إن كان يؤدي نفس الغرض والدلالة، خاصة في ظل تعدد اهتمامات النظام الدولي للأمن والسلامة البحريين وثوراء مضامينه بالكثير من المبادئ والمفاهيم و اكتساء جانب منها طابعا إلزاميا⁶.

فاصطلاح الأمن البحري، لم يظهر إلا بعد حادثة أكيلي لاورو (Achille Lauro)⁷ سنة 1988، بالرغم من أقدمية اهتمام المختصين بمسألة تأطير الأمن في المجال البحري وتحديد التصورات المستقبلية المتعلقة بهذا الحيز المكاني الحساس، أين يؤكد الأستاذ "جوفري تيل" (Geoffrey Till) في مقالته الصادرة سنة 1990، تحت عنوان "تطورات الأمن البحري" على أنه «لا بد وأن نكون واضحين فيما يتعلق بالتفكير في المتطلبات

⁵ - **Measuring Monitoring and Promoting a Blue Economy for a Sustainable Development of the Mediterranean Monitoring**, Conference, Marseilles 30 -31 May 2017 , P06

⁶ - غربي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين. رسالة دكتوراة مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، السنة الجامعية 2016-2017، ص 29.

⁷ - أكيلي لاورو، سفينة تحمل العلم الايطالي، كانت تبحر باتجاه ميناء أشدود بدولة الاحتلال، حينما تم اختطافها من طرف أربعة رجال من جبهة التحرير الفلسطينية.

المستقبلية للازدهار والأمن البحري... وهذا ليس بالشيء السهل، كون الأمن البحري في حُد ذاته كلفظ يعني الكثير⁸.

إلا أن الاهتمام السياسي في الساحة الدولية بضرورة تحديد إطار متفق عليه حول مفهوم الأمن البحري، يضمن فيما بعد تنسيق وتوجيه الجهود الدولية نحو الغاية الواحدة، يعتبر مسألة حديثة ارتبطت في ظهورها بأحداث الحادي عشر من سبتمبر ألفين وواحد (11/9)، بالنظر للطبيعة الانتقالية للمشاكل الأمنية في البحر والتطورات الحاصلة في البيئة المحيطة تبعاً لإفرازات العولمة. وقد كثر تداول مصطلح الأمن البحري بعد هذا التاريخ، مثلما تبينه المستندات الصادرة عن الهيئات الدولية، كتقارير الأمين العام للأمم المتحدة الموجهة لمجلس الأمن والجمعية العامة⁹.

في هذا الصدد، عُرف الأمن البحري وفقاً للاتحاد الأوروبي رقم 725 المتعلقة بتحسين أمن السفن والمنشآت المينائية الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 20 أبريل 2004، بكونه "مزيج من التدابير الوقائية التي تهدف إلى حماية النقل البحري والمنشآت المينائية ضد التهديدات والأعمال غير المشروعة. ويفهم من هذه الأعمال تلك التي بحكم طبيعتها يمكنها المساس بالسفن المستعملة في الملاحة البحرية أو راكمها أو السلع الموجودة على متنها والمنشآت المينائية المرتبطة بها، وتتمثل هذه الأعمال خاصة في الأعمال الإرهابية، القرصنة والهجرة غير الشرعية¹⁰.

أما مصطلح السلامة البحرية، فقد ارتبط بحماية الأرواح البشرية في البحر قبل التوجيه الأمني للتشريع، حيث ركزت اتفاقية (SOLAS)¹¹ بداية من سنة 1914 وإلى غاية

⁸ -BUEGER, Christian. "What is maritime security?": Elsevier B.V. Marine Policy, Vol. 53, Netherlands 2015. P.159

⁹ - أنظر تقرير الأمين العام للأمم المتحدة ز رقم (S/2009/146) الموجه لمجلس الأمن، بتاريخ 30 نوفمبر 2009، ص 1 وما يليها، وأيضاً تقاريره بشأن المحيطات وقانون البحار، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة، رقم (A/64/66/Add.1)، ص 26 إلى 31 وص 44 إلى 52.

¹⁰ - أنظر:

Article 02 du Règlement N° 725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires journal officiel de UE, N° LI29 (FR) du 29/04/2004.

¹¹ - Safety Of Life at Sea، اتفاقية الدولية لإنقاذ الأرواح البشرية في البحر

1974 قبل تعديلها سنة 2002 على حماية السفن من الحوادث الاعتيادية ومكافحة التلوث، من خلال ضمان سلامة البضاعة والسفينة والمجال البحري الذي تتواجد به، وخاصة الركاب أو المسافرين عبر البحر، ومن ثم تعني السلامة البحرية بالقواعد المتعلقة بامتثال السفن للأنظمة والإجراءات التي تحكم بناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار وتفتيشها على فترات مناسبة وضمان أن يكون الربان والضباط وأفراد الطاقم على مستوى من الدراية بالأنظمة الدولية المطبقة بشأن سلامة الأرواح البشرية في البحار وتجنب التصادم والتلوث البحريين¹².

بالتالي، فالسلامة البحرية توفر الوقاية من خطر محدد، وهي المحافظة على الأرواح والممتلكات والبيئة، باتخاذ الاحتياطات الوقائية لمنع الحوادث والكوارث من خلال برامج وقاية، وتعبير آخر إزالة الأسباب المباشرة للحوادث -الأسباب في مكان الخطر وفي جوانب النقص التي يمكن تحديدها- والمتمثلة في الأفعال والظروف التي لا تتوفر فيها عوامل السلامة.

هذا المفهوم الواسع، يشمل أيضا التحفظات التقنية للسفينة، والتحفظات القانونية المطبقة على المؤسسات البحرية، وكذا قواعد الملاحة في البحر، أو في المناطق المينائية، ورغم إلغاء العامل البشري من السلامة البحرية، إلا أنه يظل يشكل نسبة 80% من حوادث البحر، التي تنتج عن أخطاء فرد أو عدة أفراد من طاقم السفينة¹³.

يفرق البعض بين سلامة الملاحة التي تبحث عن ضمان حماية الأرواح البشرية في البحر والتصدي لكل خطر طبيعي أو بحري وبين الأمن التجاري الذي يهدف إلى حماية السفينة وطاقمها ضد أي تهديد محتمل كالقرصنة، تجارة الرقيق والمتاجرة في الممنوعات¹⁴.

¹² -HEDOUM Kamel, L'Action de l'Algérie en Matière de Sécurité et de Sureté Maritime, Revue de Droit des Transports Maritime, Aérien, et Terrestres, Trimestre 2 (2016), Presses Universitaires d'Aix-Marseille (France)

¹³ - أنظر:

PAUL Daniel, LE DRAIN Jean Yves, Apres L'Erika L'urgence Rapport de la commission d'enquête de l'assemble national N°2535, Les Documents d'Information de L'Assemblée Nationale, TOME I, rapport, P73

¹⁴ - أنظر:

BOISSON Philip, Politiques et Droit de la Sécurité, Edition Bureau Veritas 1998, p11

وعليه، وبناء على ما تقدم، فإن سياسات الاقتصاد الأزرق القوية، تعتمد على الفهم الجيد لمحيطات القارة، وكيفية استجابتها للأثر التراكمي للنشاط البشري، وكيف يمكن استخدام مواردها بشكل جيد، حيث يجب على دول البحر الأبيض المتوسط، تعزيز استثماراتها في الاقتصاد الأزرق وتنفيذ سياسات تهدف إلى جذب المستثمرين. هذه الأطر المرجعية ستشجع على تعزيز البنى التحتية والقدرات القائمة من أجل ضمان تحقيق مختلف الأولويات، لاسيما فيما تعلق بالسلامة البحرية وحماية السواحل من جميع أشكال التلوث والصيد غير المشروع.

تكمّن التحديات التي تواجه تنفيذ هذه الرؤية بشكل أساسي، في كيفية ضمان الاتساق في مكافحة التهديدات واسعة النطاق، مع السعي لضمان الأمن البحري. فمن ناحية، يجب أن تأخذ الجهود المبذولة لمواجهة هذا التحدي في الاعتبار الحاجة إلى تحقيق الأهداف الإنمائية للاقتصاد الأزرق، ومن ناحية أخرى، يجب أن تأخذ بعين الاعتبار شروط حماية البيئة البحرية.

ومن أجل ذلك، استثمرت الجزائر في عمقها الأفريقي، الذي أولى عناية خاصة لمبادرة الاقتصاد الأزرق، ففي 17 أكتوبر 2016، اعتمد الاتحاد الأفريقي في لومي ميثاقا للسلامة البحرية، من أجل مكافحة القرصنة البحرية والصيد غير القانوني على وجه الخصوص، حيث تم تبني هذا الميثاق الأول من طرف الدول الأفريقية ساحلية كانت أو دول حبيسة (بدون ساحل).

وجاء في الميثاق على وجود صلة بين السلامة البحرية والأمن البحري والتنمية المستدامة، حيث تسعى الدول الأفريقية جاهدة لتنظيم الاقتصاد الأزرق وجعله من بين اهتمامات وأولويات القارة في النهوض باقتصادياتها ودفع عجلة التنمية إلى الامام، عن طريق تشجيع الصيد الحرفي والاحترافي والاستغلال المستدام للموارد البحرية، وكذا الاستفادة المثلى من فرص تنمية القطاعات المرتبطة بالبحر، مع ضرورة التواجد الأمني في مختلف المناطق البحرية من أجل التصدي لكل تهديد من شأنه تعكير النشاطات الاقتصادية في

البحر. كما يدعو الميثاق إلى ضرورة احترام مقاييس السلامة البحرية المعتمدة لتجنب وقوع الحوادث البحري التي من الممكن أن تؤثر سلباً على البيئة البحرية¹⁵.

2- تحقيق الدفاع الساحلي لدول المتوسط:

يعرف الساحل على أنه منطقة التقاء الأرض مع البحر أو المحيط، كما يُعرّف بالخط الفاصل بين اليابسة والبحيرة، حيث تُنتج السواحل البحرية بفعل تقدّم البحر أو تقهقره عن سطح الأرض المجاورة له، مما يؤدي إلى انغمار أجزاء كبيرة من الظواهر الطبيعية التي تحدث على سطح الأرض والنتيجة بفعل عوامل التعرية الهوائية وانتشار الأرض تحت مياه البحر، كما تُعبّر عن المنطقة التي يحدث فيها تفاعل بين عمليات البحر والبر، وينطبق هذا التعريف أيضاً على البيئات الساحلية¹⁶.

نظراً لقوة المساهمة التي تقدمها المناطق الساحلية في تحقيق استدامة النظم الايكولوجية والاقتصادية، فإن ثمة حاجة لصونها، وهذه المناطق تعمل بمثابة حماية ساحلية طبيعية في شكل تفرعات ساحلية وشواطئ رملية وشعب مرجانية ومستنقعات ملحية، وهي بذلك تخفف الأثر الكامل الذي تخلفه الفيضانات بل وحتى اشتداد العواصف العاتية، التي يتوقع تزايد تواتر حدوثها مع ارتفاع درجات حرارة المياه ومستوى سطح البحر، فالشعب المرجانية مثلاً، تحول دون إلحاق ضرر بالمناطق الساحلية ودفاعاتها الطبيعية¹⁷. لذلك فعملية إزالة الغطاء الرملي من على اليابسة أو الشاطئ بفعل الاعتداء المستمر من طرف العصابات المختصة في سرقة الرمال إضافة إلى قطع الأشجار وحرائق الغابات، تساهم في انحصار الخط الساحلي عن الشاطئ ويزداد معدل التآكل الساحلي، حيث تساهم العمليات المنظمة لنهب رمال السواحل أساساً بالشواطئ، إلى أن تقتل مساحتها أو قد يختفي الشط كلية، ففي تصريح لرئيس اللجنة الوطنية للصيد البحري

¹⁵ -Léon Koungou, de Yaoundé à Lomé: méandres de la mobilisation africaine contre l'insécurité maritime dans le golfe de Guinée, **Revue Défense Nationale**, Tribune 881,14 Avril 2017

¹⁶ - أحلام الزعبي، مقال منشور في الجريدة الالكترونية عربي بتاريخ 04 سبتمبر 2017 في الموقع

<https://e3arabi.com>

¹⁷ - مايكل مادسن، آثار التلوث على الحياة في المحيطات والبحار، **مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية**، 03-45،

سبتمبر 2013، ص. 27.

اعترف بأن الساحل الجزائري فقد 35 كلم من مساحته الإجمالية على امتداد 650 شاطئ، وهو ما يعادل 18 مليون متر مكعب رمال منهوبة خلال 15 سنة الأخيرة بشواطئ بومرداس وتيزي وزو، مما يؤثر على التوازن الايكولوجي، ويعرض الحياة البرية للخطر ويتسبب في خسائر فادحة للمدن الساحلية¹⁸.

لذلك جاءت مبادرات الاقتصاد الأزرق من أجل المحافظة على التنوع البيولوجي بالمناطق الساحلية التي تشكل دفاعات حقيقية للدولة الساحلية، ومن أجل ذلك تؤكد هذه المبادرة على ضرورة حماية الساحل من كل ما من شأنه إلحاق الضرر ببيئته الطبيعية، بتوفير حماية قانونية وتشريعية لهذه المناطق.

3- المساهمة في تحقيق الأمن الغذائي في المتوسط

تم تعريف الأمن الغذائي من قبل لجنة الأمم المتحدة للأمن الغذائي العالمي على أنه "تمتع جميع الناس في جميع الأوقات بفرص مادية، واجتماعية واقتصادية للحصول على أغذية كافية وآمنة ومغذية تلبي احتياجاتهم، ومن مكونات تحقيق الأمن الغذائي الحصول على دخل كاف أو مورد آخر للوصول إلى الغذاء.

ومن أجل تحقيق هذا الهدف، أصبحت الدول والمنظمات الدولية تتطلع إلى مبادرة الاقتصاد الأزرق الذي يمثل فرصة متاحة لتحقيق الأمن الغذائي بتوفير الغذاء للأعداد المتزايدة للسكان في العالم، وفي منطقة المتوسط على الخصوص، وذلك عن طريق استغلال الموارد الطبيعية في المنطقة بكفاءة، بالتركيز على الأنشطة المربحة، التي تولد قيمة اقتصادية وفرص عمل كمصائد الأسماك، تربية المائيات، السياحة، الأنشطة الترفيهية والنقل البحري¹⁹.

تقدم تربية المائيات مساهمة رئيسية في تحقيق الأمن الغذائي، فعلى المستوى العالمي، تساعد في سد الفجوة بين الطلب المتنامي على المنتجات السمكية والزيادة المحدودة في إنتاج المصايد الطبيعية، حيث يمكن أن تسهم تربية المائيات في تحسين الأمن الغذائي

¹⁸- ريطاب عز الدين، جريمة نهب الرمال الساحلية، صورة من صور الجرائم البيئية، مجلة القانون الدولي والتنمية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2016 ص 279.

¹⁹- Measuring, **Monitoring and Promoting a Blue Economy for a Sustainable Development of the Mediterranean Reasoning**, conference, 30-31 May, 2017, Marseille, P06.

والغذائية من خلال قنوات مختلفة، فالإمدادات الغذائية المحلية يمكن تحسينها عن طريق زيادة توافر الأسماك زهيدة التكاليف، كما يمكن زيادة فرص العمالة في دول الضفة الجنوبية للمتوسط وبالتالي يمكن تجنب مشاكل الهجرة نحو أوروبا²⁰.

ولضمان استدامة أنشطة الصيد، تدعو مبادرة الاقتصاد الأزرق الدول الأعضاء إلى وضع وسائل تشغيلية لرصد موارد المصايد ومراقبتها، حيث يجب أن تكمل هذه الوسائل الأنظمة الجاري نشرها، من أجل الحصول على معرفة كاملة بجهود الصيد على المستوى الوطني وضمان تقديم التقارير الدورية للهيئات الوطنية والدولية عن مدى الالتزام بتوصيات المبادرة.

كما تهدف هذه الأخيرة، إلى اكتشاف وتقييم مختلف النواحي الاقتصادية والاجتماعية للنمو الأزرق لقطاع الثروة السمكية وتنمية المصايد السمكية والمحافظة على المخزون السمكي للجيل الحالي والأجيال القادمة وضمان استدامة المصادر البحرية والحفاظ على التنوع البيولوجي وحماية البيئة البحرية.

4- المساهمة في أمن المياه والطاقة:

أصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة قرار تحت رقم 292/64 في 28 جويلية 2010 تقر فيه "بأن الحق في الحصول على مياه الشرب مأمونة ونقية والصرف الصحي حق من حقوق الإنسان ولا بد منه للتمتع التام بالحياة وجميع حقوق الإنسان"²¹. يتفاوت توفر المياه اللازمة لضمان الأمن الغذائي والقدرة على الحصول عليها من دولة لأخرى لاسيما بين المجتمعات الريفية والحضرية، وتتفاقم ندرة المياه العذبة في منطقة جنوب المتوسط بفعل الاعتماد على موارد المياه العابرة للحدود وصعوبة الحصول عليها بسبب النزاعات الإقليمية وتغير المناخ وهدر الموارد المائية وارتفاع معدلات النمو السكاني.

²⁰- تقرير لجنة الامن الغذائي العالمي، الدورة التاسعة والعشرون المخصصة لدور تربية الأحياء المائية في تحسين الامن الغذائي والتغذية، روما، من 12 إلى 16 ماي 2003.

²¹- أنظر في ذلك تقرير تحت عنوان الترابط بين أمن المياه والطاقة والغذاء في المنطقة العربية، الصادر عن مطبوعات الأمم المتحدة سنة 2016، ص 07 في الموقع Publication-escwa@un.org.

تمكنت الجزائر منذ تبنيها لخيار تحلية مياه البحر مطلع الألفية الثالثة، من تخفيف الضغط على مواردها المائية التقليدية (السطحية والجوفية)، وارتفعت مساهمة المياه المحلاة في الميزان المائي لتبلغ 14% سنة 2015. لقد صنعت تحلية مياه البحر الفارق في المعادلة المائية للجزائر من خلال تحقيقها للهدف الأهم وهو إعادة توزيع الموارد المائية التقليدية باتجاه قطاعات مهمة للاقتصاد الوطني إلى جانب تحقيق استقرار اجتماعي كان له الأثر الكبير على النمو الاقتصادي الذي عرفته²².

غير أنه ورغم كل المنافع المترتبة عن تحلية مياه البحر والقيمة المضافة التي تساهم بها في معالجة اختلال الميزان المائي في الجزائر، إلا أنها تطرح تحديات متنامية بخصوص الدور السلبي الذي تمثله محطات التحلية على النظم البيئية المختلفة، وعلى غرار باقي محطات التحلية في العالم، تنتج في الجزائر هذه المحطات نوعين من المنتج النهائي غير المرغوب فيه: المحلول الملحي والانبعاثات الغازية التي تعتبر غير مرغوبة بالنسبة لصناعة تحلية مياه البحر، بالنظر لتأثيراتها السلبية على البيئة بنظمها المختلفة²³.

فيما يتعلق بالطاقة، فتختلف اعتباراتها بين مختلف بلدان منطقة المتوسط، نظرا للتفاوت الكبير في توفر موارد الطاقة وأنماط الاستهلاك حتى وإن كانت بعض دول جنوب المتوسط تتوفر على مخزونات كبيرة من الطاقة، حيث ازداد استهلاك المنطقة من الطاقة أكثر من الضعف، ولهذه الزيادة آثار كبيرة على أمن الطاقة والنمو الاقتصادي، لذلك فلا بد من اللجوء إلى الطاقات المتجددة الأرضية، خاصة استخدام الطاقة الشمسية، والتي أصبحت تستثمر من قبل المرافق العامة، لاسيما على مستوى المنشآت المينائية.

لذلك ومن أجل دعم الطاقة المستدامة للجميع، يتم في إطار مبادرة الاقتصاد الأزرق دمج الجهود الإقليمية من أجل تحسين أمن الطاقة وتحقيق أهداف التنمية المستدامة في ضمان حصول الجميع بتكلفة ميسورة على خدمات الطاقة الحديثة الموثوقة والمستدامة، وقد أشارت تقديرات دولية إلى أن الاقتصاد الأزرق سينمو ضعف معدلات

²²- آمال بنون، تحليل تكلفة تحلية مياه البحر، دراسة مقارنة بين الجزائر والمملكة العربية السعودية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1، الجزائر 2016، ص 121.

²³- كمال بوعظم، تحلية مياه البحر في الجزائر: بين توفير مياه الشرب وحماية البيئة خلال الفترة من 2005-2015، مجلة البحث، العدد 16 سنة 2016، ص 326.

الاقتصاد التقليدي حتى عام 2030، وربما يزيد المعدل إذا تنامت اتجاهات اللجوء إلى البحار والمحيطات في توليد الطاقة²⁴.

5- المساهمة في الأمن الصحي

إن المشاكل الناجمة عن تفشي الأمراض والأوبئة، مثل الكوارث الطبيعية وتفشي الأمراض المنقولة عبر الأغذية وحالات الطوارئ الصحية الأخرى، تستلزم صياغة رؤية نافذة في كيفية تطوير البرامج اللازمة لمواجهة هذه التحديات وإتباع أساليب متعددة التخصصات، حيث دخل الأمن الصحي كأحد مرتكزات استقرار الأمن العالمي وأحد مبادرات هذا الأمن²⁵.

فعلى مدار السنين الماضية، برزت الكثير من الأمراض والأوبئة (السارس، إنفلونزا الخنازير، إيبولا...) كأحد أكبر الأسباب المنفردة المؤدية للموت والمعاناة على هذا الكوكب، وظهرت هذه الأمراض بشكل كبير على مستوى الموانئ باعتبارها أماكن لنشر العدوى بين العمال نظرا لالتقاء الكثير من الجنسيات، أو حتى تلك الأمراض التي تظهر على متن السفن بين المسافرين أو بين البحارة، وهو ما جعل منظمة العمل الدولية تبني اتفاقية دولية سميت باتفاقية العمل البحري الموحدة سنة 2006، والتي تستهدف إلى الحفاظ على حقوق البحارة وممارسة عملهم في بيئة آمنة ومستقرة وضرورة اتخاذ الإجراءات الفورية والفعالة في حالة الحوادث أو الأمراض التي يحتمل أن تحدث على متن السفينة²⁶.

ولما كان الأمن الصحي مرتبط بالأمن البيئي بصفة عامة والبيئة البحرية بصفة خاصة، اتخذت مراقبة سلامة المياه البحرية نهجاً موحداً للجهات المسؤولة عن مراقبة البيئة البحرية. هذا النهج يتمشى مع المبادئ التوجيهية والإجراءات الإقليمية للرصد والمراقبة للبيئة البحرية، لاسيما في الحصول على المعلومات الصحية التي لها علاقة بتأثيرات البيئة البحرية وإعلام الجهات الوطنية والدولية بها.

²⁴- بسنت جمال مجاهد، مقال تحت عنوان الاقتصاد الأزرق في الخبرة العربية... واقع جيد ومستقبل واعد، في الموقع

www.elsiyasa-online.com، تاريخ الزيارة سبتمبر 2017.

²⁵- الأمن الصحي كأحد مبادرات الأمن القومي والمجتمعي العالمي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية، في الموقع www.democraticac.de.

²⁶- أنظر في ذلك اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، المصادق عليها من طرف الجزائر بتاريخ 07 أكتوبر 2015.

في هذا الإطار، يحذر الخبراء جوزي مورا وفريدريك ويبر وويلسون جولي، من كون ناقلات النفط أضحت تمثل تهديدا حقيقيا للأمن البيئي والصحي على مستوى البحيرة المتوسطية، واستند هؤلاء إلى دراسة حديثة ركزت على أنّ شبح التلوث يلاحق الضفة المتوسطية التي تستوعب لوحدها 30 بالمائة من التجارة البحرية العالمية و22 بالمائة من النقل الدولي للبترول، رغم أنّ حوض المتوسط لا يمثل سوى 0.7 بالمائة فقط من مجموع البحار عبر العالم²⁷.

ويعتبر مراقبون أنّ أكثر من مائة مليون طن من المواد الطاقوية التي تعبر سواحل البلاد، أمر ليس بالمريح، لاسيما مع ما قد يفرضه من تداعيات خطيرة إذا ما نجم عن ذلك تسربات تهدد الكائنات البحرية خاصة وأنّ مياه البحر الأبيض المتوسط لا تتجدد بحسب خبراء البيئة إلا مرة كل قرن.

وتشير الإحصائيات إلى أنّ وجود حوالي ثلاثمائة ميناء على السواحل المتوسطية يسهم بشكل جلي في تلويث المياه البحرية، وهو ما يفرض التفكير في كيفية تطويق هذه المشكلة البيئية الكبرى التي بدأت آثارها السلبية تبرز من خلال تسمم الكائنات البحرية وتشويه الشواطئ وارتفاع نسبة المواد الزيتية الضارة على سطح البحر.

III-/- المحاور الاستراتيجية للاقتصاد الأزرق في الجزائر:

تقدم الاستراتيجية الوطنية الجزائرية للاقتصاد الأزرق (SNEB) الرؤية الوطنية والمبادئ التوجيهية التي ستوجه عمل الحكومة وشركائها والمجتمع المدني بحلول عام 2030. وينبغي أن تغطي هذه الاستراتيجية ما يلي:

- ظروف التشغيل والتنظيم
- إدارة المجال البحري الوطني وموارده لجعلها داعماً وناقلاً للتنمية
- تعزيز الاقتصادي المستدام للبلد²⁸.

²⁷ - أسامة. أ، قلق متزايد من تلوث سواحل الجزائر جراء تسرب محتمل للنفط، مقال منشور في جريدة السلام ليوم 01 أكتوبر 2012، في الموقع <https://www.djazairiss.com>، تاريخ الزيارة 14 سبتمبر 2017.

²⁸ - محاور الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق، وزارة الصيد البحري، والموارد الصيدية، سنة 2017.

كما تحدد هذه الاستراتيجية محاور التدخل الرئيسية الشاملة والهيكلية وأهداف الحكومة في البحر والساحل لجعلهما محركاً للنمو والتنمية المستدامة للأجيال الحالية والمستقبلية، كما تضمن الحفاظ المستدام على الخدمات التي يقدمها النظام البيئي البحري والساحلي في الجزائر.

تشارك الجزائر بحزم في عملية حتمية للتنوع الاقتصادي والتحول البيئي وتعزز الاعتماد بطريقة محددة على الإمكانيات البحرية التي يخفيها الفضاء البحري الخاضع لسيادتها ولولايتها القضائية وكامل الشريط الساحلي الوطني في الحرص على إعطاء البحر والساحل دوراً رئيسياً في الديناميكية المطلوبة من خلال النموذج الاقتصادي الجديد، وفقاً لرؤية الجزائر والتزاماتها الاجتماعية والبيئية والاقتصادية، تم تحديد المحاور التالية في الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق:

1- المساهمة في الحوكمة العالمية للبحار والمحيطات (على المستويين العالمي والإقليمي):

إن ازدياد الأنشطة البشرية على مر العقود في البحار والمحيطات، أسفر عن نتائج خطيرة على البيئة البحرية، فهناك العديد من التهديدات المتعلقة بممارسات الصيد الفوضوي وغير المشروع، التلوث الناجم عن المصادر البرية والحوادث البحرية التي تسبب في أضرار على البيئة البحرية من جراء الانسكابات النفطية المتزايدة²⁹.

مع تطور الاقتصاد الأزرق على المستويين العالمي والإقليمي، والوعي بدور المحيطات والبحار في تغير المناخ، والالتزامات بالحفاظ على التنوع البيولوجي البحري، بما في ذلك أعالي البحار، أكدت الجزائر على موقفها بشأن القضايا المتعلقة بإدارة البحار، وفقاً لالتزاماتها الوطنية التي تعهدت بها، حيث وضعت إدارة المساحات المشتركة في أعالي البحار في طليعة الحوار العالمي بشأن التنمية المستدامة، عن طريق دعم نهج إيكولوجي شامل ومتكامل لإدارة جميع الأنشطة البشرية.

²⁹- مارجو فيروس، الحوكمة البحرية العالمية وإدارة المحيطات من أجل تحقيق أهداف التنمية المستدامة، الأمم المتحدة.

2- ضرورة إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة الجزائرية:

في 28 ماي 1994، أصدرت السلطات الجزائرية مرسوما تشريعيا بموجبه تم الاعلان عن إنشاء منطقة الصيد المحفوظة، والتي تمكن الجزائر من ممارسة ولايتها القضائية على منطقة جغرافية تمتد إلى 32 ميل بحري تحسب انطلاقا من الحدود الجزائرية المغربية إلى رأس تنس و 52 ميل بحري من رأس تنس إلى الحدود الجزائرية التونسية³⁰.

غير أنه، ورغم أن مسألة مد الولاية القضائية يهدف إلى المحافظة على الثروات البيولوجية، لابد أن يتبع بإعلان منطقة اقتصادية خالصة لكون أن الحقوق المقررة للدولة في هذه المنطقة أكبر من تلك الممنوحة لها في منطقة الصيد المحفوظة.

إن المنطقة الاقتصادية الخالصة، بصفة عامة تركز أولوية المصالح العامة للدول الساحلية وحققها السيد على الموارد الطبيعية، وفي سياق استكشاف المحروقات البحرية، تحقق الأمن القانوني، الذي من شأنه أن يجلب استثمارات شركات النفط العالمية. إن الغرض الرئيسي من التكريس القانوني للمنطقة الاقتصادية الخاصة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هو حماية الثروة السمكية، لأنه قبل تبني هذه الاتفاقية، كانت المنطقة الواقعة وراء البحر الإقليمي وملاصقة له تعتبر في حكم البحر العالي الذي يتميز بالحرية الكاملة، ومن بينها حرية الصيد.

فإنشاء الجزائر لمنطقة اقتصادية خاصة قبالة سواحلها لا يكون مبتغاه الأول تحصين مواردها السمكية من الاستغلال الأجنبي، نظرا لأنها سبق وأن قامت بذلك من خلال تأسيس منطقة محفوفة للصيد، حتى وإن كان عرضها ضيق بالمقارنة مع المنطقة الاقتصادية المعلنة عنها، وإنما لتهيئة الظروف القانونية التي تسمح لها باستكشاف واستغلال الثروات غير الحية بهدوء، حيث لن يكون ذلك ممكن إلا بالحماية القانونية وفرض الولاية الوطنية.

بالمقارنة مع الدول المتوسطية الأخرى فالجزائر توانت كثيرا للبدء في التنقيب في أعماق البحار . ففي حين أن بعض الدول مثل مصر، ليبيا، تونس، المغرب، إيطاليا

30- المادة 06 من المرسوم التشريعي رقم 13-94 ممضي في 28 ماي 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة

بالصيد البحري.

وكرواتيا، استهلت عمليات الاستكشاف في الخمسينيات والستينيات من القرن الماضي، فإن الجزائر توجهت صوب البحر في سنة 2000.

في تلك الأثناء، تم تكليف شركات أجنبية لإجراء مسح ثنائي الأبعاد على طول الشريط الساحلي. ثم أصدرت وزارة الطاقة في 25 جويلية 2004 قرارين تمنح بموجبهما للشركة الوطنية "سوناطراك" رخصة تنقيب في المساحتين المسماة "أوفشور أكسيدنتال" و "أوفشور أريونتال"³¹، وعلى إثر ذلك باشرت، برفقة سفن مخبرية تابعة لشركة إيطالية، تجارب وتحاليل للتأكد من وجود مؤشرات للمحروقات بكميات قابلة للاستغلال.

غير أنه بعد التطورات التي طرأت في شرق المتوسط والاكتشافات المحرزة، عمّدت سوناطراك إلى توسيع دائرة الاستكشاف، فحددت ساحل بجاية والغرب الجزائري كمنطقة للتنقيب النفطي، وأصدرت الوكالة الوطنية لتثمين موارد المحروقات (النفط) ترخيصا في 2011 للتنقيب عن النفط والغاز لشركة سوناطراك في منطقة تسمى "أوفشور بجاية - عنابة".

يؤدي إنشاء المنطقة الاقتصادية الخالصة من قبل الجزائر إلى زيادة المساحة البحرية الخاضعة للولاية القضائية الوطنية وإمكانية الإنفاذ القانوني لهذا التأثير الجديد. وبالتالي، من المهم أيضاً توقع وتهيئة الظروف لممارسة الجزائر لحقوقها وواجباتها في هذا المجال الجديد. هذه الخطوة ضرورية للسماح بتنمية الاقتصاد الأزرق، سواء لاستكشاف واستغلال الموارد المرتبطة بهذه المنطقة (البيولوجية والطاقة والموارد المعدنية)، أو من أجل تنظيم ومراقبة الأنشطة وحماية البيئة البحرية.

3- ضمان تنسيق أفضل لعمل الدولة في البحر:

عمل الدولة في البحر هو المنظومة الإدارية والعملياتية التي أعطتها الجزائر لنفسها للوفاء بالتزاماتها كدولة ساحلية وكقوة بحرية، تعمل في مختلف المناطق البحرية الخاضعة

³¹ -Wafa KHADMALLAH et Souhila DJOUDI, Création et analyse de la base de donnée «DESASTER», des accidents des plateformes de forage offshore, Mémoire Master, université Kasdi Merbah, OUARGLA, 2013, p 4.

لسيادتها ولقضاءها الوطنيين، إضافة إلى عدد من الصلاحيات في منطقة أعالي البحار والتي يمكن للجزائر أن تمارس عليها سلطات معينة، سواء ضد سفنها أو فيما يتعلق بالسفن الحاملة للرايات الأجنبية أو بدون علم بموجب الاتفاقيات الدولية التي تعتبر الجزائر طرفاً فيها.

يتدخل ممثلي الدولة في البحر في كل المناطق البحرية المذكورة أعلاه، إما لصالحهم وإما لصالح الدوائر وزارية المشاركة في السياسة البحرية، هذا التنوع والتكامل في السياسة المتبعة، لا تستجيب للتحديات البحرية الجزائرية فقط، ولكنها أيضاً قادرة نظراً لمرونتها وطبيعتها الواقعية على التوافق تماماً مع المنظور الدولي المنظم لعمل الدولة في البحر (مراقبة الحدود، الجريمة العابرة للحدود، الأمن البحري، مراقبة مصائد الأسماك...) ³²

4- حماية وتعزيز إمكانات النظم البيئية البحرية والساحلية والحفاظ بشكل مستدام على الخدمات التي تقدمها هذه النظم البيئية للمجتمع:

رأس المال الطبيعي للجزائر غني جداً ومتنوع، لكونه يوفر إمكانات تنموية حقيقية للاقتصاد الأزرق، خاصة للقطاعات الناشئة ذات الإمكانات العالية لخلق القيمة والوظائف التي تتطلب مهارات. ومع ذلك، فمن الأهمية بمكان أولاً وقبل كل شيء حمايتها على نحو مستدام، لا سيما التراث الطبيعي للنظم الإيكولوجية البحرية والساحلية، حيث يجب أن تكون جميع الإجراءات متسقة مع الالتزامات التي تم التعهد بها على المستوى الإقليمي للحد من آثار الأنشطة البحرية والبرية، سواء عن طريق تقليل النفقات، أو تجهيز قدرات إدارة النفقات، في الموانئ وعلى مستوى المنشآت الصناعية التي تم إقامتها في المناطق البحرية المختلفة (محطات تحلية مياه البحر، محطات توليد الطاقة...).

يضاف إلى ذلك، العمل على التقيد بإجراءات الحد من الآثار البيئية وتطبيق مبدأ الاستدامة لجميع العمليات والأنشطة الاقتصادية، حيث يجب تعزيز الحماية من خلال التنظيم الفعال ومراقبة الأنشطة، ولا سيما من خلال إنشاء مناطق محمية بحرية على غرار تلك التي تم إنشاؤها بوهران ³³.

³²- محاور الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق، وزارة الصيد البحري، والموارد الصيدية، سنة 2017.

³³- بتاريخ 29 مارس 2003، تم تصنيف جزر حبيباس بولاية وهران محمية طبيعية بحرية بناء على المرسوم التنفيذي رقم 147-03 الجريدة الرسمية عدد 23 المؤرخة في 02 أفريل 2003.

الخاتمة:

الإدارة المُستدامة للبحر المتوسط هي أمر بالغ الأهمية لتحقيق التنمية المُستدامة، فكيفية تحقيق التوازن بين التنمية الاقتصادية المُستدامة والاستدامة البيئية والدمج الاجتماعي، يُشكل تحديات فكرية وعملية كبيرة لدول البحر المتوسط، واستجابة لهذه المُشكلة العالمية، اجتمع المُجتمع الدولي لاعتماد سياسات واتجاهات عالمية للإدارة المُستدامة للبحار والمحيطات، فهناك وعي مُتزايد بضرورة دعم وتحليل الأبعاد البيئية والاجتماعية والاقتصادية للأنشطة البحر

تعتبر الجزائر من الدول التي لديها إمكانيات هائلة في مجال الاقتصاد الأزرق بفضل موقعها الجغرافي؛ إذ يصل شريطها الساحلي إلى حوالي 1600 كلم، مما يؤهلها لجعل الاقتصاد الأزرق رافعة أساسية لتحقيق التنمية، ولهذا تُعد التجربة الجزائرية من التجارب الناجحة في الاقتصاد الأزرق، حيث ركزت على مجال تطوير قطاع صناعة الأسماك وتعزيز دوره في الاقتصاد بشكل أكبر، عن طريق وضع رؤية تنموية لهذه الصناعة بحلول سنة 2030، حيث تطمح الحكومة من خلال تبنيها مفهوم "الاقتصاد الأزرق" إلى تنمية تربية المائيات واعتبارها خيارا استراتيجيا في إطار مخطط تنمية القطاع من أجل مضاعفة الإنتاج الحالي من المنتجات البحرية التي تعرف محدودية على مستوى البحر الأبيض المتوسط. ختامًا، يبدو واضحًا أن "الاقتصاد الأزرق" بدأ يأخذ مكانه ضمن الاقتصاد العالمي، انطلاقًا من أهميته في المساهمة في معدلات النمو وتحسين مستويات المعيشة والحفاظ على البيئة بشكل مستدام، وباعتبار أن المحيطات والبحار والموارد البحرية من أكثر الموارد الطبيعية أهمية وقيمة، يتعين على جميع الدول تبني هذا المفهوم، حيث يشكل الاقتصاد المستدام للمحيطات فرصة حقيقية أمام بلدان العالم لحماية التنوع البيولوجي فيها، والمحافظة على أمنها الغذائي والمناخي، وتنوع مصادر الدخل لديها.

المراجع:

1- الاتفاقيات والوثائق الرسمية:

- اتفاقية إنقاذ الأرواح البشرية في البحر لسنة 1974.
- اتفاقية العمل البحري لسنة 2006، المصادق عليها من طرف الجزائر بتاريخ 07 أكتوبر 2015

- المرسوم التنفيذي رقم 03-147 المؤرخ في 29 مارس 2003، يتضمن تصنيف جزر حيباس بولاية وهران محمية طبيعية بحرية.

- المرسوم التشريعي رقم 94-13 ممضي في 28 ماي 1994، يحدد القواعد العامة المتعلقة بالصيد البحري

- محاور الاستراتيجية الوطنية للاقتصاد الأزرق، وزارة الصيد البحري، والموارد الصيدية، سنة 2017.

- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة ز رقم (S/2009/146) الموجه لمجلس الأمن، بتاريخ 30 نوفمبر 2009، ص 1 وما يليها، وأيضا تقاريره بشأن المحيطات وقانون البحار، موجهة للجمعية العامة للأمم المتحدة، رقم (A/64/66/Add.1)

- تقرير لجنة الامن الغذائي العالمي، الدورة التاسعة والعشرون المخصصة لدور تربية الأحياء المائية في تحسين الامن الغذائي والتغذية، روما، من 12 إلى 16 ماي 2003.

- تقرير منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة عن حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء المائية في العالم تحت عنوان المساهمة في تحقيق الامن الغذائي والتغذية للجميع، روما 2016.

- البيان للجنة الأوروبية تحت عنوان MedFish4Ever للصيد البحري المستدام، بتاريخ 30 مارس 2017 بروكسل.

- Règlement n° 725/2004 du Parlement européen et du conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires journal officiel de UE n° LI29 (FR) du 29/04/2004.

2- المنشورات العلمية

- غريبي عطاء الله، النظام القانوني للأمن والسلامة البحريين، رسالة دكتوراه مقدمة لكلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، السنة الجامعية 2016-2017.

- شريف سيد كامل، الجريمة المنظمة في القانون المقارن، طبعة 1، دار النهضة، القاهرة، سنة 2001.

- زاوي رايح، بناء المبادرات الأمنية في البحر الأبيض المتوسط بين ثلاثية الأمن/القوة/سلم القوى، دراسة حالة: الحوار الأطلسي-المتوسطي، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الدراسية 2013-2014.

- مايكل مادسن، آثار التلوث على الحياة في المحيطات والبحار، مجلة الوكالة الدولية للطاقة الذرية 03-45، سبتمبر 2013.

- ريطاب عز الدين، جريمة نهب الرمال الساحلية، صورة من صور الجرائم البيئية، مجلة القانون الدولي والتنمية، جامعة عبد الحميد ابن باديس، مستغانم، سنة 2016.
- آمال ينون، تحليل تكلفة تحلية مياه البحر، دراسة مقارنة بين الجزائر والمملكة العربية السعودية، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 1، الجزائر 2016.
- كمال بوعظم، تحلية مياه البحر في الجزائر: بين توفير مياه الشرب وحماية البيئة خلال الفترة من 2005-2015، مجلة البحث، العدد 16 سنة 2016.
- بسنت جمال مجاهد، مقال تحت عنوان الاقتصاد الأزرق في الخبرة العربية... واقع جيد ومستقبل واعد، في الموقع www.elsiyasa-online.com، تاريخ الزيارة سبتمبر 2017.
- الأمن الصحي كأحد مهددات الأمن القومي والمجتمعي العالمي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية، في الموقع: www.democraticac.de.
- BOISSON Philip, **Politiques et Droit de la Sécurité**, Edition Bureau Veritas 1998 .
- BUEGER, Christian. **"What is maritime security?"**, Elsevier B.V. Marine Policy, Vol. 53, Netherlands 2015.
- HEDOUM Kamel, l'Action de l'Algérie en Matière de Sécurité et de Sureté Maritime, **Revue de Droit des Transports Maritime, Aérien, et Terrestres**, Trimestre 2, Presses Universitaires d'Aix-Marseille (France), 2016.
- KHADMALLAH Wafa et DJOUDI Souhila, Création et analyse de la base de donnée « DESASTER », des accidents des plateformes de forage offshore, Mémoire Master, université Kasdi MERBAH, OUARGLA.
- KOUNGOU Léon, de Yaoundé à Lomé : méandres de la mobilisation africaine contre l'insécurité maritime dans le Golfe de Guinée, **Revue Défense Nationale**, Tribune 881, 14 Avril 2017.
- Measuring, **Monitoring and Promoting a Blue Economy for a Sustainable Development of the Mediterranean Reasoning**, conference, 30-31 May, 2017, Marseille.
- PAUL Daniel, LE DRAIN Jean Yves, Apres L'Erika L'Urgence Rapport de la Commission d'Enquête de l'Assemblée Nationale N°2535, Les documents d'information de L'Assemblée Nationale, TOME I.