جامعة مولود معمري تيزي وزو

كلية الحقوق العلوم السياسية

قسم الحقوق

جريمـة القرصنـــة البحريـــة

مذكرة لنيل شهادة الماستـــــر

تخصص قانون جنائي وعلوم جنائية

إعداد الطـــالبيـن:

- لـــرقط سليـــم
- سنوســـي هيثم

إشراف الأستـــــاذة:

د/ أعراب كميلـة

د/ زورورو ناصر، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....رئيسا

د/أعراب كميلة، أستاذة محاصرة (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....مشرفا ومقررا

د/براهيمي صفيان، أستاذ محاضر (أ)، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري، تيزي وزو.....ممتحنا

السنة الجامعية 2025/2024

بسم الله الرحمان الرحيم

شكر وعرفان

تصديقا لقوله عليه الصلاة والسلام "من استعاذ بالله فأعيذوه، ومن دعاكم فأجيبوه، ومن صنع إليكم معروفا فكافئوه وادعوا له الله حتى ترو أنكم كافأتموه"

فالحمد والشكر لله رب العالمين شكرا يليق بجلاله وعظيم سلطانه الذي هدانا التوفيق والرضا وهو القائل في كتابه "وَمَا تَشَاءُونَ إِلَّا أَنْ يَشَاءَ اللَّهُ رَبُّ الْعَالَمِينَ" سورة التكوير الآية 29.

نخص بالشكر الأستاذة أعراب كميلة التي أشرفت على هذه المذكرة ولم تدخر جهدا بالتوجيهات والنصائح لنا.

كما نخص بالشكر كل الأسرة الجامعية في الكلية الحقوق والعلوم السياسية بوخالفة.

إلى كل من ساهم في إثراء هذه المذكرة وتقديم يد العون لنا سواء من قريب أو من بعيد بالقليل أو بالكثير.

الإهداء

أهدي تخرجي إلى:

والدي الكريمين الذين كانا دوما سندي و دعمي الأكبر، إليكما أهدي هذا النجاح تعبيرا عن شكري و امتناني لكل ما قدمتماه لي من حب و تضحية.

كافة العائلة الكريمة الأخوات والأصهار و الكتكوتة كوثر أخي محمد، صديقي وزميلي هيثم العائلة الكبيرة والأصدقاء و كل من جمعني بهم إلى العائلة.

أصدقائي الأعزاء الذين شاركوني هذه الرحلة التعليمية و الذين كانوا بجانبي في الأوقات الصعبة و المفرحة، أهديكم هذا المشروع كعربون وفاء و شكر على صداقتكم و دعمهم المستمر.

إلى أستاذتي و مشرفتي الذي كان لعملها و توجيهاتها الأثر الكبير في نجاز هذا المشروع، أهديكِ هذا العمل تعبيرا عن شكري و تقديري لجهودكِ القيمة.

لرقط سليم

الإهداء

الحمد لله الذي أعطانا من فضله فكان عونا لنا حتى أكملنا انجاز هذا العمل بإذنه عز وجل فنحمده على فضل نعمته حمدا كثيرا طيبا مباركا أما بعد:

أهدي هذا العمل إلى من حققت له حلمه الذي كاد أن يفقده اهديه هذا العمل بعدما أعطان الأمل

إليك يا قدوتي في الكفاح والتضحية والصبر إليك أنت معلمي ومن أنار دربي

إليك أنت أبي بارك الله في عمرك أهديك ثمرة جهدك وجهدي

أنت أبي العزيز الغالي

إلى منبع الحنان والصبر وأروع أم في الكون بارك الله في عمرها وجعلني اهديها ثمرة جهدها

أنت أمي العزيزة الغالية

إلى أخي وأخواتي الأربعة وأبنائهم وأغلى ما املك في الحياة

إلى أقاربي وأصدقائي وكل من كان خير رفيق في مساري الدراسي

إلى كل من غفل عن ذكره قلمي، والى كل من كان عونا لي وساعدني على انجاز هذا العمل المتواضع حتى ولو بالكلمة الطيبة أو الابتسامة الصادقة.

سنوسي هيثم

مقدمة

مقدمة:

تعد البحار والمحيطات شرايين حيوية للتجارة الدولية والتواصل بين الشعوب منذ فجر التاريخ حيث ظل النقل البحري الوسيلة الأساسية لنقل السلع والبضائع على نطاق عالمي، إلا أن هذا الفضاء البحري لم يكن بعيدا عن التهديدات والمخاطر لعل أبرزها جريمة القرصنة البحرية التي شكلت ولا تزال أحد أقدم وأخطر التحديات التي واجهت الملاحة البحرية.

تطورت جريمة القرصنة البحرية عبر العصور من أعمال السلب والنهب التي كانت تمارس من قبل أفراد أو جماعات في العصور القديمة، إلى جرائم منظمة تمارسها عصابات مسلحة في المياه الدولية والمناطق الساحلية، مستخدمة وسائل حديثة وتكتيكات معقدة ومع تصاعد وتيرة هذه الجرائم خاصة في مناطق مثل القرن الإفريقي وخليج غينيا، أصبح من الضروري الوقوف عند أبعاد هذه الظاهرة وسبل مكافحتها من خلال الأطر القانونية الوطنية والدولية.

شهدت جريمة القرصنة البحرية في العقود الأخيرة تناميا ملحوظا، خاصة في بعض المناطق الجغرافية الحساسة ما جعلها محط اهتمام دولي متزايد، ويعود ذلك هذا الانتشار المتسارع إلى مجموعة من الأسباب المتشابكة، التي تتداخل فيها العوامل الاقتصادية والاجتماعية والسياسية وحتى القانونية، فمن جهة ساهم الفراغ الأمني في بعض الدول الساحلية، الناتج عن ضعف مؤسسات الدولة أو غياب سلطة القانون، في تحويل سواحلها إلى بيئة حاضنة للعصابات البحرية، ومن جهة أخرى لعب الفقر المدقع والبطالة وغياب التنمية دورا أساسيا في دفع عدد من السكان المحليين إلى الانخراط في أنشطة القرصنة بحثا عن مكاسب مالية سريعة.

كما أن ضعف التنسيق الدولي والإقليمي، ووجود ثغرات قانونية في ملاحقة القراصنة ومحاسبتهم، سمح لهؤلاء بالإفلات من العقاب في كثير من الأحيان، مما شجع على تكرار

مثل هذه الأفعال، يضاف إلى ذلك تطور وسائل الاتصال والملاحة التي استغلها القراصنة لتنظيم عملياتهم وتوسيع نطاقها، معتمدين أحيانا على شبكات إجرامية عابرة للحدود.

دفعت هذه المخاطر الدول والمنظمات الدولية إلى تكثيف جهودها القانونية والمؤسساتية لمواجهة هذه الظاهرة، سواء من خلال الاتفاقيات الدولية كاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أو من خلال التعاون الإقليمي والوطني في إطار آليات ردع وملاحقة ومعاقبة مرتكبي هذا النوع من الجرائم.

عليه سنحاول دراسة هذا الموضوع أي جريمة القرصنة البحرية انطلاقا من الإشكالية التالية:

كيف عالج القانون الدولي العام جريمة القرصنة البحرية؟

للإجابة على الإشكالية المطروحة اعتمدنا المنهج الاستقرائي الذي يجمع بين المنهج الوصفي والمنهج التحليلي من خلال وصف هذا الموضوع وكذا تحليل النصوص القانونية المتعلقة به.

تمثل جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية تمس المجتمع الدولي ككل، فلهذه الأخيرة إطارها العام **(الفصل الأول)**، وكذا الآثار المترتبة عنها **(الفصل الثاني)**.

الفصل الأول

الإطار العام لجريمة القرصنة البحرية

تعتبر القرصنة أو كما تدعى أيضا اللصوصية البحرية جريمة بحرية دولية منذ أقدم العصور ولا تزال القرصنة البحرية بما تعنيه في أبسط صورها من نهب وسلب واغتصاب وخطف واحتجاز غير مشروع للسفن ومن عليها تشكل اعتداء خطيراً على مبدأ حرية الملاحة في البحار، وما يستلزم احترام هذا المبدأ من توفير الأمن والأمان للملاحة البحرية، لذلك اجتهد الفقه الجنائي منذ زمن بعيد في إعطاء مفهوم دقيق لجريمة القرصنة البحرية **(المبحث الأول)**، كما أن لهذه الأخيرة خصوصياتها تميزها عن الجرائم الأخرى**(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

مفهوم جريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي كانت ولازالت تؤرق الكثير من الدول نظرا لتناميها وزيادة معدلات ارتكابها في السنوات الأخيرة، ونتيجة لهذا صدرت عدة دراسات تختص بها كونها ظاهرة حتمية لابد من البحث والتعمق فيها، ولقد مرت جريمة القرصنة البحرية بتطور تاريخي عبر مر العصور **(المطلب الأول)**، وهذا ما أدى إلى إعطاء عدة تعاريف لها **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية

ظهرت القرصنة البحرية منذ أن استطاع الإنسان ركوب البحر وقد مرت عبر التاريخ بتطور تزامنا وتطور البشرية، عبر العصور بداية بعصور ما قبل التاريخ **(الفرع الأول)**، كما عرفت أحداثا في القرون الوسطى **(الفرع الثاني)** ووصولا إلى العصور الحديثة **(الفرع الثالث)** ولازالت إلى يومنا هذا.

الفرع الأول

جريمة القرصنة البحرية قبل الميلاد

يتمثل أكبر دليل على وجود جريمة القرصنة البحرية ما قبل التاريخ هو القرءان الكريم قال الله سبحانه وتعالى في سورة الكهف بعد بسم الله الرحمان الرحيم "وأما السفينة فكانت لمساكين يعملون في البحر فأردت أن أعيبها وكان وراءهم ملك يأخذ كل سفينة غصبا"[1].

يرجع بعض الباحثين تاريخ القرصنة البحرية إلى أكثر من 3000 سنة قبل الميلاد هذا من حيث وجود الجريمة، أما التسمية فتشير بعض الوثائق إلى استخدام القرصنة لأول مرة حوالي 140 سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ "بوليبيس"، كما يشير المؤلف "كريزستوف

[1]–سورة الكهف، الآية 79.

ويلكزينسكي" إلى وجود وثائق تاريخية قديمة منها مخطوطة على لوح من الطين يرجع إلى عام 1350 قبل الميلاد منذ عهد أخناتون تدل على أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال إفريقيا[1].

في الألف الثالث قبل الميلاد وفي وقت نشاط التجارة البحرية المكثفة بين مصر وجزيرة كريت وفينيقيا، حيث كان سكان جزيرة كريت أول من تصدى للقراصنة لكنهم حققوا نجاحات نسبية إلى حد ما، كما كان لهم دور واضح في محاربة القرصنة شمال النيل باستخدام الرماح والسهام التي ألحقت بالقراصنة هزيمة نكراء، غير أن هذا النصر لم يضع حدا لغارات القراصنة[2].

لقد ذكر بعض المؤرخين وجود قرصان هو أعظم قرصان في العصور القديمة ما بين 525 و522 قبل الميلاد اسمه بوليقراط الذي عرف بأنه طاغية جزيرة ساموس الذي استولى عليها بمساعدة إخوته وبعد ذلك قام بقتل أخيه الأول بانتاجنوت في حين نفى الآخر سيلوزدن، رغم هذا فقد شيد أجمل المباني وأحضر إلى بلاطه أحسن الشعراء والفنانين وأمهر الأطباء كما اشتهر بترسانة الوسائل المطبقة في كل من الإدارة والسياسة والتجارة التي كانت القرصنة البحرية أحد عناصرها والنهب البحري وفرض إتاوات على قباطنة السفن[3].

أدت أحداث الخيانة إلى مصرع بوليقراط وانتشار أعمال النهب البحري في الجزء الشرقي من البحر الأبيض المتوسط، حيث ظهر العديد من اللصوص، إلى أن قام أحد حكام جزيرة كريت بإرسال أسطول كامل للقضاء على القرصنة البحرية، على الرغم من أنه هو الآخر يمارس القرصنة من قبل، وعلى هذا الأساس كان يشكل خطرا على أعدائه لمعرفته

1-علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص السياسة الجنائية، كلية الدراسات العليا، قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، السعودية، 2007، ص51.

2-حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات و الاتفاقيات الدولية ، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص ص 16-19.

3-ياتسيك ماخوفسكي، ترجمة أنور ابراهيم، تاريخ القرصنة في العالم، مؤسسة هنداوي، مصر، 1972، ص 22.

الكبيرة بحيل وأسرار القرصنة البحرية، بالإضافة إلى إعداده أسطولا هائلا لهذه المهمة وعناده الشديد وشراسته في القتال، وبعد سنوات دامية أصبح حاكم كريت صاحب الموقف حيث استطاع فرض إرادته على الإغريق ومنع وجود أكثر من خمسة قادة على ظهر السفينة الواحدة، وقد نجح هذا الاتفاق في ردع عمليات القرصنة في المياه الإغريقية[1].

يذكر كذلك أنه في قانون حمورابي الذي هو أول شريعة عرفها التاريخ، سادس ملوك سلالة بابل الأولى، في المادة 23 منه تنص بأنه تصل العقوبة إلى الإعدام في مكان القبض على الجاني الذي قام بقطع الطرق البحرية على السفن وسلبها، والمقصود هنا القرصنة البحرية المعروفة حاليا[2].

في عام 75 قبل الميلاد تعرض يوليوس قيصر أحد أفراد عائلة ارستقراطية عرف بنفوذه الواسع وتميز بالكفاءة العالية للقرصنة البحرية في إحدى الجزر بالقرب من آسيا الصغرى في رحلة نفيه من قبل سولا حاكم روما في ذلك الوقت لأنه يريد الحفاظ على سلطته، وشعر أن يوليوس قيصر من أعدائه ويريد إزاحته عن الحكم.

لبث يوليوس قيصر لدى القراصنة ما يقارب الأربعين يوما، إلى أن طالبو بفدية قدرها 20 تالنت من الذهب، لكن قيصر كان يقدر نفسه كثيرا رفض هذا المبلغ، وطلب من القراصنة رفعه إلى 50 تالنت وتم دفعها، لكن وقبل إكمال رحلته إلى المنفى شن يوليوس قيصر حملة بحرية وقبض على القراصنة وقام بإعدامهم جميعا[3].

1- ياتسيك ماخوفيسكي، مرجع سابق، ص23.

2- جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، مذكرة لنيل شهادة الماجيستير في القانون، تخصص القانون الدولي العام، قسم القانون ، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2014،ص 16.

3-REDDE Michel et GOLVIN Jean Claude, Voyage sur la méditerranée romaine, Arles Actes sud, Paris, 2005, p41.

الفرع الثاني

جريمة القرصنة البحرية في القرون الوسطى

نشير إلى أن القرصنة البحرية في هذه العصور كان يسيطر عليها الطابع المادي أو المنفعة المادية، دون وجود أسباب سياسية أو أهداف عامة أخرى، أين كانت سفن القراصنة تجوب البحار والمحيطات من أجل أعمال نهب وسلب للبضائع والأموال على السفن التجارية، وفي بعض الأوقات تلجأ إلى خطف الأشخاص من أجل طلب الفدية أو حتى قتلهم، بأهداف اقتصادية بحثه[1].

في بداية العام 100 بعد الميلاد تمكن المؤرخ الروماني "بلو تارك" من إعطاء أول تعريف للقراصنة أين وصفهم بأنهم "أولائك الذين يهاجمون دون وضع قانوني ليس فقط السفن ولكن أيضا السفن البحرية"[2].

تذكر إحدى الروايات الإغريقية القديمة "أثيوبيكا" التي تعود إلى القرن الثالث بعد الميلاد والتي تعرضت في العديد من الرحلات البحرية لعمليات السرقة والاعتداء والتعذيب[3]، وبعد انهيار الإمبراطورية الرومانية في القرن الخامس بعد الميلاد الأمر الذي أدى كذلك لانهيار التجارة البحرية، ومن ثم اختفاء القرصنة البحرية، لكن بعد مدة قصيرة انتعشت التجارة في أحواض بحر الشمال والبلطيق ومضيق المانش التي كانت تمثل أهم الطرق التجارية في ذلك الوقت، أصبح من الواضح أن تطور الملاحة البحرية والعمليات التجارية

1-بهجت عبد الله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1990، ص32.

2- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية على الساحل الصومالي وباب المندب، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2011، ص25-ص26.

3-بوعنان فايزة، حوماش سلمة، القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، شهادة الماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص دراسات استراتيجية، كلية العلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2017، ص15.

في البحر كانا يمثلان المقدمة الحتمية لوجود القراصنة الشيء الذي أدى إلى تطور النهب البحري في العصور الوسطى[1].

انتشرت القرصنة النرويجية أو ما يعرف بـ"الفايكينغ" من القرن الثامن إلى القرن الحادي عشر، وامتدت على طول سواحل أوروبا الشمالية أين مارس الفايكينغ أعمال السلب والنهب وكانوا يتسللون إلى داخل القارة الأوروبية ويقومون بغارات مفاجئة باستخدام سفنهم السريعة والكبيرة[2]، وقد تغلغلوا في الأراضي الروسية وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية، ومحاربو شمال فرنسا واستقروا هناك بموجب معاهدة سلام مع ملك فرنسا "شارل الثالث"[3]، لقد استطاعوا قراصنة الدول الإسكندنافية والسلافية في مطلع القرن الحادي عشر ميلادي القضاء على شعب الفايكنغ بالهجوم عليهم في عقر دارهم وأطاحوا بهم وهزموهم شر هزيمة[4].

عقب انتشار القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط، وبعد سقوط السلطة المركزية في الصين وتحديدا بنهاية القرن الثالث عشر ومطلع القرن الرابع عشر، أين امتدت أعمال القرصنة إلى اليابان والسواحل الكورية كذلك، بسبب أن كوريا وقعت اتفاقية مع الإقطاعيين اليابانيين أين سمحت لهم بإدخال 50 سفينة تجارية، الشيء الذي ساعد على الحد من أعمال القرصنة، لأن القراصنة اليابانيين أحجموا عن القرصنة بعد ولوجهم أعمال التجارة[5].

1-جلال فضل محمد العودي، مرجع سابق، ص26.

2-مرتضى عبد الرحيم، محمد عبد الرحيم، "أحكام القرصنة البحرية في الفقه الإسلامي: دراسة مقارنة"، مجلة جامعة الأزهر، كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنين بقنا، مصر، العدد13، 2013، ص ص127-128.

3-محمد قاسم نفل، جريمة القرصنة البحرية، شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة النهرين، بغداد، 2013، ص4.

4-باتسيك ماخوفسكي، مرجع سابق، ص ص45-47.

5-علي بن هبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 55-56.

تتميز جريمة القرصنة البحرية في العصر الحديث بمميزات وخصوصيات عن غيرها في العصور القديمة والوسطى، نظرا لتطور الوسائل التي يستعملها الإنسان والتي تبنى على تكنولوجيات حديثة ومعقدة، يقدر من خلالها السيطرة على ما لم يكن ممكن من قبل، بل يهدد أمم كلها ويمس بأمنها والتأثير السلبي على اقتصادياتها بصورة أكبر حدة من ذي قبل[1].

ساهم التطور التكنولوجي في صناعة وبناء السفن والظاهرة المتزايدة للعصر الاستعماري، الذي أدى إلى انتشار القرصنة واستعادتها حيث ظهرت بشكل ملفت للانتباه ببداية القرن السادس عشر ميلادي ولدت مرحلة جديدة من تاريخ القرصنة امتدت إلى منتصف القرن التاسع عشر، حيث زادت انتشارا وشعبية ويعود ذلك إلى تطور التقنية التي مكنت من صناعة السفن الكبيرة والسريعة التي تعتمد على الطاقة مما أدى إلى ازدهار الحركة التجارية ونقل البضائع والذهب بين أنحاء العالم[2].

ولدت ما يسمى بالقراصنة المسلمين في القرنين 15 و16 ميلادي بعد التوسع الكبير الذي قامت به الدولة العثمانية، وذلك انطلاقا من موانئ شمال إفريقيا، لكنهم لم يكونوا لوحدهم بل كان في الجانب المقابل لهم القراصنة المسحيين، أين دارت بينهم العديد من المعارك[3].

1-نجا بن راجح، نجاء الغامدي، جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها في الفقه الإسلامي، شهادة الماجستير في الفقه، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة القرى، المملكة العربية السعودية، 2015، ص29.

2-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص57.

3-انظر الموقع الإلكتروني:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%82%D8%B1%D8%B5%D9%86%D8%A9، تاريخ الاطلاع 20 ماي 2025، على الساعة 22:00

من ضحايا القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط العثمانيون والأوروبيون وجميع من أبحر في ساحات شمال إفريقيا من شتى الأديان[1]، من أمثلة كذلك القراصنة المالطيين الذين كانوا يهاجمون السفن التركية التابعة للدولة العثمانية ترخيص من ملوك أوروبا، ولكن الباعث في البداية كان دينيا، ثم تغير الأمر بعد ذلك أين صار هؤلاء القراصنة يأخذون مكافئات، ومن أشهر المواجهات بين القراصنة والدولة العثمانية معركة "بروز" بقيادة "بربروس" بجيش عثماني يتكون من 22 ألف جندي، و60 ألف جندي أوروبي بقيادة "أندريا دوربا" التي انتصر فيها الجيش العثماني[2].

بظهور الحركات الاستعمارية في كل من انجلترا والبرتغال وكذلك اسبانيا وفرنسا وهولندا، حيث أدت أطماع كل دولة من هذه الدول في زيادة المستعمرات إلى كثرت الحروب بينها، أين قامت ملكة بريطانيا إليزابيث الأولى بالاستعانة بالقراصنة في حربها مع اسبانيا بحكم تجربتهم في مجال الملاحة البحرية من خلال دعم أسطولها البحري خلال الفترة الممتدة بين 1701- 1714، وقامت بإضفاء صفة المشروعية لأعمال هؤلاء القراصنة وذلك عن طريق إصدار لهم ما يسمى بخطابات الأمان[3]، ووثائق الاختطاف أو خطابات فدية Ransom's Letters، طبقا لتعليمات موجهة تعطى مباشرة لمالك السفينة محل الاختطاف بعد دفع الفدية المطلوبة، وكانت هذه الخطابات تمنع أي من القراصنة المرخصين من التعرض للسفينة مرة أخرى بعد الإفراج عنها، ويترتب على مخالفتها عقوبات قاسية قد تصل إلى السحب الفوري لهذه التراخيص[4].

1-Hershenzon Daniel,"The capitive Sea slavery communication and commerce in Early modern spain and the mediterraean Pennsylvania",university of Pennsylvania press; 2018,pp 5-10.

2-صلاح محمد سليمة، ، القرصنة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، 2014، ص21.

3- مرجع نفسه، ص19.

4-بوسنة عبد الغفور، القرصنة البحرية في البحر العام على ضوء قانون البحار الدولي، أطروحة شهادة دكتوراه العلوم في القانون الدولي العام، تخصص الفضاءات والموارد، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة-1، 2021، ص112.

قامت من أجل محاولة إنشاء مستعمرات والاستيلاء على بعض الثروات كل من هولندا وفرنسا بإعطاء الدعم وتوظيف الكثير من القراصنة، كما فعلت بريطانيا في البحر الكاريبي والبحر الأبيض المتوسط كمحاولة للسيطرة على هذه المواقع التي كانت من المحاور الرئيسية للسفن التجارية، لكن بعد ذلك لم تستطع الحكومة البريطانية التحكم في القراصنة مما أدى إلى سحب الخطابات والتراخيص الممنوحة لهم وتحويلهم إلى قراصنة عاديين من أجل القضاء على نشاطهم[1].

الفرع الثالث

القرصنة البحرية في العصر الحديث إلى يومنا هذا

بدأ العصر الحديث بالنسبة للقراصنة من منتصف القرن التاسع عشر إلى يومنا هذا، وتميز هذا العصر بضعف حركة القرصنة لأسباب عدة منها إعلان باريس 1956 الذي يتضمن النص على حصانة البضائع الخاصة بالأعداء إذا كانت على متن مراكب محايدين باستثناء المهربات البحرية، زيادة عدد الأطقم وتسليهم، تطور صناعة السفن، وكذلك وضع نصوص قانونية مختلفة[2].

ومع الجهود الدولية التي حدثت لمحاربة تجارة العبيد بين إفريقيا وأمريكا، وكذلك وجود الدوريات البحرية الحربية في مناطق المحيط الأطلسي والكاريبي والمحيط الهادي، ومحاربة القرصنة البحرية تلاشت بعد ذلك، نظرا لجدية المكافحة من طرف الدول الكبرى بعد أن أدركت خطورتها وهي التي كانت تدعمها وتستعين بها قبل هذا[3]، لم تعد القرصنة البحرية تشكل خطرا حقيقيا على الملاحة في القرن التاسع عشر كما كانت في بداية ظهورها، لكن القرن العشرين شهد بعض الأعمال الفردية للنهب البحري في البحر الأحمر

1-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص ص58-59.

2-صلاح محمد سليمة، مرجع سابق،ص ص 27-28.

3-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص62.

والبحار المتاخمة للصين، في عشرينيات وثلاثينيات القرن الماضي اتخذت القرصنة أشكالا منظمة على غرار المؤسسات الرأسمالية[1].

في عام 1923 سجل ظهور نشاط لقراصنة في المياه الصينية، وفي عام 1924 وحده سجل 14 هجوما، و17 هجوما في 1925، وبعد ذلك قلت هجمات القراصنة وأخذت في التلاشي حتى كادت تنعدم، إلا بعض الهجمات المتفرقة على سبيل المثال تم القبض على سفينة تمتلكها عصابة من لصوص البحر في نهاية 1952، وفي السادس من أكتوبر 1965 قام ما يقارب 100 قرصان يحملون علم الفلبين على متن ستة قوارب من نوع الباركة بمهاجمة السفينة اليونانية "إيكوس" التي كانت في طريقها إلى أوروبا، واستطاع ثلاثة من البحارة الهرب بواسطة قارب نجاة والتبليغ، أين قامت السلطات بمطاردة القراصنة على الفور[2].

وبصورة أبشع من ذي قبل ازداد انتشارها في الثمانينيات من القرن العشرين، وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة كبحر الصين وجنوب شرق آسيا كمضيق ملقه وسواحل سنغفورة وتايلاند الفيليبين والفيتنام وأندونيسيا وفي سواحل شرق إفريقيا وأمريكا الجنوبية خصوصا في سواحل البرازيل[3]، وازدهرت أكثر في السواحل الصومالية في عام 1991 بعد انهيار الحكومة المركزية بسبب الانقلاب العسكري على الرئيس "سياد بري" الذي تولى السلطة في الصومال خلال الفترة الممتدة من 1969 إلى 1989، في ظل هذا الوضع تزايدت التدخلات الخارجية من أطراف مختلفة، ومن تلك التدخلات الولايات المتحدة الأمريكية 1992 والذي انتهى بسجن الجنود الأمريكان في مقديشو الأمر الذي جعل أمريكا تنتقم بدعم من الجيش الإثيوبي[4].

1-ياستيك ماخوفيسكي، مرجع سابق، ص203.

2-مرجع نفسه، ص205.

3- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص62.

4-جلال فضل محمد العودي، مرجع سابق، ص ص 54-55.

تتخذ قضية القرصنة البحرية بعدا دوليا كبيرا في العالم اليوم ذلك أن الجزء الكبير من التجارة الدولية المعاصرة تتم عن طريق السفن، كنقل المواد الطاقوية في جميع أنحاء العالم، ومن أهم الممرات الإستراتيجية مضيق باب المندب باتجاه قناة السويس في البحر الأبيض المتوسط، ومضيق مالاقا بين شبه جزيرة ماليزيا وجزيرة "سومطرة" الأندونيسية ويفصل مابين المحيط الهندي والهادي، نتيجة ازدحام السفن التجارية هناك ازدهرت عمليات القرصنة، أين وصل عددها إلى أكثر من 90 عملية قرصنة في سنة 2008[1].

تبين تقارير مكتب الإحصاءات الدولي تراجعا في عمليات القرصنة بعد عام 2004 وسجل ارتفاع في عام 2007، في منطقة مالاقا وسواحل الصومال وسواحل نيجيريا وشواطئ بانغلادش وسانطوس في البرازيل في 2008، نظرا إلى عدم الاستقرار السياسي في بعض الدول القريبة من مناطق عمليات القرصنة، مما يسهل للقراصنة قواعد انطلاق وملاجئ آمنة تحميهم من الملاحقة، كما يرى البعض أن القرصنة اليوم تنتمي إلى شبكة عالمية لها قيادتها ومنظماتها وتعمل وفق مخططات معينة، وتمتلك وسائل عصرية ومتطورة للاتصال[2].

المطلب الثاني

تعريف جريمة القرصنة البحرية

تعددت التعريفات المقدمة لجريمة القرصنة البحرية باعتبارها جريمة دولية تمس الإنسانية جمعاء منها التعريف الفقهي **(الفرع الأول)** والتعريف القانوني **(الفرع الثاني)**.

1-أحمد علو، "القرصنة بين العصور القديمة وعصر التكنولوجيا"، مجلة الجيش اللبناني، لبنان، العدد 283، 2009، ص58-ص59.

2-أحمد علو، مرجع سابق ص59.

الفرع الأول

التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية

اختلف الفقهاء في تعريف جريمة القرصنة البحرية وذلك نظرا لصعوبة إيجاد تعريف دقيق لها ونلاحظ أنهم انقسموا في تعريفها إلى اتجاهين[1]، اتجاه عرف القرصنة البحرية بالنظر لعناصرها الجوهرية**(أولا)**، أما الاتجاه الثاني فعرفها بالنظر لعناصر الجريمة**(ثانيا)**.

أولا: تعريف القرصنة البحرية من منظور العناصر الجوهرية:

من أنصار الاتجاه الأول الفقيه بيلا Pella، الذي عرف القرصنة البحرية بأنها "أفعال العنف التي يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم ومن أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع السيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها"[2].

أما الفقيه ليفبر Levebre، فيعرف القرصنة البحرية بأنها "كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية، أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة"[3].

يرى الأستاذ علي صادق أبو هيف أن القرصنة البحرية هي "كل اعتداء مسلح يقع من مركب خاص ولحسابه في أعالي البحار، بقصد نهب السفن أيا كانت جنسيتها أو أسر الأشخاص الموجودين على ظهرها أو الأمرين معا"[4].

ويعرف الفقه الإنجليزي القرصنة البحرية على أنها "سرقة أو محاولة سرقة تقع في

1-حسام الدين بوعيسي، القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية، مذكرة لنيل شهادة الدكتوراه في العلوم، تخصص العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2، 2013، ص20.

2-ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص21.

3-عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية، مصر، 2010،ص07.

4-علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشاة المعارف، مصر ،1995، ص385.

البحار العالية"[1]، كما تعرف القرصنة عموما وفقا لهذا الاتجاه على أنها "تلك الجريمة التي تنطوي على ممارسة أفعال عنف لتحقيق أغراض شخصية، وأن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة"[2].

كما يرى جانب من الفقه أيضا أن القرصنة البحرية يجب أن تكون:

- من الأعمال الإجرامية التي تنطوي على مخالفة قانونية تشكل جريمة وعليه إذا كانت هذه الأعمال لا تشكل جريمة، بل تهدف للدفاع الشرعي، أو تنفذ طواعية لالتزام قانوني كحالات التدخل والإنقاذ بعد التصادم البحري، أو لالتزام عقدي مع مالك السفينة أو لوجود أمر قانوني بالاستيلاء على السفينة لأي سبب فإنها لا تشكل أعمال القرصنة البحرية.
- أن تكون أعمال العنف موجهة ضد الأشخاص، أو الأموال، أو السفينة كالخطف والاحتجاز، والتهديد بالقتل ... .
- أن تتم هذه الأعمال في أعالي البحار، فأعمال القرصنة أو السطو المسلح التي تكون في البحر الإقليمي، تخضع لأحكام قانون الدولة صاحبة السيادة على الإقليم.
- أن تتم هذه الأعمال لغاية تحقيق أغراض شخصية، فلا تعد قرصنة بحرية كل الأعمال التي تتم لأغراض سياسية، أو دينية، أو أمور خلافة، وما شابه ذلك حسبما قضت به محكمة الاستئناف في انجلترا سنة 1909، والتي جاء حكمها متعلقا بدعوى قضائية بين الحكومة البوليفية، وشركة التأمين التعاضدي التبادلي mutual marine insurance coindemnity، أين حكمت بانتفاء الدعوى لأن أعمال القرصنة تتم لأغراض شخصية، وليست سياسية، ولا تهدف لتحقيق أغراض شخصية[3].

1-محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011، ص125.

2-حمد سعيد الدقاق وآخرون، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، مصر، 2011، ص371.

3-صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص ص55-56.

انتقد الأستاذ صلاح محمد سليمة وجانب من الفقه هذا الرأي، لأن شرط الأغراض السياسية وغيره سيخرج مجموعة كبيرة من الأفعال غير الشرعية من خانة القرصنة البحرية، فالأعمال التي تقوم بها الدول الاستعمارية بهدف احتلال الدول مثلا وإخضاعها سياسيا لسيطرتها لا تعد على هذا الأساس من قبيل أعمال القرصنة البحرية، والمثال الفلسطيني هنا، وقضية السفينة "أكيلي لاورو" سنة 1985 خير دليل[1].

ثانيا: تعريف القرصنة البحرية من منظور عناصر الجريمة:

أنصار هذا التعريف لم يذهبوا إلى إعطاء تعريف شامل، ولكن عمدوا تبيان الأركان والعناصر الأساسية لكي تكون القرصنة البحرية، فمنهم من يرى أن جريمة القرصنة البحرية تقوم على ثلاثة عناصر هي:

- أعمال إكراه ويستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص[2].
- يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العالي، فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية، وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية وهي التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.
- ألا تكون بوكالة مشروعة، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام، سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها[3].

يعتبر البعض الآخر العمل من قبيل القرصنة إذا توفرت فيه العناصر التالية:

- أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير قانوني).
- أن يشمل استخدام العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.
- أن يتم بقصد تحقيق منافع أو مصلحة شخصية.

1-صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص57.

2-بهجت عبد الله القائد، مرجع سابق، ص 13.

3-مرجع نفسه، ص 18.

- أن يتم في أعالي البحار أو في مناطق خارج اختصاص أي دولة[1].

بغض النظر عن التباين في أراء الفقهاء بشأن تعريف جريمة القرصنة البحرية إلا أنهم يتفقون على أنها من جرائم القانون الدولي، وقد استقر العرف والقضاء على تصنيفها كنشاط محظور ويجب معاقبة مرتكبيه وفق أحكام هذا القانون عند وقوع الجريمة[2].

الفرع الثاني

تعريف قانوني لجريمة القرصنة البحرية

لم تستطع الاتفاقيات الدولية إعطاء تعريف واضح للقرصنة البحرية وإنما حددت الأعمال التي تعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية[3].

عرفت جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لعام 1958**(أولا)**، كما عرفت في لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 **(ثانيا)**، كما عرفت في اتفاقية روما لعام 1988 المبرمة للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد السلامة البحرية**(ثالثا)**، وعرفت في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005**(رابعا)**.

أولا: تعريف جريمة القرصنة البحرية في معاهدة جنيف لأعالي البحار لعام 1958:

تعد اتفاقية جنيف لعام 1958[4]، أول اتفاقية عالجت موضوع القرصنة البحرية على أنها أي عمل من الأعمال التالية:

1-أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو حجز الأشخاص، أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة ملاحي أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة يكون موجها:

1-عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والساحلية، كلية الحقوق ، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016، ص22.

2-محمد سلامة مسلم الدويك، مرجع سابق، ص 127.

3-علي ابراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997، ص 286.

4-اتفاقية جنيف لأعالي البحار تم تبنيها في29 أفريل 1958 ودخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر1962 .

أ- في أعالي البحار ضد سفينة أخرى، أو طائرة أو أشخاص، أو الأموال في السفينة ذاتها أو الطائرة ذاتها.

ب- ضد سفينة أو طائرة، أو أشخاص، أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة.

2- أي مساهمة إرادية في عملية تقوم بها سفينة أو طائرة، مع العلم بالوقائع التي تجعلها سفينة أو طائرة قرصنة.

3-أي من أعمال التحريض، أو التسهيل عمدا، لأي من الأعمال التي وردت في الفقرة 1 2من هذه المادة أو يسهل ارتكابها"[1].

أضافت المادتان 16 و17 من اتفاقية جنيف التي سبقت الإشارة إليها إلى حالتين أخرتني هما:

أ- أعمال القرصنة كما حددت المادة (15) السابق ذكرها، إذا ارتكبت بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.

ب- تعد السفينة، أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة البحرية إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون الى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي حددتها المادة (15)، وتطبق القاعدة ذاتها، إذا كانت السفينة أو الطائرة، قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين.

ثانيا: تعريف جريمة القرصنة البحرية وفقا الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

عالجت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982[2]، القرصنة البحرية في

1 -أنظر المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تم تبنيها في 10 ديسمبر 1982، ودخلت حيز التنفيذ في 16 ديسمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96 -53، الأربعاء 4 رمضان عام 1416 الموافق لـ24 يناير 1996، المتضمن المصادقة على اتفاقية قانون البحار.

المواد 101، 107، فقد بينت كيفية محاربة أعمال القرصنة والتي تتنوع ما بين استخدام العنف غير المشروع أو احتجاز السفن أو الأشخاص، أو أي عمل من أعمال السلب يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة[1].

جاءت المادة 101 من نفس الاتفاقية لتعرف القرصنة البحرية والتي تنص على أن: " أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة، كالعنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلبي يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة ويكون موجها:

1-في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة، أو على متن تلك الطائرة.

أ) ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص، أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة قرصنة.

ج) أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أ،ب) المذكورتين أعلاه، أو يسهل ارتكابها[2].

تنص المادة102 من نفس الاتفاقية على أنه: "إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعرفة في المادة 101 سفينة حربية، أو سفينة حكومية، تمرد طاقمها، واستولى على زمام السفينة أو الطائرة اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة".

ثم أضافت المادة 103 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعريف سفينة أو طائرة القرصنة بأنه: "تعتبر السفينة أو الطائرة، سفينة أو طائرة قرصنة، إذا كان الأشخاص الذين سيطرون عليها سيطرة فعلية بدون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال

1-حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص166.

2-علي عبد الله ملحم، مرجع سابق، ص44.

المشار إليها في المادة 101 وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل".

إن تعريف القرصنة البحرية وفقا لهذه الاتفاقية هو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية ويميل إليه بعض علماء القانون.

ثالثا: تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام 1988 المبرمة للقضاء على الأفعال الغير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية:

نصت المادة 3 من اتفاقية روما لعام 1988[1]، في تعريف القرصنة البحرية على أنه: "أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

أ- الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

ب- ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

ج-تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة.

د- الإقدام بأية وسيلة كانت على وضع، أو التسبب في وضع، مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة.

هـ- تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة، إذا كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفن

و-نقل معلومات يعلم أنها زائفة وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن.

1-اتفاقية روما لعام 1988 التي دخلت حيز التنفيذ عام 1992، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 97-373 مؤرخ في 30سبتمبر 1997، جريدة رسمية عدد 65، صادر بتاريخ لـ05 أكتوبر 1997.

ز-جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من "أ" إلى "و".

02- كما يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بالآتي:

أ- محاولة ارتكاب أي من الأفعال الجريمة المحددة في الفقرة1، أو التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الجريمة المحددة في الفقرة 1 من جانب شخص ما أو مشاركة مقترف تلك الأفعال.

ب- التهديد المشروط أو غير المشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب أي من الأفعال المجرمة المحددة في الفقرات الفرعية (ب) و(ح) و(هـ) من الفقرة 1، بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة المعنية.

ولقد نصت المادة 4 من الاتفاقية السابقة ذكرها على أن هذه تطبق إذا كانت السفينة تبحر، أو مخطط لها أن تبحر في أو خلال مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة"[1]، جرى تعديل على هذه الاتفاقية وصدرت من جديد اتفاقية عام 2005.

رابعا: تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005:

تناولت هذه الاتفاقية تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة[2]، حيث تنص المادة 03 من هذه الاتفاقية على: "أ-يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

1-الحاج ساسي سالم، قانون البحار الجديد بين التجديد والتقليد، معهد الإنماء العربي، لبنان، 1997 ص425.

2-صادقت الجزائر على الاتفاقية بموجب مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 3 نوفمبر 2010 تضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة البحرية، جريدة رسمية عدد 69، صادر في 14 نوفمبر 2010.

01- أن الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها أو باستعمال أي نمط من أنماط الإخافة.

ب-ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة، إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة تلك السفينة.

ج- تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها، أو بحمولتها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لتلك السفينة.

د-الإقدام بأية وسيلة كانت على وضع أو التسبب في وضع نبيظة (جهاز تدمير) أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها لما يعرضها للخطر، أو قد يعرض الملاحة الآمنة لتلك السفينة للخطر.

هـ-تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها، أو عرقلة عملها بشدة إذا كانت هذه الأعمال يمكن أن تعرض الملاحة الآمنة للسفن للخطر ونقل معلومات يعلم ذلك الشخص بأنها زائفة مما يهدد الملاحة الآمنة للسفينة.

2- ويرتكب أي شخص جرما أيضا إذا قام بالتهديد المشروط أو غير المشروط طبقا لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب أي فعل من الأفعال التي نصت عليها الفقرات الفرعية (ب)، (ج)، (هـ) من الفقرة 1 بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما، أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية للخطر"[1].

وعليه نقول أن القرصنة البحرية هي كل عمل يقوم به فرد أو جماعة بقصد منفعة عامة أو خاصة على سواحل أو مياه دولة أو البحر العالي ويكون باستعمال الإكراه أو القوة على سفينة أو مركب أو أي نوع من أنواع النقل البحري صغيرا[2] أو كبيرا بطريقة غير قانونية وعلى غير وجه حق، وكل من ساهم أو سهل أو حرض أو قام أو أمر ونفذ أي من هذه

1-حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 168.

2-محمد هاني دويدر، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2000، ص210.

الأعمال، وتكون السيطرة للاستغلال أو الاستيلاء أو حتى الابتزاز والإكراه على سلب المال أو الأعراض، أو المطالبة بمثل ذلك يعد قرصنة.

المبحث الثاني

خصوصيات جريمة القرصنة

لا شك في أن جريمة القرصنة البحرية تتميز بالكثير من الميزات، وينعكس ذلك في صورها وخصائصها **(المطلب الأول)**، وأيضا من ناحية تمييزها هن بعض المصطلحات المشابهة لها**(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

صور جريمة القرصنة البحرية وخصائصها

تمتلك القرصنة البحرية العديد من الصور **(الفرع الأول)**، كما تتميز أيضا بالعديد من الخصائص التي تجعلها جريمة من نوع خاص**(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

صور جريمة القرصنة البحرية

للقرصنة البحرية صور وأشكال مختلفة فقد تصنف بناءا على الوسيلة المستعملة**(أولا)**، أو على حسب حجم الاعتداء **(ثانيا)**، كما يمكن أن تصنف بحسب أهداف ودوافع التي أدت إلى فعل الجريمة **(ثالثا)**.

أولا: جريمة القرصنة بحسب الوسيلة المستعملة:

تتكون جريمة القرصنة البحرية من صورتين إذا نظرنا إلى الوسيلة المستخدمة في ارتكاب الجريمة وهي إما وسيلة نقل بحرية أو وسيلة نقل بحرية.

1-صورة استخدام وسيلة نقل بحرية:

وهي الصورة التي يستخدم فيها القراصنة سفن أو زوارق حديثة ومزودة بأحدث التكنولوجيات العصرية، وهي التي نصت عليها المادة 15 الفقرة 1 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958[1]، قيام طاقم أو ركاب سفينة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أخرى في أعالي البحار، وهي الصورة الشائعة منذ القدم وحتى الوقت الحاضر أين نجد سفن القرصنة تهاجم سفن الصيد والسفن التجارية وكذلك السياحية بصفة متكررة[2].

يمكن كذلك تصور هذه الصورة أيضا في حالة تمرد طاقم سفينة حكومية أو حربية والقيام بعدها بعمليات القرصنة البحرية، أي الحالة التي تطرقت إليها المادة 16 من الإتفاقية السابق ذكرها، أيضا هي نفس الصورة التي تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 من خلال نص المادتين 101 و102 منها، وقد تم تعريف سفينة القرصنة في المادة 103 من نفس الاتفاقية، كما تجب الإشارة إلى أن جل عمليات القرصنة التي حدثت في السواحل الصومالية قام بها القراصنة عن طريق وسائل نقل بحرية[3].

2-صورة استخدام وسيلة نقل جوية:

يستخدم القراصنة وسائل نقل جوية (طائرة) في تطبيق مخططاتهم الإجرامية كاحتجاز السفن، وقد تم النص عليها في اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 الفقرة الأولى، كما يمكن

1-طلال حمايدية، القرصنة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون الجنائي الدولي، معهد العلوم القانونية والإدارية قطب تبسة ، 2010، ص69.

2-رقية عياش، عماد الدين غميط، جريمة القرصنة البحرية، مذكرة لنيل شهادة الماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمنائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2024، ص31.

3-طلال حمايدية، مرجع سابق، ص69.

تصور هذه الصورة في حالة تمرد طاقم طائرة حكومية أو حربية وقياهم بعدها بأعمال القرصنة البحرية وهي الحالة التي تناولتها المادة 16 من نفس الاتفاقية، أيضا نجد هذه الصورة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، بموجب أحكام المادة 103 من هذه الأخيرة[1].

ثانيا: جريمة القرصنة حسب حجم الاعتداء: وتتمثل فيما يلي:

1-الاعتداء المسلح البسيط: ترتكب كثيرا على مقربة من السواحل باستخدام أسلحة خفيفة ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر والموانئ، حيث عرفت منظمة الملاحة الدولية هذا النوع من السلب على أنهما يقع على طول السواحل وهم عادة يملكون السكاكين وأهدافهم عموما السيولة النقدية، وكذلك الأغراض الشخصية غالية الثمن والتي يبلغ متوسط ثمنها مابين 5000 و15000 دولار، وهذا النوع من القرصنة هو الشائع وتزيد نسبته عن 80% من الحالات[2].

2-الاعتداء المسلح المتوسط: يقصد بالاعتداء المتوسط الهجمات العنيفة والسرقات التي تسفر عن جروح خطيرة أو سقوط قتلى، تقوم بها عصابات منظمة بإحكام عادة تكون مسلحة تسليح جيد وتعمل لصالح غيرها لأنها تستفيد من الشركاء المتواطئين معها، وهذا الشكل من القرصنة يشكل خطرا كبيرا على الملاحة البحرية[3]، لاسيما عندما يتم تحييد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم مثلما حدث مع السفينة السعودية "سيريوس ستار"، وفي هذه الحالة وبعد التعرف على حمولة السفينة ونهبها يتم إطلاق سراح ملاحيها من قبل القراصنة[4].

1-مرجع نفسه، ص71.

2-بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص ص 71-72.

3-محمد أحمد خزاعة، مرجع سابق، ص 70.

4-سملة حوماش، فايزة بوعنان، مرجع سابق، ص20.

3-الاعتداء الإجرامي الخطير: يصنف هذا الاعتداء على أنه أخطر أنواع الإجرام، حيث يقوم القراصنة بخطف المركب أو السفينة، ثم يقومون بتمويهها وتغيير اسمها وسرقة حمولتها أو رميها في البحر.

على حسب نوع القراصنة، تسمي منظمة الملاحة العالمية هذه الطريقة في الاعتداء بـ"تقنية المركب الشبح"، وهو من الأنشطة الإجرامية التي يخطط ويحضر لها مسبقا ويملكون موارد وعتاد، وتحت تصرفهم عصابات مكونة من رجال مدربين خصيصا للقرصنة ولاستخدام الأسلحة[1]، لذالك قد تتعدد أهدافهم للاختطاف لتشمل مكاسب مالية عن طريق الفدية أو مكاسب سياسية أو اقتصادية لدولة معينة[2].

ثالثا: جريمة القرصنة البحرية على حسب الأهداف: تصنف جريمة القرصنة البحرية بحسب الغايات التي تدفع القراصنة إلى ارتكاب أفعال الجريمة،وتنقسم إلى:

1-**القرصنة بهدف الكسب المادي:** من الأهداف التي تؤدي بالقراصنة إلى ارتكاب أفعال القرصنة النهب والسلب باستخدام العنف والقوة وهذا منذ القدم، وتختلف نسب ما يتم نهبه من أغراض شخصية وأموال يحملها طاقم وركاب السفن، إلى جانب البضائع التي تحملها أين يتم بيع الحمولة أو التصرف فيها ومن ثم إعادة السفن إلى طاقمها في بعض الأحيان، وفي أحيان أخرى يتم الإستيلاء على السفينة بحمولتها وتحويلها إلى سفيتة قراصنة، أما طاقمها فيتم التخلص منه[3].

2-**القرصنة بهدف الانتقام:** سلب ونهب السفن في الوقت الحالي لم يعد السبب الوحيد في أعمال القرصنة البحرية، وإنما تعدى الأمر ذلك إلى استعمالها لغرض الحقد والانتقام أين يتم إغراق سفينة بأكملها، وما تحمله من أجل إرضاء أنفسهم فقط، وهذا ما كان يفعله

1- سليمان بن عبد الله رهين الزكواتي، جريمة القرصنة البحرية وفق قواعد القانون الدولي، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، عمان، 2013، ص 28.

2-إيهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، مذكرة شهادة الماجستير في القانون، تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة، 2013.

3- بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص70.

الصوماليون ضد الدول الكبرى التي كانت ترمي النفايات الخطيرة والصيد بطريقة غير مشروعة أين تقوم بأعمال القرصنة بدافع الانتقام منها[1].

3-**القرصنة لأهداف عامة:**تحقيق الأغراض الشخصية والمنفعة الخاصة كان في الماضي هو الغاية الأولى والأخيرة للقراصنة إلا أن التاريخ الحديث كشف عن شكل جديد للقرصنة يمزج بين الأهداف العامة والمصالح الشخصية، ومن أمثلة ذلك ما حدث في قضية The Serhassa Pirat حيث كانت أعمال العنف التي صدرت من القراصنة تستهدف الدفاع عن تنظيمهم السياسي ضد التوسع الاستعماري الأوروبي بالإضافة إلى المنافع الشخصية[2].

4-**القرصنة ذات الشكل السياسي:** يقول بعض شرّاح القانون أن أعمال العنف التي تصدر من القراصنة في البحر ذات الهدف السياسي الغاية منها هي تحقيق أهداف سياسية كدعم تنظيم، أو تعزيز موقف جماعة سياسية معينة أو المطالبة بالإفراج عن معتقلين سياسيين[3]، مثل ما حدث عندما تم اختطاف السفينة الإيطالية "أكيلي الأورو" من طرف أعضاء من منظمة التحرير الفلسطينية في 7 أكتوبر 1985 وقت انطلاقها من ميناء الإسكندرية في مصر، حيث طلبوا مقابل إخلاء سبيل السفينة والرهائن الإفراج عن 50 سجينا فلسطينيا من سجون الاحتلال الإسرائيلي[4].

استولى أنصار "جالفاو" المعارض السياسي البرتغالي في البحر العالي على سفينة "سانتا ماريا" حيث كان على متنها العديد من الأشخاص من جنسيات مختلفة، وانطلقوا بها في أنحاء مختلفة من البحر لجذب انتباه الرأي العام العالمي وكذلك للتعبير عن معارضة

1-سفيان محمد أحمد خزاعلة، مرجع سابق، ص68.

2-محمد سلامة مسلم الدويك، مرجع سابق ، ص140.

3-بهجت عبد الله قايد، مرجع سابق، ص34.

4-رقية عياشي، عماد الدين غميط، مرجع سابق، ص 28.

حكم الدكتاتور "سالازار" لكن في الأخير تم تسليم السفينة في مناء آخر من قبل رجال "جالفاو".

الشيء الذي أدى باسبانيا والبرتغال بالقول أن هذا الفعل من أفعال القرصنة البحرية، إلا أن الدافع وراء هذه الأعمال دافع سياسي، وبناءا على هذا يمكن القول أن اختطاف السفن والطائرات من قبل بعض الجماعات السياسية التي تقوم بمثل هذه الأعمال قد يكون دفاعا عن وجودها السياسي.

الفرع الثاني

خصائص جريمة القرصنة البحرية

تتميز جريمة القرصنة البحرية بعدة خصائص يتعلق بعضها بطبيعتها وبعضها بطبيعة الفعل المكون لها، ونذكر أهمها:

- تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية، حيث تعرف الجريمة الدولية بأنها كل فعل أو امتناع عن فعل غير مشروع ينال بالاعتداء حقا أو مصلحة في نظر القانون الدولي ،و يكون له عقوبة توقع من أجله[1].
- وتأخذ جريمة القرصنة البحرية صفة الدولية للاعتبارات أهمها تجريمها على سبيل التعيين في القانون الدولي العام في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1957 واتفاقية الأمم المتحدة عام 1972، وللاعتبار الآخر هو وقوعها في المياه الدولية أو ما يطلق عليها أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة الدولة، ولهذا يعد بعض شراح القانون صفة الدولية ركنا رابعا لجريمة القرصنة البحرية، فيكون حق الضبط والمحاكمة مشروع لكل الدول على السواء[2].

1ـ شمس الدين أشرف توفيق، مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1998، ص32.

2ـ المجذوب محمد، الوسيط في القانون الدولي العام، بيروت، 2000 ، ص ص 37 ـ 371.

- تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم المستمرة لان السفينة التي تقوم بأعمال القرصنة تعتبر سفينة قرصنة بحرية وتستمر صفة الجريمة في كل لحظة من لحظات رحلتها البحرية[1] والجريمة المستمرة خلاف الوقتية وتعرف بأنها التي يتكون ركنها المادي من عمل أو حالة تحمل بطبيعتها الديمومة فترة غير محددة من الوقت[2].
- تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الإيجابية فهي تتكون من فعل إيجابي حيث يقوم الفاعل بعمل ينهى عنه القانون، وتعتبر من الجرائم المركبة لأنها تتكون من أكثر من فعل تتكون منه الجريمة فتشتمل على العنف والتهديد والسلب و القتل أو الإتلاف أو الخطف أو الإغراق، وفي الغالب تتكون جريمة القرصنة البحرية من أكثر من فعل من هذه الأفعال[1].
- يجوز لأي دولة أن تقوم بضبط سفن القرصنة والقبض على الأشخاص في أعالي البحار أو المياه التي لا تخضع لسيادة أي دولة على متنها ولها الحق في محاكمتهم وعقابهم، لان القرصنة البحرية من الجرائم الدولية كما أسلفت[2].
- نظرا لان جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية فلا يجوز الإعفاء من العقاب عليها في نطاق القانون الجنائي الدولي بناء على التشريعات الداخلية مع عدم تقادمها[3].
- يتبين أن جريمة القرصنة البحرية 'من الجرائم ثنائية التجريم فهي مجرمة في القانون الدولي العام وفي القوانين الداخلية لأكثر الدول.

ترتكب جريمة القرصنة البحرية من قبل أشخاص خاصين (مدنيين) ضد أشخاص أو سفن خاصة ،أما إذا كانت الأطراف من الدولة (مثل البحرية العسكرية) فهي لا تعد قرصنة بحرية، بل قد تصنف كعمل عدائي أو حرب[3].

1ـ داود عبد المنعم محمد، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية، منشاة المعارف، الإسكندرية، ص243.

2ـ الحلبي، محمد علي السالم عياد، شرح قانون العقوبات الأردني القسم العام، دار مكتبة بغدادي للنشر والتوزيع، عمان، 1993، ص122.

1- محمد الحلبي، علي السالم عياد، مرجع سابق، ص199.

2-محمد المجذوب، مرجع سابق، ص372.

المطلب الثاني

تمييز جريمة القرصنة البحرية عن باقي المصطلحات المشابهة لها

قد تتشابه الكثير من المصطلحات مع القرصنة البحرية أين يجب التمييز بينها، بدءا بتمييز القرصنة البحرية عن الإرهاب الدولي**(الفرع الأول)**، مرورا بتمييزها عن الجريمة المنظمة **(الفرع الثاني)** وكذا عن جريمة السطو المسلح **(الفرع الثالث)**.

الفرع الأول

تمييز القرصنة البحرية عن الإرهاب الدولي

تم تعريف القرصنة البحرية في القانون الدولي في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، وهو نفس التعريف الذي أقرته المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 مع بعض الفروق غير الجوهرية[1]، بينما يوجد في الفقه الدولي العديد من التعاريف للإرهاب الدولي.

ونجد كذلك أن القرصنة البحرية تتم في البحار العالية أو في منطقة غير خاضعة السيادة أي دولة، والغرض منها تحقيق أغراض خاصة وشخصية، أما الإرهاب الدولي فهو في البحر والبر والجو ولبواعث سياسية ونفسية واجتماعية ودينية[2].

ومن بين التعريفات التي وردت بخصوص الإرهاب الدولي ، نجد تعريف اللجنة التابعة للأمم المتحدة عند وضعها مشروع اتفاقية موحدة بشأن إجراءات مواجهة الإرهاب الدولي لعام (1980م) ، حيث عرفته على أنه: "عملا من أعمال العنف الخطيرة أو التهديد به يصدر من فرد أو جماعة سواء كان يعمل بمفرده أو بالاشتراك مع أفراد آخرين ويوجه ضد الأشخاص أو المنظمات أو المواقع السكنية أو الحكومية أو الدبلوماسية أو وسائل النقل والمواصلات أو ضد أفراد الجمهور العام دون تمييز للون أو الجنس أو الجنسية، بقصد

3-شمس الدين ،اشرف توفيق، مرجع سابق، ص17.

1-أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص151.

2- بهجت عبد الله قايد. مرجع سابق، ص26.

تهديد هؤلاء الأشخاص أو التسبب في إصابتهم أو موتهم، أو التسبب في إلحاق الخسارة أو الضرر أو الأذى بهم، وإفساد علاقات الصداقة والود بين الدول أو بين مواطني الدول المختلفة أو ابتزاز تنازلات معينة من الدول في أي صورة كانت.

كذلك فإن التأمر على ارتكاب أو محاولة ارتكاب أو الاشتراك في الارتكاب أو التحريض على ارتكاب الجرائم يشكل أيضا جريمة الإرهاب الدولي"[1].

ومن صور الإرهاب الدولي نجد ما يسمى في الآونة الأخيرة بالإرهاب البحري والذي يعتبر أحد الأوجه الجديدة للإرهاب الدولي ، والذي زاد نشاطا بالتطور التكنولوجي الكبير في وسائل الحرب البحرية، وتزايد الأهمية التي تمثلها البحار والموانئ والمضايق البحرية، مما أدى لزيادة تهديد الإرهاب لها، وأصبحت الظاهرة تؤخذ محمل الجد نظرا لعدة مبررات جادة[2] منها أن 80% من التجارة العالمية تنقل عبر البحر، وتوجد 46000 سفينة تجوب بحار ومحيطات العالم، وهناك حوالي 4000 ميناء عبر العالم يشتغل بها 1,25 مليون بحار[3]، لهذا يجد الإرهاب في البحر مجالا خصبا لتحقيق أكبر قدر لهدف ه السياسي ضد الدولة التي يستهدفها[4].

أما عن علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب الدولي، فإنه وعلى الرغم من محاولة البعض إثارة العلاقة بين الإرهاب والقرصنة البحرية، إلا أنه لا توجد أدلة تبرهن على وجود

1-حسنين المحمدي، الإرهاب الدولي تجريما ومكافحة، دار المطبوعات الجامعية الإسكندرية، 2007، ص45.

2-ميمونة باحث وجمال إسماعيل ،"الإرهاب البحري خطر يهدد الأمن والاقتصاد"، مجلة الجيش الوطني الشعبي، العدد474، الجزائر، 2003، ص16.

3-DECREY Zora, "Transport maritime pétrolier –piraterie et terrorisme en Asie du SUD-EST, Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales", Séminaire: Energies et relations, Paris, Semestre d'automne, 2007, p10.

4- ميمونة باحث، جمال إسماعيل، مرجع سابق، ص16.

هذه العلاقة[1]، واعتبر البعض أن جريمة القرصنة البحرية تبقى جريمة مستقلة عن جرائم الإرهاب الدولي ومختلفة عنها، والربط بينهما أمر غير طبيعي[2].

ويبرز الاختلاف بينهما من حيث الباعث أو الدافع على ارتكاب القرصنة البحرية الذي يهدف لتحقيق منافع شخصية أو مكاسب خاصة للقراصنة[3]، بينما ارتكاب الإرهاب الدولي يكون غالبا لتحقيق مطالب سياسية عامة يعود أبيها إلى غير منفذها ، إلى جانب أن القرصنة البحرية ترتكب ضد أي واسطة خاصة أو عامة طالما تحقق الهدف من القراصنة بينما يتوجه الإرهاب الدولي ومنه البحري في الغالب إلى الوسائط العامة والحيوية التابعة للحكومة المستهدفة[4].

هذه التفرقة المبنية على الباعث انتقدت على أساس أن التعريفات السابقة للإرهاب كانت قد تأثرت بأسباب ظهور الإرهاب في مراحله الأولى، التي كانت في مجملها سياسية أما في الوقت الحاضر، فقد تعددت أسباب الإرهاب ودوافعه، وكانت من أهم هذه الأسباب الدوافع الدينية والمذهبية وتحقيق المآرب الشخصية[5].

1-ماري صوفي جوبير، شركات الأمن الخاصة تستفيد من القرصنة ،موضوع منشور على شبكة الانترنت يوم 29/11/2008 أنظر الموقع الالكتروني:
http://www.ffrance24.com/ar/20081129-somalia-pirates-black-water-secopex تاريخ الاطلاع : 2025/06/10، على الساعة:17:00

2-EUDELINE Hugues, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hu » ,EchoGéo, Numéro10, France, 2009, p-6.

3- أبو الخير أحمد عطية، مرجع سابق، ص36.

4- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص234.

5-علي يوسف شكري، الإرهاب الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع، عَمان، 2008، ص22.

الفرع الثاني

تمييز القرصنة البحرية عن الجريمة المنظمة

عرفت الجريمة المنظمة على أنها:" تلك الجريمة التي ترتكبها جماعة إجرامية منظمة مؤلفة من ثلاثة أشخاص أو أكثر، هدفها ارتكاب جريمة أو أكثر من الجرائم الخطيرة التي أشارت إليها المواثيق والاتفاقيات الدولية"[1].

كما عرفت الجريمة المنظمة على أنها "مجموعة من الجرائم الاجتماعية التي تستهدف المجتمع ابتداء من أفراده إلى الأسرة ثم المجتمع الوطني وبالتالي المجتمع الدولي"[2] وهي عند البعض: " جماعة مستمرة من الأشخاص الذين يستخدمون الإجرام والعنف والإرادة المعتمدة للإفساد وذلك للحصول على منافع مادية والاحتفاظ بالسطوة"[3].

وعن علاقة القرصنة البحرية بالجريمة المنظمة، فالقرصنة أقدم صور الجريمة المنظمة التي عرفت في العصور الوسطى وحتى بداية القرن الـ 19 ميلادي[4]، وقد اعتبرت من أهم أشكال الجريمة المنظمة وأقدمها، حين كان لعصاباتها هيكلة وعدة وعتاد وسلطة هرمية تسلسلية ونظام داخلي صارم، هدفها البحث عن الغنائم والاستيلاء عليها بالقوة[5].

1-أمير فرج يوسف، الجريمة المنظمة عبر الوطنية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2008، ص9.

2-عبد العزيز العشماوي، "الجرائم المنظمة بين الجريمة الوطنية والجريمة الدولية" ، مجلة كلية أصول الدين للبحوث والدراسات الإسلامية المقارنة(الصراط)، العدد3، كلية أصول الدين، جامعة الجزائر، 2000، ص213.

3-مروك نصر الدين، "الجريمة المنظمة بين النظرية والتطبيق"، مجلة كلية أصول الدين للبحوث والدراسات الإسلامية. المقارنة(الصراط)، كلية، العدد3 ، أصول الدين، جامعة الجزائر، 2000، ص130.

4-محمد نعمان، "القرصنة في خليج عدن والبحر العربي- وصف الحالة ونطاقها" مداخلة في ندوة المعهد الدبلوماسي بوازرة الخارجية اليمنية حول القرصنة البحرية وتداعياتها السلبية على الأمن القومي اليمني، 2010 أنظر الموقع الالكتروني: https://www.almethaq.info/news/article880.htm تاريخ الاطلاع 2025/05/11 الساعة 12:00.

5- محمد سرير، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، مذكرة ماجستير في القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق ،جامعة الجزائر، 2002، ص10.

توضح التحليلات الأمنية في الوقت الراهن أن القرصنة البحرية أصبحت تمارس من طرف جماعات خطيرة، فهي ليست إجراما مبسطا، ولكنها أصبحت تأخذ صفة التنظيم الجماعي، ولديها القدرة على الارتباط بتنظيمات الجريمة الدولية المنظمة، من خلال تبادل المعلومات وتسويق ما يتم القرصنة عليه في الأسواق العالمية والحصول على الأسلحة العسكرية الحديثة التي يتم استخدامها في الهجمات[1].

الفرع الثالث

تمييز القرصنة البحرية عن السطو المسلح البحري

نظرا لأن تعريف القرصنة البحرية الاصطلاحي مقيد بالتحديد المكاني، وهو وقوعها في أعالي البحار أو المناطق التي لا تخضع لسيادة أي دولة، ولأن معظم هجمات القراصنة تقع في المياه الساحلية للدول، فقد اضطرت (OMI) إلى وضع مصطلح السطو المسلح على السفن للأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول، وهي المياه الإقليمية أو الداخلية، وقد عرفته (OMI) في اللائحة رقم (22)0922 أ الصادرة عام (2001) بأنه: أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة، يكون موجها ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول "[2].

فمن خلال التعريف الخاص بالقرصنة البحرية، وتعريف السطو المسلح على السفن يتضح الفرق بينهما، والمتمثل في مكان وقوع الجريمة، والذي يترتب عليه بالتبعية أثر قانوني يتعلق في الحق بالضبط والقبض على مرتكبي الجريمة[3].

1-مرجع نفسه، ص11.

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 47.

3 - مرجع نفسه، ص48.

الفصل الثاني

الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الخطيرة التي تساعد على تدهور اقتصاد الدول خاصة التي تقع على أطراف المضائق لأنها أكثر عرضة لهذه لأعمال وكذلك التجارة البحرية عامة وناقلي البضائع الذين يلجئون إلى الطرق البحرية خاصة والأشخاص المعنوية والطبيعية أيضا في أعالي البحار وهي من الجرائم محل الاهتمام الدولي والمنظمات العالمية على غرار الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي وكذا المنظمات العربية والإقليمية والمجتمع الدولي كافة، وتتميز هذه الجريمة على خلاف باقي الجرائم الدولية والوطنية بمجموعة من الآثار الجنائية الخاصة بها**(المبحث الأول)**، وفي ذات السياق القانوني الدولي الذي يهدف القضاء على عمليات القرصنة عن طريق الكثير من الدراسات الدولية والأكاديمية المتخصصة في هذا الشأن و ورشات عمل على مستوى العالم في مواجهة القرصنة البحرية**(المبحث الثاني)**.

المبحث الأول

تجريم القرصنة البحرية

استقر العرف الدولي منذ أقدم العصور على أن جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية وبالتالي يترتب على مرتكبها مسؤولية دولية، واعتبار القرصان عدو الجنس البشري يهدد مبدأ حرية الملاحة البحرية[1]، إن معظم الآثار الجنائية المترتبة عن جرائم القرصنة البحرية نظمها القانون الدولي عبر مختلف الاتفاقيات والمعاهدات، حيث قُسّمت هذه الآثار الخاصة بالجريمة قيد الدراسة منها السياسة العقابية **(المطلب الأول)**، كما قامت بتحديد الاختصاص القضائي لكي تسهل من عملية القضاء عليها**(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

أركان جريمة القرصنة البحرية

على خلاف باقي الجرائم تتسم جريمة القرصنة البحرية بمجموعة من الأركان مما يجعلها مميزة لأنها تمتلك أركان عامة **(الفرع الأول)**، وأركان خاصة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية

تتمثل الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية **(أولا)** في الركن الشرعي، والركن المادي **(ثانيا)**، وكذلك القصد الجنائي **(ثالثا)**.

1-بهجت عبد الله قاد، مرجع سابق، ص 36.

أولا: الركن الشرعي لجريمة القرصنة البحرية:

يتجسد الركن الشرعي لجريمة القرصنة البحرية في الأساس القانوني للتجريم ونظرا لخطورتها فإن تجريمها كان على أساس عرفي لفترات طويلة من الزمن إلى أن تم تجريمها في تعليمات لاهاي لسنة 1899، واتفاقية لاهاي الرابعة لسنة 1907[1].

بعدها تم تجريم القرصنة عن طريق الاتفاقيات الدولية، أين كان التجريم على أساس دولي بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 وتعتبر المصدر الأول لتجريم القرصنة البحرية على السفن، أين جاء تجريمها في المواد من 14 إلى 23 من الاتفاقية المذكور آنفا، وتكليف جميع الدول المتعاقدة بفرض عقوبات على مرتكبها[2]، كذلك وقد أخذت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 على عاتقها تجريم القرصنة البحرية، وذلك في المواد من 100 إلى 107، أين جرمت هذه الاتفاقية جريمة القرصنة على نطاق واسع[3].

كما جرمت اتفاقية روما لعام 1988 الخاصة بتجريم الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية أعمال القرصنة البحرية ودعت إلى التعاون للقضاء على هذه الأعمال، كما وضعت أسس الاختصاص التي سندرسها لاحقا، بعدها عدلت هذه الاتفاقية في عام 2005 التي أبرمت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية[4].

ثانيا: الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية:

احتوت النصوص القانونية المتعلقة بالقرصنة البحرية منها اتفاقية جنيف 1958 بالنص على" كل عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب أو النهب..."

1- مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية "، مجلة دراسات البصرة، العدد 50، ص266.

2- زكرياء عبد الوهاب زين، أحمد محمد أحمد الزين، "دور القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة في أعالي البحار"، مجلة العلوم الاقتصادية الإدارية والقانونية، المجلد 6، العدد 18، 2022، ص43.

3-عفيف حيدر، رامي لايقة، عبد العزيز حسون، "القرصنة البحرية: تعريفها، أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها"، مجلة جامعة تشرين العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 44، العدد 4، 2022، ص282.

4-مايا خاطر، مرجع سابق، ص272.

كما تضمنت أيضا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 النص بأنه كل عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب أو النهب، كما تضمنت هذا السلوك الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب والاتفاقية الدولية لقمع الأعمال الغير مشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة 1988، وكذا بروتوكول 2005، أين تحدثت هذه النصوص عن أمثلة الأعمال غير المشروعة[1].

يتمثل الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية في إتيان أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب والصادرة من طاقم السفينة أو المسافرين على متنها، سواء كانت هذه الأعمال غير المشروعة موجهة للأشخاص أو الأموال، لكن يشترط أن تكون أعمال العنف المرتكبة ضد السفينة أو أن تكون السفينة هي أداة الجريمة، وبالتالي يخرج من نطاق الجريمة أي حادث اعتداء على شخص أو مال كالقتل والسرقة إذا كان واقعا من شخص على آخرين دون أن تكون السفينة ركنا لأداة الجريمة[2].

إن قيام الركن المادي لأي جريمة يعتمد على وجود ثلاثة عناصر أساسية تتمثل في السلوك الإجرامي والنتيجة الإجرامية والعلاقة السببية بين السلوك والجريمة.

يجب أن تتميز الأفعال في جريمة القرصنة البحرية بصفات:

- ✓ أن يكون العمل المادي في جريمة القرصنة البحرية عنيفا، سواء كان العنف مباشرا أو معنويا وقد عرف الفقه الدولي العنف على أنه أي تصرف يستخدم القوة لإلحاق الأذى بإرادة المجني عليه وبالتالي شمل جميع أشكال العنف التي تستهدف الحياة أو الكرامة العضوية لما في ذلك من عنف معنوي[3]، ولا يهم إذا كانت الأعمال غير المشروعة جسمانية أو مجرد الحد من حرية الضحايا ومثال ذلك سفينة تعترض سبيل سفينة أخرى

1- محمد صلاح سليمة، مرجع سابق، ص ص 156-157.

2-حدة حفاص، مرجع سابق، ص24.

3-رقية عياش، مرجع سابق ص39.

وتجبرها تحت تهديد السلاح بالتوجه إلى جهة معينة، ثم تقوم بإغراقها بعد أن تفرض على الركاب المغادرة[1].

- ✓ أن يكون الفعل المرتكب مع العنف في جريمة القرصنة البحرية ظاهرا وعلنيا[2].
- ✓ يشترط أن تكون أعمال العنف مرتكبة ضد السفينة أو الطائرة أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة الجريمة[3].
- ✓ كما يكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها وتدخل في إطار الأفعال المادية أعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة والتمويل والتسهيل والتحريض النصوص عليها في المادة 15 من اتفاقية جنيف 1958، والمادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982[4].

ثالثا: الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية:

يمثل روح الجريمة وهو القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة، ويعني ذلك وجوب القصد الجنائي لدى فاعلها، أي إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها[5]، إذن جريمة القرصنة هي من الجرائم العمدية التي يجب توفر القصد الجنائي لدى مرتكبها، بمعنى أن تكون إرادة الجاني قد اتجهت لارتكاب الجريمة مع العلم بما سيترتب عليها من نتائج[6].

لقد تأثرت فكرة تطلب استهداف غرض خاص ومكاسب شخصية من القراصنة الواردة في المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، والتي تنص على: "تتكون

1-إخلاص عبد الحميد، "جريمة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية"، مجلة الباحث للدراسات الأكاديمية، العدد 13، 2018، ص ص 191-209.

2-رقية عياش، مرجع سابق، ص40.

3-إخلاص عبد الحميد، مرجع سابق، ص197.

4-عيسات راضية، مرجع سابق ص33.

5-عبد النور ولد مجبر، مرجع سابق، ص26.

6-محمد قاسم نفل، مرجع سابق، ص79.

القرصنة البحرية من أي من الأفعال التالية: 1-أي عمل غير شرعي من أعمال العنف أو الحجز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة ويقوم به طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة...".

وكذا في المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 التي تنص على" أي عمل من أعمال التالية يشكل قرصنة: 1-أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو التجريد يرتكب لأغراض خاصة...".

دار نقاش كبير حول مدى وجوب توفر قصد جنائي خاص إلى جانب القصد الجنائي العام في جريمة القرصنة البحرية من عدمه ومن هنا كان علينا وجوب القيام بالتعرض إلى هذه النقطة لتبيان وجهة نظر كل طرف، الاتجاه الأول قد حاول تعريف مصطلح "أغراض خاصة" والتي تتطلب قصد جنائي خاص وهو أن يكون الدافع والباعث إلى ارتكاب الجريمة تحقيق منافع شخصية أو مكاسب خاصة، إضافة إلى القصد العام[1].

فيما ذهب جانب آخر من الفقه إلى أنه يكفي توفر القصد العام وأنه لا معنى لاشتراط تحقيق مصالح خاصة لمن يأتي بهذه الأفعال لأن ذلك من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب، رغم خطورتها على الملاحة في البحار لكون الباعث عليها سياسي أو ضرب المصالح الاقتصادية لدولة ما[2].

1-حسين حنفي عمر، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009، ص356.

2- حامد سلطان، القانون الدولي العام في وقت السلم، دار النهضة العربية، القاهرة، 1971، ص592.

الفرع الثاني

الأركان الخاصة لجريمة القرصنة البحرية

تتمثل الأركان الخاصة لجريمة القرصنة البحرية في الركن الدولي**(أولا)**، بالإضافة إلى الركن المكاني **(ثانيا)** وهاذين الركنين هما ما يجعلان من هذه الجريمة خاصة.

أولا: الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية:

إن الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية هو الذي يميزها عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية، ويجعلها تتصف بالصفة الدولية ويتوافر هذا في جريمة القرصنة إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الدولي الجنائي، ويستمد هذا الركن وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي تقع عليها الاعتداء[1].

اختلف الفقه الدولي بشأن تحديده ماهية الركن الدولي في الجرائم الدولية، وأمام قصور مختلف الاتجاهات الفقهية في تقديم معيار دقيق ذهب بعض الفقه إلى الأخذ بمعيار التطور والمرونة التي يتميز بها القانون الدولي ألا وهو معيار المصلحة الدولية فهو معيار مرن من شأنه تحقيق أمن واستقرار مصالح المجتمع الدولي.

فالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية الدولية هي سلامة وامن الملاحة البحرية تمس بكيان المجتمع الدولي في مجموعه أو الغالبية العظمى من أشخاصه ومن ثم تكون مصلحة دولية عامة جديدة بأن يضفي عليها القانون الدولي الجنائي حمايته[2].

ثانيا: الركن المكاني في جريمة القرصنة البحرية:

أو ما يسمى بالنطاق المكاني لارتكاب جريمة القرصنة البحرية الذي يشترط في ارتكاب هذه الجريمة أن تتم هذه الأخيرة في أعالي البحار وهو الشرط الافتراضي لارتكابها الذي جاءت به المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 كما يلي: "... أو منطقة

1-محمد قاسم نفل، مرجع سابق، ص80.

2-عبد النور ولد مجبر، مرجع سابق، ص28.

بحرية لا تخضع لسيادة أي دولة من الدول خارج ولايتها القضائية"، فيخرج من ذلك أعمال العنف التي تقع في البحر الإقليمي أو أي منطقة بحرية أخرى[1].

يسقط عن بعض الأعمال وصف القرصنة البحرية وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لأن مكان وقوعها المياه الإقليمية وليس أعالي البحار أو في مكان خارج ولاية أي دولة، وقد انتقد هذا النص لأنه جعل مكان وقوع الجريمة ركنا من أركانها بينما تحديد مكان ينفع في تحديد الاختصاص القانوني أو القضائي، فالجريمة يجب الاعتراف بوجودها مهما كان مكان وقوعها، ولا يمكن أن تنفى لعدم وقوعها في مكان محدد إضافة إلى أن هذا النص جعل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في حد ذاتها لا تكفي لضمان الحماية من القرصنة البحرية وخاصة أن الكثير من الحالات لا تنطبق عليها صفة القرصنة وأن حوالي 80% من الهجمات تقع في المياه الإقليمية للدول وفي موانئها الداخلية[2].

المطلب الثاني

الاختصاص في جريمة القرصنة البحرية

ينص مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار على أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية وسواء تطل عليها أم لا يحق لكل دولة ممارسة الملاحة فيها بكل حرية[3]، واستثناءا هذا لمبدأ يمكن ضبط وتفتيش السفن المشبوهة في أنها سفن قرصنة **(الفرع الأول)**، وفي حالة إثبات هذه الشبهة ووجود أدلة كافية فإنه يتم تطبيق العقوبات المقررة لجرائم القرصنة البحرية **(الفرع الثاني)**.

1-مرجع نفسه، ص27.

2-فؤاد بوقجوطة، مرجع سابق، ص31.

3-حسين حنفي عمر، مرجع سابق، ص319.

الفرع الأول

ضبط وتفتيش السفن المشبوهة في أنها سفن قرصنة

بداية وقبل اتخاذ أي إجراء يجب تحديد الاختصاص القضائي **(أولا)**، في جرائم القرصنة، ومن ثم التعرف على إجراءات الضبط والتحقيق **(ثانيا)**.

أولا: الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية:

تطرقت المادة 105 من اتفاقية قانون البحار 1982 إلى السلطة المختصة في القبض على القراصنة بضبط ممتلكاتهم وتفتيش وسائلهم ومحاكمتهم بنصها على أن "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة وأن تقبض على مافيها من أشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية".

وهو ما سبقت إليه اتفاقية أعالي البحار لسنة 1958 في المادة 19 منها، أما الوسائل المستعملة في تنفيذ عمليات الضبط هي السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو من الطائرات المؤذون لها بذلك فقط بنص المادة 107 من اتفاقية قانون البحار الناصة على أنه "**لا يجوز أن تنفذ عمليات الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.**"[1].

1-عبد الغفور بوسنة، مرجع سابق، ص 267.

ثانيا: إجراءات ضبط وتفتيش سفينة مشبوهة

وهي المرحلة الأولى من الإجراءات الجنائية الخاصة التي تُتَّبع للإطاحة بالقراصنة ويتم ذلك عن طريق:

1-**حق الاقتراب من السفن وزيارتها وتفتيشها**:وتتمثل فيما يلي:

أ- **الاقتراب والزيارة:** عند الاشتباه في سفينة ما من طرف السفن المؤذون لها بتنفيذ عمليات الضبط الاقتراب من السفن الخاصة وعلى هذه الأخيرة المبادرة برفع علما من أجل التحقق من هويتها تطبيقا للعرف الدولي ولاتفاقيات الدولية[1]، والمادة 110 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ذكرت خمس حالات اشتباه على سبيل الحصر، إذا كانت سفينة قرصنة أو تجارة الرقيق أو البث الإذاعي غير المصرح به، إذا كانت السفينة عديمة الجنسية أو إذا كانت السفينة ترفع علما أجنبيا أو ترفض رفع العلم، بتحقق إحداها يجوز للسفينة الحربية التدخل[2].

ب- **التفتيش:**إذا وجدت أسباب تبرر الشك في أن أحد السفن قد تكون سفينة قرصنة يجوز لكل سفينة حربية أو طائرة حكومية زيارة السفينة المشكوك فيها ولا يمكن لسفينة القرصنة الاحتماء وراء علمها لأن أعمال القرصنة تجرد السفينة من جنسيتها وجميع الدول لها الحق في القبض على القراصنة ومحاكمتهم[3]، هذا وقد قننت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958 في المادتين 22 و23 إعطاء الحق في التفتيش عن طريق إرسال زورق بقيادة ضابط إلى السفينة المشتبه فيها[4]، وذلك إذا استمر الاشتباه بعد مراجعة الوثائق والمستندات،يمكن البدء بالتفتيش على ظهر السفينة مع مراعاة جميع

1-عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2013، ص109.

2-عيسات راضية، مرجع سابق، ص ص 47-48.

3-عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية للنشر والتوزيع، القاهرة، 1995، ص458.

4-محمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2010، ص ص257 258

الاعتبارات الممكنة، والتعويض للسفينة المشتبه فيها عن الأضرار التي لحقتها جراء التوقيف والتفتيش بعد ثبوت عدم وجود أساس قانوني لهذه العملية، أما إذا عثر على ما يؤكد الشبهة فإنه يمكن للسفينة الحربية احتجازها واقتيادها إلى أحد موانئ دولة السفينة الضابطة وإحالتها على المحاكمة، هذا وقد منحت الفقرة الخامسة من المادة 110 صراحة هذا الحق لجميع السفن والطائرات المؤذون لهم بذلك وفق الأصول القانونية[1].

ج- **شروط الضبط:** عند القيام بعملية الضبط هناك عدة شروط واعتبارات يجب مراعاتها.

- يجب عدم الشروع بعملية الضبط أو القبض إلا بناءا على مبررات وشواهد كافية.
- أن يتم الضبط والقبض من قبل سفن رسمية ومخولة ومأذون لها بذلك وتحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية.
- إذا ضبطت السفينة أو الطائرة بشبهة ارتكاب القرصنة البحرية وتبين أن المبررات غير كافية واتضح انتفاء تلك الشبهة فيجب أن تتحمل الدولة التي قامت بالضبط مسؤولية الخسائر ولأضرار الناتجة عنها تجاه الدولة التي تتبع لها السفينة أو الطائرة، المادة 106.
- تنص اتفاقية الأعمال غير المشروعة لعام 2005 في المادة 8 مكرر البند 5 الفقرة "ب" أنه في حالة التحقق من السفينة، وأنها تتبع دولة ما وجب أخذ الإذن من دولة السفينة والشروع في تدابير الضبط الأخرى من استجواب الأشخاص وغيره، وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تأذن أو تكلف فورا من يتولى ذلك، مع الطرف الطالب أو منفردا ويجوز للدول الأطراف في الاتفاقية أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية، بإعطاء الإذن باتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين، تعطي الإذن بعده تلقائيا إذا لم تتمكن من الوصول إلى السفينة[2].

1- مرجع نفسه، ص2.

2-بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص192.

ثالثا: إجراءات التحقيق.

منحت قواعد القانون الدولي العام مهمة التحقيق إلى الدول التي تولت إجراءات الضبط بحق المتهمين بهذه الجرائم، وبنص المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، أين تقوم كل دولة بتطبيق إجراءاتها التي تخص التحقيق والمحاكمة وفق قوانينها وأنظمتها الداخلية، إجراءات البحث عن الأدلة وتتمثل في الانتقال والمعاينة وإجراءات التفتيش والاستجواب وضبط الممتلكات المتعلقة بالجريمة، مع الأخذ بعين الاعتبار المبادئ تجريم القرصنة البحرية وهي حق المرور البريء ومبدأ سيادة الدولة على إقليمها[1].

الفرع الثاني

عقوبة جريمة القرصنة البحرية

تختلف عقوبة جريمة القرصنة حسب الدولة والقوانين المحلية ولكن في القانون الدولي وكذلك معظم القوانين الوطنية تعتبر جريمة خطيرة يعاقب عليها القانون، كما تعد عقوبة جريمة القرصنة من العقوبات القاسية التي قد تصل إلى السجن المؤبد أو الإعدام إضافة إلى مصادرة السفينة المستعملة في القرصنة وكل الممتلكات المتعلقة بها[2].

من خلال هذا الفرع سوف ندرج بعض القوانين العقابية التي تجرم القرصنة البحرية منها الجزائر **(أولا)**، وفي القانون المقارن **(ثانيا)**.

أولا: عقوبة جريمة القرصنة البحرية في القانون الجزائري

يعاقب القانون الجزائري على جريمة القرصنة البحرية بالسجن من عشر سنوات إلى 20 سنة، مع مصادرة السفينة وكل ممتلكاتها من وسائل وكل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها[3].

1-حنان حسن ملح، مرجع سابق، ص50.

2-ولد مجبر عبد النور، مرجع سابق، ص 52.

3-أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد29 ، صادر بتاريخ 10 ابريل 1976 (معدل ومتمم)، المادة 590.

الملاحظ أن القانون الجزائري تطرق إلى جميع الطرق التي يستحقها العالم بإنفاذ السفينة وذلك في القسم الثالث من الفقرة الثانية من المواد 336 إلى 357 من قانون البحري الجزائري.

ثانيا: العقوبات المفروضة لجريمة القرصنة البحرية في القانون المقارن.

جرم المشرع الفرنسي في المادة 224 في الفقرة 06 الاستيلاء أو السيطرة بالقوة أو التهديد بالقوة عبر وسائل النقل الجوية أو المائية أو غيرها،وكذلك الوسيلة مثبتة على الرصيف القاري يعاقب عليها بالحبس مع الأشغال الشاقة لمدة 20 عاما،كما نصت المادة 224 في فقرتها السابعة على أنه صاحب ارتكاب الجريمة المنصوص عليها في المادة 224 فقرة 06 القيام بأعمال تعذيب أو نتج عنها موت شخص أو أكثر يعاقب عليها بالسجن مدى الحياة[1].

كلف القانون الدولي المحاكم الوطنية في الدول بالنظر ومعاقبة كل الأشخاص المتورطين في جرائم القرصنة البحرية، وذلك في التشريعات الجنائية في هذه الدول وبحسب الأنظمة القضائية و الإجراءات المعمول بها في الدول أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة إذا تم تسليم القراصنة إليها، لهذا تعتبر أغلب التشريعات هذا الفعل جريمة وتفرض عليه عقوبة[2].

جرم المشرع المصري في المادة 167 من القانون العقوبات كل من عرض للخطر عمدا سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية، أو عطل سيرها يعاقب بالسجن المشدد أو بالسجن[3].

إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السالفة الذكر جروح من المنصوص عليها في المادة 240 و241 تكون العقوبة بالسجن مشددة، أما إذا نشأ عنه موت شخص فيعاقب

1-عياشي رقية، غميط عماد الدين، مرجع سابق، ص ص 52-53.

2- مرجع نفسه، ص51.

3-عياشي رقية ، غميط عماد الدين، المرجع نفسه، ص52.

مرتكبه بالإعدام أو بالسجن المؤبد و حسب المادة 168 من قانون العقوبات من القانون المصري.

جرمت الولايات المتحدة الأمريكية سواء قام بها الأجانب أو المواطنون الأمريكيون ويحكم عليهم بالسجن حسب المادة 1651 و1652 منه.

أما عن عقوبة مصادرة السفينة فقد أخذت بها معظم الدول و يعطي القانون الدولي الحق بأن تحتفظ السفينة القرصنة البحرية بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة قرصنة بناءً على ما تقرره قوانين الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها ،هذا ما نصت عليه صراحة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 14 أنه يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة في جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقد مالها[1].

1-ولد مجبر عبد النور، مرجع سابق، ص 54.

المبحث الثاني

الجهود الدولية والإقليمية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية

إن القضاء على جريمة القرصنة ومواجهتها لا يتحقق إلا من خلال تضافر جهود الدول لمحاربة هذه الظاهرة التي لا تمثل خطراً على دول المنطقة على وجه الخصوص بل على مستوى العالم، لذلك سعت الدول القوية. والنامية لحماية مصالحها في المياه المالحة ودعت إلى ضرورة التكاتف وبذل جهود دولية **(المطلب الأول)**، وإقليمية **(المطلب الثاني)**.

المطلب الأول

الجهود الدولية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية

يتم بذل الكثير من الجهود لأجل مكافحة جريمة القرصنة البحرية منها جهود هيئة الأمم المتحدة **(الفرع الأول)**، وجهود المنظمات الدولية المتخصصة **(الفرع الثاني)**.

الفرع الأول

جهود هيئة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

يمكن ذكر أهم الجهود التي قامت بها هيئة الأمم المتحدة في مواجهة هذه الجريمة والمتمثلة في وضع اتفاقيات دولية تجرم هذه الجريمة **(أولا)**، وكذا مجهودات كل من الجمعية العامة **(ثانيا)**، ومجلس الأمن **(ثالثا)**، وكذا جهود مجلس التجارة والتنمية التابع لهيئة الأم المتحدة **(رابعا)**.

أولا: الاتفاقيات الدولية التابعة لهيئة الأمم المتحدة المجرمة للقرصنة البحرية:

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية سنة 1945، عملت هيئة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، فكونت لجنة دائمة باسم لجنة القانون الدولي، كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار. أين قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف سنة 1958، خصصت إحداها لأعالي البحار، ونصت المادة 14 منها على ضرورة التعاون[1].

الدولي لمحاربة نشاطات القرصنة البحرية، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية في هذا الاتجاه إلى أن تم إقرار الاتفاقية العامة لقانون البحار 1982[2]، إلا أن هذه الاتفاقية العامة، لم تحمل جديدا فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف لسنة 1958، الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور في الاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما عام 1988، التي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، المعدلة بموجب بروتوكول 2005، الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية وغيرها، وكل هذا سبق ذكره بشيء من التوسعة في الفصل الأول[3].

ثانيا: جهود الجمعية العامة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية:

أعربت الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 63 ووفقا لقرارها 63/111، عن قلقها إزاء مشكلة تزايد حالات القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، وخليج عدن فأصدرت بتاريخ 04 ديسمبر 2009، قرارا شاملا يتعلق بالمحيطات وقانون البحار، تضمن

1-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص118.

2-مرجع نفسه، ص120.

3-عبد الحكيم بوزبوجة، "القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية"، حوليات كلية الحقوق، العدد 03، جامعة وهران، 2011، ص56.

أحكاما كثيرة تتعلق بالقرصنة البحرية كان من بينها، حث الدول الأعضاء على اتخاذ القرارات المناسبة لإدراج جريمة القرصنة البحرية في قوانينها وتشريعاتها الوطنية وذلك لتسهيل إجراءات اعتقال ومحاكمة القراصنة المشتبه بهم[1].

ثالثا: جهود مجلس الأمن الدولي لمكافحة جريمة القرصنة البحرية:

تبنى مجلس الأمن الدولي عدة قرارات تتعلق بموضوع القرصنة البحرية وأهمها ما يلي:

1- قرار مجلس الأمن رقم 1814: تم إصداره في 15 مايو 2008، في الجلسة رقم 5893، وجاء تمهيديا بالنسبة للقرصنة البحرية، حيث أكد في البند11 على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال. كما أكد القرار في ديباجته على أهمية بناء مؤسسات في الصومال[2]، لإنهاء القتال باعتباره السبب الرئيسي فيما يحدث بالمنطقة، ويشير إلى اعتزامه حظر توريد الأسلحة، واتخاذ تدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة كل بوادر تهدف لتحقيق عملية سياسية سليمة[3]

2-قرار مجلس الأمن رقم 1816: يعتبر من أهم قرارات مجلس الأمن، صدر في الجلسة رقم 5902 المنعقدة في 02 يونيو / جوان 2008، حيث يأذن للدول، ولمدة ستة أشهر، بدخول المياه الإقليمية الصومالية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح[4]، مع شرط موافقة حكومة الصومال الانتقالية، كما أجاز استخدام القوة العسكرية ضد القراصنة[5]، حيث حددت المادة 100 من الاتفاقية العامة، الإطار القانوني للتعاون

1-محمد سيد سلطان،الأمن البحري ومكافحة القرصنة المتطلبات الأمنية والاستجابة الدولية، كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011،ص 37.36.

2-Résolution 1814 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5893ª séance, le 15 mai 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1814 (2008), pp. 1-6.

3- Distr. Générale, le 15 mai 2008.

4-صلاح محمد سليمة، مرجع سابق ، ص32.

5- Christophe Houry, Op. cit, p. 218

الدولي فيما يتعلق بمكافحة جريمة القرصنة، بنصها على التعاون الدولي إلى أقصى حد ممكن لقمع نشاطها في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة فالقرار 1816، ولمدة ستة أشهر من اعتماده، أعطى للسفن الحربية للدول الحق في دخول المياه الإقليمية الصومالية، بهدف قمع ومكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحلها مع استخدام جميع الوسائل اللازمة لذلك[1]، كما أكد مجلس الأمن على أن الإذن لا يسري، إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال، وأن مثل هذا الإذن، أو التفويض لا يمس حقوق الدول الأعضاء في هيئة الأمم، رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم[2].

3- **قرار مجلس الأمن رقم 1831:** صدر هذا القرار في 19 أغسطس 2008، حيث جاء فيه حث المجلس السلام والأمن، التابع للاتحاد الإفريقي على اتخاذ كل التدابير اللازمة لمنع عمليات القرصنة في الصومال أو الحد منها[3].

4-**قرار مجلس الأمن رقم 1838:** صدر هذا القرار بالإجماع في الجلسة رقم 95987 المنعقدة بتاريخ 07 تشرين الأول أكتوبر 2008، وقد أثنى في ديباجته على مساهمة بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي وعلى قيام الإتحاد الأوروبي بإنشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية، التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي قبالة سواحل الصومال[4].

تضمن القرار بعض التفاصيل بخصوص أعمال القرصنة البحرية، وأكد على ما ورد في القرار 1816، ودعا الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية، والتي تملك القدرة على

1-L'article 7 de la Résolution 1816 (2008).

2-خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 306.

3-Résolution 1831 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5957° séance, le 19 août2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1831 (2008), pp. 1-3.

4-Résolution 1838 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987° séance, le 7 octobre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1838 (2008), pp. 1-3,

مكافحة عمليات القرصنة، إلى نشر سفن حربية وطائرات عسكرية لهذا الغرض، حسبما تمليه قواعد القانون الدولي[1]، إلا أن القرار جاء غامضا في بعض فقراته التي منها:

- دعوته للدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة، إلى التعاون مع الحكومة الصومالية، حيث لم يبين المعايير القانونية التي يمكن من خلالها معرفة مدى توفر قدرة الدولة على مكافحة أعمال القرصنة.
- إشارته إلى أن المكافحة تكون على وجه نشر سفن حربية وطائرات عسكرية، وفقا للقانون الدولي، وهو ما يعني تأكيد استعمال القوة الهجومية منها أو الدفاعية.
- أشار القرار إلى تعزيز فكرة القوات الدولية العاملة هناك من خلال نص صريح يخولها استخدام سفنها، وطائراتها العسكرية في القيام بمكافحة أعمال القرصنة، وهذا يمثل اعترافا ضمنيا من مجلس الأمن بحق تدخل هذه القوات، في المياه الإقليمية واستخدام أية وسيلة ممكنة.

5- **قرار مجلس الأمن رقم 1846:** كانت هناك مبادرات كثيرة لمكافحة تداعيات القرصنة البحرية، سبقت صدور هذا القرار اتخذتها كل من روسيا وإسبانيا والدانمرك، وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والهند، وهولندا، والولايات المتحدة، والمنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة مختلف أنشطة القرصنة البحرية، وفور صدور هذا القرار في كانون الثاني ديسمبر 2008، فقد رحب بهذه المبادرات.

كما شمل ذلك كلا من حلف شمال الأطلسي والإتحاد الأوروبي، ولا شك أن ما جاء به القرار رقم 1846 يعطي المزيد من الشرعية، ويفتح الباب المشاركات أخرى، كما يحث الدول على المساهمة الفعالة في مكافحة عمليات القرصنة التي تتم قبالة السواحل الصومالية، مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة واللازمة لذلك[2].

1-حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 121.

2- Résolution 1846 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026° séance, le 2décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1846 2008, pp. 1-5.

كما أن الإذن بدخول المياه الإقليمية للصومال، الممنوح بموجب الفقرة 7 من القرار 1816، الذي كان مقيدا بمدة زمنية هي ستة أشهر من تاريخ صدور القرار، كان من المفروض أن ينتهي العمل به في الأول من كانون الأول ديسمبر سنة 2008، ولكن جاءت الفقرة 10 من القرار 1846، لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر، فينتهي بذلك في الأول من كانون الأول ديسمبر 2009[1].

فقد لاحظ مجلس الأمن الوضع المتأزم في الصومال، وعجز حكومتها الانتقالية على قمع أعمال القرصنة البحرية، أو حراسة وتأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة (07) من القرار 1897، الصادر في 30 نوفمبر 2009، تمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر ينتهي بتاريخ 29 نوفمبر 2010.

6- قرار مجلس الأمن رقم 1851: اعتمده مجلس الأمن في الجلسة رقم 6046 المنعقدة بتاريخ 16 ديسمبر 2008 حيث أعرب المجلس عن قلقه المستمر والشديد إزاء الزيادة الكبيرة في عمليات القرصنة، وكذا تنوع وتطور أساليبها، كما رحب بإطلاق الإتحاد الأوروبي لعملية "أطلنطا" لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال[2].

وحث القرار 1851 جميع الدول والمنظمات الإقليمية على إنشاء آلية تعاون دولية، تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات، وإنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح. كما جاء هذا القرار لتوسيع النطاق المكاني للإذن الوارد في القرار 1816، والذي تم تأكيده في القرار 1846، الذي كان يقتصر فقط

1- منى إلهام فلفلي، القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي، مداخلة ملقاة في ملتقى وطني حول استعمال العلاقات الدولية بين قوة القانون وهيمنة القوة، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 19 و 20 ماي 2013، ص10.

2- Résolution 1851 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046° séance, le 16décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1851 (2008), pp. 1-5.

على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة، داخل المياه الإقليمية الصومالية دون أن يشمل الإذن الدخول للإقليم البري للصومال[1].

والملاحظ هنا أن مجلس الأمن الدولي قام بعد حوالي أسبوعين فقط من تبني القرار 1846، بتبني القرار 1851، لتوسيع النطاق المكاني للإذن خروجا عن نص المادة 100 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982.

7- **قرار مجلس الأمن رقم 1853:** اعتمده مجلس الأمن في جلسته رقم 6050، المنعقدة بتاريخ 19 ديسمبر 2008، لم يتطرق هذا القرار الموضوع القرصنة البحرية، ولكنه أكد على قراراته السابقة والبيانات الصادرة بشأن الوضع السائد في الصومال، بحظر جميع شحنات الأسلحة، والمعدات العسكرية التي تصل لهذا البلد.

كما أكد على أهمية احترام السيادة والاستقلال الإقليمي والسياسي للصومال ووحدته، وأكد مجدداً على أن اتفاق جيبوتي للسلام ومختلف الحوارات في هذا الصدد تمثل القاعدة الأكثر قابلية للتطبيق لتسوية الصراع في الصومال، كما أكد على التزامه بتسوية شاملة ودائمة للحالة هناك، على أساس الميثاق الاتحادي الانتقالي، مذكرا بالحاجة الملحة التي ينبغي أن يتخذها جميع القادة الصوماليين، وأن تكون هناك تدابير ملموسة المواصلة الحوار السياسي معتبرا أن الوضع في الصومال لا يزال يهدد السلام والأمن الدولي في المنطقة.

بالإضافة إلى أن تطويق الحظر سيؤدي إلى تحسين الظروف الأمنية العامة في هذا البلد ومواصلة التحقيق بالتشاور مع المنظمات الدولية المختصة في جميع الأنشطة، بما في ذلك المالية والبحرية، التي تدر إيرادات تستخدم لارتكاب انتهاكات حظر الأسلحة والاستمرار في فحص جميع وسائل النقل والطرق، والموانئ البحرية، والمطارات وغيرها من المرافق المستخدمة لانتهاكات حظر الأسلحة[2].

1-خليل حسن، مرجع سابق، ص 310.

2-Résolution 1853 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6050° séance, le 19

8-قرار مجلس الأمن رقم 1918: صدر هذا القرار بتاريخ 27 أفريل 2010، وقد دعا مجلس الأمن من خلاله الدول إلى تجريم كل أنشطة القرصنة البحرية بموجب قوانينها المحلية، كما أشاد بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم عمليات القرصنة البحرية[1]، وتيسير محاكمة القراصنة في محاكمها الوطنية بما يتفق وأحكام القانون الدولي المعمول بها[2]، كما أعرب مجلس الأمن عن قلقه إزاء الحالات التي يتم فيها الحكم بإخلاء السبيل عند الاشتباه بارتكاب أعمال القرصنة البحرية، دون مرورها أو تقديمها للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة[3].

9-قرار مجلس الأمن رقم 2015: تم إصدار هذا القرار في 24 أكتوبر 2011، وقد تم التطرق إليه في الفصل الأول فيما يتعلق بأسباب انتشار القرصنة البحرية ومبدأ الاختصاص العالمي.

ما يمكن قوله في هذا الصدد أن إصدار مجلس الأمن الدولي لقراراته المتعاقبة فيما يتعلق بالقرصنة البحرية، يعتبر موقفا إيجابيا يحسب له، وهي التفاتة منه استحسنها البعض، إلا أن البعض الآخر رأى أن هذه القرارات تعلقت كلها بعمليات القرصنة البحرية الواقعة فقط في سواحل الصومال، وخليج عدن والمحيط الهندي، رغم وجود هذه العمليات في العديد من المناطق البحرية الأخرى على غرار خليج ملقا، وبحر الصين الجنوبي، وجنوب أمريكا والمحيط الأطلنطي، والبحر الكاريبي، وحوض المتوسط وغيرها، وهو ما يبقي التساؤل قائما حول السياسة المنتهجة لمجلس الأمن الدولي، والتي يشوبها الغموض في مثل هذه القضايا[4].

---

décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1853 (2008), pp. 1-3.

1-Résolution 1918 (2010) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6301° séance, le 27 avril2010, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1918 (2010), pp. 1-3.

2-Christophe Houry, Op, cit,p 231.

3-Jean-Paul Pancracio, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010, p457.

4-صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص 33-34.

كما أن البعض يرى أن هذه القرارات عملت على تدويل البحر الأحمر وخليج عدن لا غير، ما يكسب الدول الأخرى شرعية للتواجد في المنطقة بدافع مكافحة عمليات القرصنة البحرية، وممارسة حق التفتيش على السفن المارة من هذه المناطق، وهو على عكس تطلعات الدول العربية خاصة التي تطل على البحر الأحمر وخليج عدن[1].

رابعا: جهود مجلس التجارة والتنمية التابع للأمم المتحدة:

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة والتنمية في دراسة أسباب وعوامل تفشي جريمة القرصنة البحرية وسبل معالجتها، فمنذ عام 1982، ومن خلال الدورة العاشرة عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص للنظر في وسائل مكافحة الاحتيال والغش التجاري، والقرصنة البحرية، وعمل هذا الفريق على صياغة مدونة نموذجية تسترشد بها الدول النامية عند وضع التشريعات والأنظمة التي تعالج ذلك[2].

الفرع الثاني

جهود المنظمات الدولية المختصة

قامت المنظمات الدولية المختصة بجهود لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، منها جهود المنظمة البحرية الدولية **(أولا)**، وجهود المكتب البحري الدولي **(ثانيا)**، وجهود غرفة الشحن الدولي **(ثالثا)**، وجهود الاتحاد الدولي لعمال النقل **(رابعا)**، وجهود مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور **(خامسا)**.

أولا: جهود المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization :

تم إنشاء هذه المنظمة عام 1958 بغرض تسهيل عمليات التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وأبدت اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة

1-جلال فضل محمد العودي، مرجع سابق، ص265.

2-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص119.

بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية، وآثارها السلبية على النقل البحري وتقدمت بعدة توصيات المجلس المنظمة[1].

أنشأت المنظمة سنة 1974، لجنة للسلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والإحصائيات حول جريمة القرصنة البحرية وأماكن وجودها، فقامت اللجنة باستقبال التقارير من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن هذه الحوادث، حيث كانت هذه التقارير نصف سنوية ثم أصبحت ربع سنوية ثم شهرية.

وفي سنة 1983، وعلى إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد إلى لجنة الأمن البحري للمنظمة، بعد أن وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا، وسواحل شرق آسيا أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم (13) A.545، تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات صارمة لمكافحة القرصنة، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث[2].

وفي سنة 1986، أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يتم من حوادث ثم أصدرت المنشور رقم (17) A.683 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على تسخير إمكانيات لمكافحة القرصنة البحرية[3].

وفي سنة 2009، عندما زادت وتيرة هذه الجريمة في مضيق ملقا، كونت مجموعة عمل من خبراء الدول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراستها، وقامت بعدة زيارات واتخذت عدة توصيات رفعت المجلس المنظمة.

1-عبد الحكيم بوزبوجة، مرجع سابق، ص 56.

2-صلاح محمد سليمة، مرجع سابق، ص ص 40-41.

3-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 121.

وعلى ضوء النتائج الإيجابية لهذه المجموعة تم تكليفها بمهمة وضع إرشادات وتوجيهات المواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، وأصدرت هذه المجموعة في سنة 1993 منشورين، الأول منهما يحمل رقم 622 ويتضمن توصيات موجهة للحكومات لمكافحة القرصنة، والثاني يحمل رقم 623 موجها لملاك السفن ومشغليها واعتمدت الجمعية العامة للمنظمة الدولية IMO في نوفمبر 2001، قواعد الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن، من خلال قرارها رقم (22) A.922، فضلا عن التدابير الرامية إلى منع تسجيل السفن الوهمية من خلال قرارها رقم (22)923 .A[1].

ثانيا: المكتب البحري الدولي International Maritime Bureau :

تأسس المكتب البحري الدولي عام 1981 وهو تابع لغرفة التجارة الدولية، ومن أبرز أهدافه، جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية وإصدار نشرة شهرية خاصة بذلك، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات عن السفن أو سوء السلوك التجاري بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول[2]، كما ساهم هذا المكتب في وضع بعض الإرشادات، لمنع حدوث القرصنة البحرية عن طريق تأسيس خدمة التحريات السريعة التي توفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها، ومختلف الخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، ومختلف الإجراءات المتبعة، وتقديم خدمات تدريبية وثقافية لمكافحة الاحتيال البحري.

وقد ساعد وساهم كثيرا في استرجاع بعض السفن، وتقديم المشورة إلى المنظمات والهيئات بشأن إنشاء أو تعيين نظم التجارة لتفادي الوقوع في حالات الاحتيال، وبحث أي صفقات لأي من الأعضاء لإبداء الرأي قبل إبرام الصفقة في حالة وقوع شك في تلك الصفقات، كما كان للمكتب البحري الدولي دور كبير في إدارة مركز مكافحة القرصنة

1-فؤاد بوقجوطة، مرجع سابق، ص 77.

2-مرجع نفسه، ص 42.

البحرية في ماليزيا، وأكد على أن أغلب هجمات القراصنة ضد السفن الأخرى في البحر كانت تتم في المياه الإقليمية[1].

ثالثا: غرفة الشحن الدولية Internationnal Chombre of Shipping:

هي المنظمة الدولية الرئيسية للشحن البحري ولأصحاب السفن التجارية ومشغليها، وتمثل نحو 80% من الحمولة التجارية في العالم إضافة لكونها الممثل الرسمي لملاك السفن في المنظمة البحرية الدولية وفي المحافل الدولية، أنشئت سنة 1921، وتهدف إلى دعم قضايا الشؤون البحرية وسياسة الشحن إضافة إلى تطوير المسائل الفنية في تشغيل وسلامة السفن وصناعتها، وتطوير ممارسات هذه الصناعة، وتعزيز مصالح ملاك السفن ومشغليها في جميع مسائل سياسة الشحن وتشغيل السفن وفق المعايير العالمية، مع توفير خدمات شحن فعّالة بجودة عالية ومعارضة الإجراءات الانفرادية والإقليمية التي تتخذها الحكومات، وتأمين متطلبات الشحن والتعاون مع المشغلين بعائد تجاري مناسب.

كما تهتم هذه الغرفة بالأمور القانونية الخاصة بالسفن التجارية، كما تهتم أيضا بحماية البيئة وسلامة الأرواح، وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، كما أصدرت دليلا على أماكن حدوث القرصنة، وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة [2].

تضم الغرفة في عضويتها عددًا من الدول والأعضاء المنتسبين على غرار كل من أستراليا وبهاماس وبلجيكا، البرازيل وكندا وتشيلي وقبرص، الدنمارك وجزر فارو وفنلندا، فرنسا وألمانيا واليونان، وهونغ كونغ والصين والهند وايرلندا وإيطاليا، اليابان وكوريا، والكويت وليبيريا، المكسيك وهولندا والنرويج، الفلبين والبرتغال، روسيا وسنغافورة واسبانيا والسويد، سويسرا، وتركيا والولايات المتحدة الأمريكية والمملكة المتحدة، ومن الأعضاء المنتسبين هناك شركة أبو ظبي الوطنية للناقلات، وغرفة الشحن في كولومبيا البريطانية، والرابطة الدولية

1 -Pancracio Jean-Paul, Op.cit, p 448.

2- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص250 .

لخطوط الرحلات البحرية، ورابطة الجرافات الأوروبية، ومجلس أصحاب العمل البحري الدولي المحدود، ورابطة مالطا الدولية لأصحاب السفن، وغرفة موناكو للشحن، وغرفة الملاحة النيجيرية، وشراع للتدريب الدولي، ومجلس الشحن العالمي[1].

رابعا: الإتحاد الدولي لعمال النقل International Transport Workers Federation:

تأسس سنة 1897، ويضم 621 نقابة، ممثلة بحوالي 138 دولة، وله مساهمات واسعة في مجال مكافحة جريمة القرصنة البحرية، إذ قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد منها، أهمها اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل لمحاربة القرصنة البحرية، واقتراح إيقاف التعامل التجاريمع الدول التي لا تبدي استعدادا لمكافحتها[2]، كما اتخذ الإتحاد الدولي ITF في سنة 2004، خطوة هامة في مجال تعزيز الإجراءات الأمنية في عرض البحار والمرافئ العالمية، من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية يعرف بنظام البيولوجيا الإحصائية، وقد شمل على نحو مليون ومائتي ألف عامل بحري يغطون حوالي 90% من التجارة العالمية، يعتمد هذا النظام على تحويل بصمتين من أصابع البحارة إلى رمز دولي موحد، يثبت على وثيقة البحارة التي اعتمدتها منظمة العمل الدولية في 2/ يونيو 2003[3].

خامسا: مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور:

اقترح المكتب البحري الدولي تأسيس مركز إقليمي بمنطقة جنوب شرق آسيا، لمكافحة القرصنة البحرية نظرا لانتشارها الكبير في تلك المنطقة، وبعد إجراء المباحث مع الحكومات بالمنطقة، وشركات الملاحة تمت الموافقة على إنشائه سنة 1992، وتم توفير رأس المال

1- غرفة الشحن الدولية ICSأنظر الموقع الإلكتروني: http://www.ics-shipping.org تاريخ الاطلاع 2025/05/15 الساعة 20:30.

2-عبد الحكيم بوزبوجة، مرجع سابق، ص 57.

3-مقال الأمن البحري وتحدياته الراهنة، أنظر الموقع الالكتروني:
http://www.sas445.com/vb/show.thread.php بتاريخ الاطلاع: 2025/05/20، الساعة 15:36.

اللازم لإنشائه بمساهمات من شركات الملاحة العملاقة وبعض الدول ومن ثم افتتح المركز في أكتوبر سنة 1992، الذي جاء تأسيسه كثمرة تعاون بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية، وهو تابع للمكتب البحري الدولي في لندن، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير في فترات مختلفة من السنة، ويمكن ذكر المهام التي يقوم بها كالتالي:

1-تلقي جميع البلاغات المتعلقة بحوادث القرصنة في أي منطقة بحرية كانت، فيقوم فورا بإرسال إشارات للسفن الأخرى بنفس المنطقة، لاتخاذ إجراءات التأمين.

كما يبلغ فورا الجهات المختصة لتتكفل مباشرة بالحادث وضبط الجناة، واستعادة السفن إذا كانت تحت سيطرة القراصنة. وقد وقعت عدة حوادث ساهم المركز في ضبط الجناة من خلالها واسترجاع السفن، ومن أمثلة ذلك ما تعرضت له السفينة البنمية "ألوندرا رين باو"، حيث قام القراصنة بمهاجمتها عند إبحارها من ميناء باندونيسيا، إلى ميناء اليابان بتاريخ 22 أكتوبر 1999[1].

2-يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أية دولة، عن طريق الخبراء والمتخصصين، الذين ينتقلون فور وقوع الحادث في أي مكان ويقومون بتقديم النصيحة والمشورة اللازمة في مثل هذه الحوادث.

3-يبث المركز تقارير منتظمة دورية عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن، عبر الأقمار الصناعية، ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية، ويمكن لأية سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز[2].

1-عبد الغفور بوسنة، مرجع سابق، ص380.

2-خليل حسن مرجع سابق، ص 123.

المطلب الثاني

الجهود الإقليمية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية

تعد الجهود الإقليمية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية من الأمور الأساسية لضمان أمن الملاحة البحرية، خاصة في المناطق التي تعاني من ضعف في الرقابة البحرية أو تعاني من اضطرابات سياسية و أمنية، و لم تقتصر هذه الجهود في القضاء على القرصنة البحرية على المستوى الدولي فقط بل وجدت أيضا مبادرات على المستوى الإقليمي بهذا الشأن وسنذكر منها أهمها فيما يلي:

الفرع الأول

الأجهزة الأمنية المختصة

تكلف الدولة غالبا أجهزة حرس السواحل مسؤولية أمن السفن وحمايتها من الإغارة كما أنها الجهة المسؤولة عن مطاردة القراصنة، لذلك لابد من وجود تعاون وثيق بين أجهزة الحرص الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان[1].

كما يعمل جهاز حرس السواحل في الدول المتقدمة التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة[2]، وتدريب أفراده جيدا على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مباشرة الحوادث، ويتولى حراس السواحل أو حرس الحدود تنبيه السفن الداخلية إلى مناطق خطرة بضرورة إدراك خطورة الهجوم القادم من القراصنة وما يسببه من خسائر وباتخاذ الاحتياطات اللازمة لزيادة مستوى المراقبة والأمان على سطح السفن، وتوفير الوسائل اللازمة لمقاومة الهجوم"[3].

1- وصلاح محمد سليمة، المرجع السابق، ص 43.

2-علي بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص113.

3-عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق، ص119.

الفرع الثاني

جهود المنظمات الأجنبية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية

قامت مجموعة من المنظمات الأوروبية والعالمية بالعديد من العمليات وتنظيم ملتقيات، وذلك عن طريق مشاركة الإتحاد الأوروبي في محاربة جريمة القرصنة البحرية **(أولا)**، وعن طريق الإتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال الغير مشروعة في آسيا **(ثانيا)**، ومحاربة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي **(ثالثا)**

أولا: مشاركة الاتحاد الأوروبي في محاربة جريمة القرصنة البحرية:

أطلق الاتحاد الأوروبي في ديسمبر 2008 أول عملية بحرية في إطار مكافحة القرصنة البحرية قبال السواحل الصومالية أطلق عليها اسم (أطلنطا) وشارك في هذه العملية 8 دول وهي ألمانيا، بلجيكا أسبانيا،فرنسا، السويد، اليونان هولندا وبريطانيا وقد حلت هذه العملية محل العملية التي قام بها حلف الشمال الأطلسي الناتو منذ نهاية شهر أكتوبر 2008 التي قام بمقتضاها الحلف بإرسال أربعة قطع بحرية حربية منها ايطالية وبريطانية وتركية لتسيير دوريات في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال[1].

أما عن أهداف هذه العملية فتمثل في حماية سفن برنامج الأغذية العالمي التي تنقل مساعدات إلى الصومال وقد تمكنت هذه العملية من إيصال قرابة 76000 طن من المساعدات الإنسانية بشكل آمن لفائدة 4 ملايين صومالي[2].

ثانيا: الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال الغير مشروعة في أسيا:

اجتمعت الدول الأسيوية المعروفة "بالاسيان" والبالغ عددها 10 دول بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسيريلانكا وبنغلاديش وأبرمت الاتفاق الإقليمي

1-خليل حسن،مرجع سابق، ص322.

2-تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن، بتاريخ 16 مارس 2009، أنظر الموقع الإلكتروني: https://:daccess.ods.un.ong/tmp/9528872.370719911.html تاريخ الاطلاع: 2025/06/17: الساعة 10:30.

لمكافحة القرصنة والأعمال الغير مشروعة الأخرى التي تركب ضد سلامة الملاحة في منطقة أسيا في نوفمبر 2004 ودخل تحيز التنفيذ في 04 سبتمبر2006[1]، تقوم الدول الأطراف طبقا لقوانينها ولوائحها الوطنية مع مراعاة الا يتعرض تنفيذها لهذا الاتفاق مع حقوق و واجبات الدول الأطراف.

ووفقا الاتفاقية الإقليمية [2] recaap فقد انشأ المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافورة، يهدف لتنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة وذلك لمنع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي ترتكب ضدالسفن ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بينه وبين الأطراف المتعاقدة، كما تعتبر هذه الاتفاقية نموذج ناجح للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال الغير مشروعة التي ترتكب ضد السفن في آسيا وخاصة جنوب شرق آسيا.

ثالثا: محاربة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي:

أدت المطالبة المتزايدة من جانب الدول المطلة على البحر الأحمر للاتحاد الأفريقي بضرورة التحرك لوضع حل لمشكلة القرصنة البحرية إلى عقد مؤتمر نيروبي في 11 ديسمبر 2008، وحضره 120 شخصية يمثلون أربعين دولة أفريقية على مستوى الخبراء والوزراء لمناقشة سبل مكافحة القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية، والذي أسفر على تأييد الدول المشاركة للجهود الإقليمية والدولية لمكافحة المشكلة بما في ذلك العملية العسكرية التي أطلقتها ست دول أوروبية من الحلف الأطلنطي، وفرض عقوبات ردعية بحق الزعماء 6 الصوماليين الذين يثيرون العقبات في طريق تحقيق المصالحة الوطنية في الصومال والسعي للوصول إلى اتفاق أوسع مع الدول الساحلية المحاذية لهذا البلد لإيجاد

1-Yunaishunji, "la coopération régionale contre la piraterieenasie", annuaire français de droit international, vol 52, paris,2006, pp 391-392.

2-لمزيد من المعلومات حول اتفاقية-) انظر الموقعrecaap. Ongrecaap:www.

إطار قانوني لتسهيل ملاحقة القراصنة، وقد تقدم مندوب الاتحاد الأفريقي في الأمم المتحدة بدعوة إلى إرسال قوات دولية إلى الصومال لتحقيق الاستقرار بهدف منع عملية القرصنة البحرية[1]، كما تم التوصل إلى مدونة قانون السلوك الإقليمي من خلال المؤتمر الذي عقد من 26 إلى 29 جانفي 2009 في جيبوتي وحظرته وفود 17 دولة من دول المنطقة، وسأفر عن اعتماد اتفاق للتعاون الإقليمي لمكافحة وقمع أعمال القرصنة التي ترتكب ضد السفن في خليج عدن و في الجزء الغربي من المحيط الهندي، حيث يعتبر أول اتفاق يبرم بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر والبحر العربي وخليج عدن والدول الإفريقية فيما يخص هذه الجريمة.

وقد تم في إطار هذا الاتفاق إنشاء ثلاث مراكز إقليمية لتبادل المعلومات حول أعمال القرصنة البحرية، وهي المركز الإقليمي للإنقاذ البحري وتنسيق العمليات في مدينة (مومباسا) بكينيا، والثاني هو المركز الإقليمي للتنسيق وتبادل المعلومات في مدينة دار السلام بتنزانيا،والثالث في مدينة صنعاء باليمن[2].

كما عقدت جامعة الدول العربية دورة استثنائية لمجلس السلام والأمن العربي في القاهرة في: 04 نوفمبر2008، لبحث مسألة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال ، وأصدر الاجتماع عددا من التوصيات، وأذ ان جميع حوادث القرصنة والسطو المسلح في البحر، ودعا إلى التعاون الوثيق مع حكومة الصومال، وإلى التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية والمنظمات والوكالات المتخصصة المعنية، بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية، وOMI والأمم المتحدة والاتحاد الأفريقي[3].

1-عادل علي احمد، ورضا علي إبراهيم، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية،أنظر الموقع الالكتروني: http://new.sis.gov.eg/Ar/Story.aspx?sid=3549-تاريخ الاطلاع 2025/06/17 الساعة11:15.

2- أبو الخير احمد عطية، مرجع سابق، ص112.

3- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 1846 لسنة 2008،المقدم بتاريخ 16مارس 2009، انظر الموقع الالكتروني http://daccess:.html -ods.un.org/TMP/9528872.37071991

أما الدول المطلة على البحر الأحمر، فقد واجهة هذه الجريمة بالقيام بعدة تحركات، والقيام بمجموعة من الإجراءات كان من أهمها عقد اجتماع قمة عربية تشاوري بالقاهرة في مصر يوم 20 نوفمبر2008، لبحث سبل مكافحتها وحماية الطرق البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن ،وتم الاتفاق على أن أمن البحر الأحمر والملاحة البحرية فيه مسؤولية الدول المطلة عليه، حيث يعود إليها حماية مياهها الإقليمية والملاحة البحرية.

ورغم كل هذا التحرك العربي فقد تأخر كثيرا، وأتسم بالتردد وغياب خطة واضحة لمواجهة الوضع المتأزم ولم نجد شيئا على أرض الواقع[1].

الفرع الثالث

جهود المنظمات العربية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية

قامت كذلك الدول العربية بمحاولات في سبيل القضاء على جريمة القرصنة البحرية ويبرز ذلك من خلال الجهود العربية في مواجهة القرصنة البحرية **(أولا)**، وجهود جامعة الدول العربية **(ثانيا)**،

أولا: الجهود العربية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.

وجهت مصر الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة، ونظر لأن كل من مصر والسعودية واليمن والأردن والصومال وجيبوتي دول عربية تطل على البحر الأحمر، فهذا يجعلها في موقع المسؤولية كونها القادرة على تأمين البحر الأحمر وحمايته من أي خطر[2].

كما تم عقد اجتماع بالرياض بناء على دعوة من الحكومة السعودية جمع قادة القوات البحرية وخبراء الوزارة الخارجية في مجلس دول التعاون لدولة الخليج العربي والدول العربية

1- فؤاد بوقجوطة ، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية و القانونالدولي ، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في القانون، تخصص القانون الدولي والعلاقات الدولية،كلية الحقوق،جامعة الجزائر، 2013، ص82.

2-خليل حسن، مرجع سابق، ص325.

المطلقة على البحر الأحمر والبحرين وجيبوتي والسودان والسعودية وقطر وعمان ومصر والكويت واليمن، قرروا من خلاله وضع خطة عمل لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، وكذلك بحثوا سبل التنسيق الممكن مع القوات المتعددة الجنسية العاملة في المنطقة، كما قام المجتمعون بدراسة تشكيل قوة بحرية عربية من دول الخليج العربي، والدول العربية المطلة على البحر الأحمر، لمكافحة القرصنة البحرية تماشيا مع قرارات مجلس الأمن الخاصة بمكافحة القرصنة رقم : 1814 – 1816 – 1846 – 1851 وتكون تحت قيادة موحدة لمدة سنة[1].

ثانيا: جهود جامعة الدول العربية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.

اهتمت بهذا الموضوع من خلال الكثير من الجهود والمؤتمرات ولعل إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 والتي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب وتخضع لحكم الاتفاقية.

كما عقدت جامعة الدول العربية دورةا ستثنائية لمجلس السلام والأمن العربي في القاهرة في 4 نوفمبر 2008، لبحث مسألة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال وأصدر الاجتماع عددا من التوصيات، ودعا إلى التعاون الوثيق مع حكومة الصومال، وإلى التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية والمنظمات والوكالات المتخصصة المعنية، بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية، و IMO والأمم المتحدة والاتحاد الأفريقي[2].

1– بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق ،ص 82.

2– بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص57.

خاتمة

نظم القانون الدولي العام جريمة القرصنة البحرية باعتبارها من الجرائم الخطيرة التي تهدد الأمن والسلام الدوليين ووضع لها إطارا عاما و وإطارا قانونيا يهدف إلى مكافحتها بشكل موحد عبر مختلف الدول عن طريق توحيد الجهود الدولية في سبيل التخلص من هذه الأفعال.

رغم قدم جريمة القرصنة البحرية إلا أنها لا تزال موجودة إلى يومنا هذا وتشكل خطرا حقيقيا على أمن الملاحة البحرية، كما لا يزال يحاول العالم القضاء عليها وذلك عن طريق وضع أطر قانونية للحد من هذه الجريمة ويتجسد ذلك قديما في العرف الدولي لتجريم القرصنة البحرية في البحر العالي رغم نقص وسائل الاتصال بين الشعوب إلا أنها أجمعت كلها على محاربة هذه الظاهرة منذ ظهورها، كما أن الاتفاقيات الدولية في العصر الحديث أكدت هذا في إطار تجريم هذه الأعمال الإجرامية في مجموع الاتفاقيات الدولية على غرار اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، إن معظم الآثار القانونية المترتبة على جرائم القرصنة البحرية قد نظمها القانون الدولي عبر الاتفاقيات والمعاهدات الدولية حيث أن من أهم هذه الاتفاقيات كانت الاتفاقية التي أقرتها الأمم المتحدة المتعلقة بقانون البحار لسنة 1982.

إضافة إلى القانون الدولي الذي يهدف إلى مكافحة القرصنة البحرية أضافت الكثير من الدراسات الدولية والأكاديمية المتخصصة في هذا الشأن على مستوى العالم بعقد دورات وندوات ورشات عمل تهدف إلى مواجهة القرصنة البحرية التي تتسبب في خسائر هائلة.

استخلصنا في نهاية هذا البحث الى مجموعة من النتائج المتمثلة في:

- استمرار تهديد القرصنة البحرية رغم التقدم التكنولوجي وتطور أنظمة المراقبة، خاصة في المناطق الهشة أمنيًا مثل خليج عدن وخليج غينيا.
- غموض بعض الجوانب القانونية في الاتفاقيات الدولية، خصوصًا ما يتعلق بتحديد الاختصاص الجنائي للدول ومحاكمة القراصنة أمام المحاكم الوطنية.

- فعالية مبدأ الاختصاص العالمي في تمكين الدول من مواجهة القرصنة، إلا أن التطبيق العملي له ما يزال محدودًا بسبب ضعف الإرادة السياسية أو نقص الإمكانات.
- ضعف التنسيق الدولي والإقليمي في بعض الحالات، مما يؤدي إلى تكرار الحوادث البحرية دون ردع كافٍ.
- ارتباط القرصنة بأسباب اقتصادية واجتماعية، منها الفقر، وغياب سيادة القانون، وانعدام فرص التنمية في الدول الساحلية الفقيرة.
- تعدد الفاعلين في مكافحتها، سواء من خلال الحكومات، المنظمات الدولية، أو شركات الأمن البحري الخاصة، لكن أدوارهم غير منسقة دائمًا.

ومن خلال هذه النتائج المتوصل إليها نوصي بـ:

- تعزيز التعاون الدولي والإقليمي بين الدول الساحلية والدول الكبرى من خلال اتفاقيات أمنية ومناورات بحرية مشتركة.
- تعديل بعض نصوص الاتفاقيات الدولية لتكون أكثر وضوحًا وفعالية، وخاصة فيما يتعلق بآليات تسليم القراصنة ومحاكمتهم.
- دعم الدول الهشة والمناطق الساحلية الفقيرة عبر مشاريع تنمية اقتصادية واجتماعية مستدامة للحد من دوافع ممارسة القرصنة.
- إنشاء محاكم دولية أو إقليمية خاصة بالقرصنة، للحد من مشكلة تداخل الاختصاصات القانونية وتوفير محاكمات عادلة وفعالة.
- إلزام السفن التجارية بتطبيق إجراءات أمنية مشددة، واستخدام التكنولوجيا الحديثة للكشف المبكر عن التهديدات.
- نشر ثقافة القانون البحري لدى العاملين في مجال الملاحة والتجارة البحرية، وتوفير برامج تدريبية حول سبل الوقاية من القرصنة.

قائمة المراجع

I. باللغة العربية

أولاً: الكتب.

1-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، القرصنة البحرية على الساحل الصومالي وباب المندب، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2011.

2-أبو الخير أحمد عطية، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية، القاهرة، 2009 .

3-أمير فرج يوسف، الجريمة المنظمة عبر الوطنية، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2008.

4-بهجت عبد الله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 1990.

5-الحاج ساسي سالم، قانون البحار الجديد بين التجديد والتقليد، معهد الإنماء العربي، لبنان، 1987.

6-حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات حلبي الحقوقية، بيروت، 2010.

7-حسنين المحمدي، الإرهاب الدولي تجريما ومكافحة، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية، 2007 .

8-حسين حنفي عمر،احتجاز وتفتيش سفن القرصنة، دار النهضة العربية القاهرة، 2009.

9-حمد سعادي، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2010.

10- خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.

11- داود عبد المنعم محمد، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1999.

12- شمس الدين أشرف توفيق، مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 1998.

13- صلاح محمد سليمة، القرصنة البحرية، مكتبة القانون والاقتصاد، السعودية، 2014.

14- عبد الكريم عوض خليفة، القانون الدولي للبحار، دار الجامعة الجديدة مصر، 2013.

15- عبد الله محمد الهواري ، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية، المنصورة ،2010.

16- عبد الله محمد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية، مصر، 2010.

17- عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، 1995.

18- علي إبراهيم، القانون الدولي العام، الجزء الثاني، دار النهضة العربية، القاهرة، 1997.

19- علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، منشأة المعارف، مصر 1995.

20- علي يوسف شكري، الإرهاب الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع، عَمان، 2008.

21- المجذوب محمد، الوسيط في القانون الدولي العام، الطبعة 7، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ،2000.

22- محمد سعيد الدقاق وآخرون، القانون الدولي العام، دار الهدى للمطبوعات، مصر،2011.

23- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ،2011.

24- محمد سيد سلطان، الأمن البحري ومكافحة القرصنة المتطلبات الأمنية والاستجابة الدولية ،من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011.

25- محمد علي السالم عياد الحلبي، شرح قانون العقوبات الأردني القسم العام، دار مكتبة بغدادي للنشر والتوزيع، عمان،1993.

26- محمد هاني دويدر، موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، 2000.

27- ياتسيكما خوفسكي ، ترجمة أنور ابراهيم ، تاريخ القرصنة في العالم 1972 مؤسسة هنداوي، مصر، 2017.

ثالثا: الرسائل والمذكرات الجامعية

1-الرسائل الجامعية :

1-بوسنة عبد الغفور، القرصنة البحرية في البحر العام على ضوء قانون البحار الدولي، رسالة دكتوراه العلوم في القانون الدولي العام، تخصص الفضاءات والموارد، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 1، 2021.

2-حسام الدين بوعيسي، القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية، رسالة دكتوراه في العلوم السياسية، تخصص العلوم السياسية والعلاقات الدولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، باتنة 2، 2013.

2-المذكرات الجامعيـــــة:

أ-مذكرات الماجستير:

1-إيهاب خضر عرفات الغازي، أحكام حوادث السفن والقرصنة البحرية في الفقه الإسلامي، مذكرة ماجيستير في الشريعة،تخصص الفقه المقارن، كلية الشريعة والقانون، الجامعة الإسلامية، غزة، 2013.

2-جلال فضل محمد العودي، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص القانون الدولي العام، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة عدن، اليمن، 2014.

3-سرير محمد، الجريمة المنظمة وسبل مكافحتها، مذكرة ماجستير في القانون الجنائي والعلوم الجنائية، كلية الحقوق، جامعة الجزائ، 2002.

4-سليمان بن عبد الله رهين الزكواتي، جريمة القرصنة البحرية وفق قواعد القانون الدولي، مذكرة ماجيستير في القانون، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة السلطان قابوس، عمان، 2013.

5-طلال حمايدية، القرصنة البحرية، مذكرة ماجيستير في القانون، تخصص القانون الجنائي الدولي، معهد العلوم القانونية والإدارية قطب تبسة، 2010.

6-علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، مذكرة ماجيستير في القانون، تخصص السياسة الجنائية، كلية الدراسات العليا قسم العدالة الجنائية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، 2007.

7-عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجيستر في القانون، كلية الحقوق السياسية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2016.

8-محمد قاسم نفل، جريمة القرصنة البحرية، مذكرة ماجستير في القانون، تخصص القانون العام، كلية الحقوق، جامعة النهرين، بغداد، 2013.

9-نجا بن راجح نجاء الغامدي، جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها في الفقه الإسلامي، مذكرة ماجستير في الفقه، كلية الشريعة والدراسات الإسلامية، جامعة القرى، المملكة العربية السعودية، 2015.

ب-**مذكرات الماستر:**

1-بوعنان فايزة، حوماش سلمة، القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، مذكرة ماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية، تخصص دراسات استراتيجية، كلية العلوم السياسية، جامعة محمد الصديق بن يحي، جيجل، 2017.

2-رقية عياش وعماد الدين غميط، جريمة القرصنة البحرية، مذكرة ماستر في القانون، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، 2024.

رابعا: المقالات

1-أحمد علو، "القرصنة بين العصور القديمة وعصر التكنولوجيا"، مجلة الجيش اللبناني، لبنان، العدد 283، 2009، ص ص 58-59.

2-إخلاص عبد الحميد، "جريمة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية"، مجلة الباحث للدراسات الأكادمية، العدد 13، 2018، ص ص 191-209.

3-أشرف سليمان غبريال ،"القرصنة في المحيط الهندي. المخاطر وآليات المواجهة"،مجلة السياسة الدولية،المجلد 44،العدد 177 ،القاهرة، 2009.

4-حسام حميد شهاب،"القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية"، مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية، المجلد 14، العدد 4، العراق، 2012، ص ص 71-83.

5-زكرياء عبد الوهاب زين،" أحمد محمد أحمد الزين، دور القانون الدولي في مكافحة جريمة القرصنة في أعالي البحار"، مجلة العلوم الاقتصادية الادارية والقانونية، المجلد 6، العدد 18، 2022، ص ص 36-52.

6-عبد الحكيم بوزبوجة،"القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية"، حوليات كلية الحقوق، العدد 03، جامعة وهران، 2011.

7-عبد العزيز العشماوي، "الجرائم المنظمة بين الجريمة الوطنية والجريمة الدولية"، مجلة كلية أصول الدين للبحوث والدراسات الإسلامية المقارنة(الصراط)، العدد3 ، كلية أصول الدين، جامعة الجزائر، 2000، ص ص 213-229.

8-عفيف حيدر، رامي لايقة، عبد العزيز حسون، "القرصنة البحرية: تعريفها، أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها"، مجلة جامعة تشرين العلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 44، العدد 4، 2022، ص ص 275-293.

9-مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد 4، 2011، ص ص 265-279.

10- مبروك نصر الدين، "الجريمة المنظمة بين النظرية والتطبيق"، مجلة كلية أصول الدين للبحوث والدراسات الإسلامية. المقارنة(الصراط)، كلية أصول الدين، جامعة الجزائر،العدد 3، 2000 ، ص130.

11- مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم، "أحكام القرصنة البحرية في الفقه الإسلامي: دراسة مقارنة"، مجلة جامعة الأزهر كلية الدراسات الإسلامية والعربية للبنين بقنا،العدد13،مصر،2013، ص ص127-323.

12- ميمونة باحث، جمال إسماعيل ، "الإرهاب البحري خطر يهد د الأمن والاقتصاد"، مجلة الجيش الوطني الشعبي، العدد474، الجزائر، 2003.ص16.

13- ياسمين محمد حنون، "التنظيم القانوني لمكافحة جريمة القرصنة البحرية"، مجلة دراسات البصرة، العدد 50،2023، ص 259-276.

خامسا: المداخلات

- منى إلهام فلفلي، "القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي"، مداخلة ملقاة في ملتقى وطني حول استعمال العلاقات الدولية بين قوة القانون و هيمنة القوة، جامعة مولود معمري ، تيزي وزو، 19 و20 ماي 2013.

سادسا: النصوص القانونية

1-الاتفاقيات الدولية المصادق عليها من طرف الجزائر

أ- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تم تبنيها في 10 ديسمبر 1982 ، ودخلت حيز التنفيذ في 16 ديسمبر 1994، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53 مؤرخ في يناير 1996، يتضمن المصادقة على اتفاقية قانون البحار، جريدة رسمية عدد 06، صادر بتاريخ

ب- اتفاقية روما لعام 1988، التي دخلت حيز التنفيذ عام 1992، صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 97-373 مؤرخ في 30 سبتمبر 1997، جريدة رسمية، عدد65، صادر في03 جمادى الثانية عام 1418 الموافق لـ05 أكتوبر 1997، متضمن الانضمام إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

ت- بروتوكول إضافي لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة البحرية لسنة 2005، صادقت عليه الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 3 نوفمبر 2010، يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة البحرية، جريدة رسمية،عدد 69، صادر في 14 نوفمبر 2010.

2-**النصوص التشريعية:**

- أمر رقم 76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري، جريدة رسمية عدد29 ، صادر بتاريخ 10 ابريل 1976 (معدل ومتمم).

سابعا: الوثائق

1-اتفاقية جنيف لأعالي البحار تم تبنيها في29 أفريل 1958 ، ودخلت حيز التنفيذ في30 سبتمبر1962

2-مجموعة من قرارات منشورة على الموقع الرسمي للأمم المتحدة: أنظر الموقع الإلكتروني:

https://main.un.org/securitycouncil/fr/content/resolutions-adopted-security-council-2008. تاريخ الاطلاع: 2025/05/20، الساعة 20:00.

3-تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن، 2009، منشور على الموقع: https://:daccess.ods.un.ong/tmp/9528872.370719911.

4-عادل علي احمد، ورضا علي إبراهيم، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، أنظر الموقع الإلكتروني:http://new.sis.gov.eg/Ar/Story.aspx?sid=3549، تاريخ الاطلاع 2025/04/15، الساعة 21:00.

3-تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن عملا بالقرار 20081846، المقدم بتاريخ 16مارس 2009، أنظر موقع الإلكتروني: htmhttp://daccess ods.un.org/TMP/9528872.3707199

.3- الأمن البحري وتحدياته الراهنة، أنظر الموقع الالكتروني:

http://www.sas445.com/vb/show.thread.php

تاريخ الزيارة 2025/05/20، التوقيت 15:36

4-صوفي جوبير، شركات الأمن الخاصة تستفيد من القرصنة ،موضوع منشور على شبكة الانترنت يوم 29/11/2008: أنظر الموقع الألكتروني:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%82%D8%B1%D8%B5%D9%86%D8%A9، تاريخ الاطلاع 2025/05/20، الساعة 22:00.

5- الموقع الالكتروني:

http://www.ffrance24.com/ar/20081129-somalia-pirates-black-water-secopex

تاريخ الاطلاع: 2025/06/10، على الساعة: 17:00

6-ماري صوفي جوبير، شركات الأم نالخاصة تستفيد من القرصنة، أنظر الموقع الالكتروني: https://www.france24.com/ar/20081129-somalia-pirates-black-water-secopex، تاريخ الاطلاع: 2025/05/24، الساعة 23:00.

II. باللغة الأحنبية:

A- Ouvrages :

1- Cudennec Annie, Terrorisme et la piraterie maritime, in suretémaritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011.

2- Jean-Paul Pancracio, Droit de la mer, Dalloz, Paris, 2010.

3- REDDE Michel, GOLVIN Jean Claude, Voyage sur la Méditerranée romaine, Arles Actes sud, Paris, 2005.

B- Article :

1- EUDELINE Hugues, « Terrorisme maritime et piraterie d'aujourd'hui », EchoGéo, Numéro10, France, 2009.

C- Communication :

- DECREY Zora, « Transport maritime pétrolier -piraterie et terrorisme en Asie du SUD-EST », Séminaire Energies et relations. Semestre d'automne. Institut Universitaire des Hautes Etudes Internationales, Paris,2007.

D- Les documents :

1- Résolution 1838 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5987° séance, le 7 octobre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1838 (2008), pp. 1-3.

2- Résolution 1831 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5957° séance, le 19 août2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1831 (2008), pp. 1-3.

3- Résolution 1918 (2010) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6301° séance, le 27 avril2010, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1918 (2010), pp. 1-3.

4- Résolution 1853 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6050° séance, le 19 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1853 (2008), pp. 1-3.

5- Résolution 1851 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6046° séance, le 16 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1851 (2008), pp. 1-5.

6- Résolution 1846 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 6026° séance, le 2 décembre 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1846 (2008), pp. 1-5.

7- Résolution 1831 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5957° séance, le 19 août2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1831 (2008), pp. 1-3.

8-Résolution 1831 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5957° séance, le 19 août 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1831 (2008).

9-Résolution 1831 (2008) Adoptée par le Conseil de sécurité à sa 5957° séance, le 19 août 2008, Conseil de sécurité, Nations Unies, S/RES/1831 2008.

10- Hershenzon Dani; The capitive Sea slavery communication ; and commerce in Early modern spain and the mediterraean; Pennsylvania. University of Pennsylvaniapress; 2018.

الفهرس

شكر وعرفان.....
الإهداء.....
الإهداء.....
مقدمة.....01
الفصل الأول: الإطار العام لجريمة القرصنة البحريــة.....04
المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية.....06
المطلب الأول: التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية.....06
الفرع الأول: جريمة القرصنة البحرية قبل الميلاد.....06
الفرع الثانـي: جريمة القرصنة البحرية في القرون الوسطى.....09
الفـرع الثالث: القرصنة البحرية في العصر الحديث وإلى يومنا هذا.....13
المطلب الثاني: تعريف جريمة القرصنة البحرية.....15
الفرع الأول: التعريف الفقهي لجريمة القرصنة البحرية.....16
الفرع الثاني: تعريف قانوني لجريمة القرصنة البحرية.....19
المبحث الثاني: خصوصيات جريمة القرصنة.....25
المطلب الأول صور جريمة القرصنة البحرية وخصائصها 25
الفرع الأول: صور جريمة القرصنة البحرية.....25
الفرع الثاني: خصائص جريمة القرصنة البحرية.....30
المطلب الثاني: تمييز جريمة القرصنة البحرية عن باقي المصطلحات المشابهة لها.....32
الفـرع الأول: تمييز القرصنة البحرية عن الإرهاب الدولي.....32
الفرع الثاني: تمييز القرصنة البحرية عن الجريمة المنظمة.....35
الفـرع الثالث: تمييز القرصنة البحرية عن السطو المسلح البحري.....36
الفصل الثانـي: الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية.....37
المبحث الأول: الآثار الجنائية لجريمة القرصنة البحرية.....39

المطلب الأول: أركان جريمة القرصنة البحرية.....39
الفرع الأول: الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية.....39
الفرع الثاني: الأركان الخاصة لجريمة القرصنة البحرية.....44
المطلب الثاني: الاختصاص في جريمة القرصنة البحرية.....45
الفرع الأول: ضبط وتفتيش السفن المشبوهة في أنها سفن قرصنة.....46
الفرع الثاني: عقوبة جريمة القرصنة البحرية.....49
المبحث الثاني: الجهود الدولية والإقليمية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.....52
المطلب الأول: الجهود الدولية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.....52
الفرع الأول: جهود هيئة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية.....52
الفرع الثاني: جهود المنظمات الدولية المختصة.....60
المطلب الثاني: الجهود الإقليمية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.....66
الفرع الأول: الأجهزة الأمنية المختصة.....66
الفرع الثاني: جهود المنظمات الأجنبية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.....67
الفـرع الثالث: جهود المنظمات العربية في مواجهة جريمة القرصنة البحرية.....70
خـاتمة.....72
قائمة المصادر والمراجع.....75
الفهرس.....87
الملخص.....90

الملخص:

جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الموجودة منذ الأزل، حيث عرفت تطورا على مر العصور إلى يومنا هذا، تعتبر من أخطر الجرائم الدولية التي تهدد الملاحة والأمن البحري، حاول المجتمع الدولي عن طريق ضبط تعريف لها في مجموعة من الاتفاقيات.

تخضع جريمة القرصنة البحرية إلى مبدأ الاختصاص العالمي، لتسهيل عملية ضبط القراصنة وتقديمهم أمام الجهات القضائية، في سبيل القضاء على هذه الجريمة، إلا أنها لا تزال متفشية في القرب من بعض السواحل التي تعاني عدم الاستقرار السياسي.

الكلمات الدالة: القرصنة البحرية، الجرائم، الاتفاقيات، الملاحة، الأمن البحري،