جامعة مولود معمري – تيزي وزو

كلية الحقوق والعلوم السياسية

القرصنـــة البحريـــة وانعكاساتهـا على الأمـن البحـري

مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون

فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية

إعـــداد الطالبـــة:

عيســـات راضيـــة

تحـت إشـراف الأستـــاذ:

د. بوتوشنـــت عبـد النـــور

لجنة المناقشة:

–**د / كاشير عبد القادر**، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة مولود معمري،تيزي وزو.....رئيسا

–**د/بوتوشنت عبد النور**،أستاذ محاضر(أ)،كلية الحقوق،جامعة مولود معمري،تيزي وزو ....مشرفا ومقررا

–**د / حدوم كمال**، أستاذ، كلية الحقوق، جامعة بومرداس.....ممتحنا

تاريخ المناقشة:

تشكرات

أتوجه بخالص الشكر وعميق التقدير إعترافا بالفضل والجميل إلى الأستاذ: بوتوشنت عبد النور الذي أشرف على هذا العمل وزودني بالنصائح والإرشادات في جميع مراحل إنجازه.

كما أتقدم بجزيل الشكر إلى كل من قدم لي يد المساعدة من قريب أو من بعيد

إهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى

روح والدي رحمه اللّه

الوالدة الكريمة أطال اللّه في عمرها

أختاي العزيزتان

زوجي وعائلته الكريمة

إبني محمد ريان حفظه اللّه

قائمة المختصرات

أولا: باللغة العربية

ج.ر.ج.ج.	: الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.
ص.	: صفحة.
ص ص.	: من صفحة إلى صفحة.
ع.	: عدد.
ق.ب.ج.	: القانون البحري الجزائري.
م.ج.	: المجلة الجزائرية.
ق.م.	: قبل الميلاد.

ثانيا: باللغة الفرنسية والإنجليزية

A.F.D.I.	: Annuaire Français de Droit International.
B.M.I.	: Bureau Maritime International.
C.C.I.	: Chambre de Commerce Internationale.
Code ISPS.	: Code International pour la Sécurité des Navires et des Installations Portuaires.
éd.	: édition.
N°	: Numéro.
OMI.	: Organisation Maritime International.
P.	: Page.
PP.	: de page à page.

R.G.D.I.P.	: Revue Générale de Droit International Public.
ReCAAP	: Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia
SOLAS	: Safety of Life at Sea.
Vol.	: Volume.

مقدمة

مقدمة:

تشغل المحيطات الجزء الأكبر من سطح الأرض، هذه المساحة جعلت دول العالم تعتمد كثيرا على طرق الملاحة البحرية في المرور ونقل البضائع، إذ أصبحت لها أهمية بالغة في التجارة البحرية فمعظم بلدان أسيا والمحيط الهادي تركز في بنيتها الاقتصادية على التصدير، خاصة في العصور الأولى التي لم تكن تعرف أي وسيلة نقل غير النقل البري، لكن مع ركوب الإنسان البحر عرفت نقلة نوعية وبدأت الحضارات و الشعوب بالتواصل.

يشمل مفهوم البحر عدة مجالات مختلفة كالمياه الداخلية للدولة الساحلية والبحار الإقليمية، المنطقة المتخمة، المنطقة الاقتصادية بالإضافة إلى الجرف القاري وأعالي البحار، منطقة التراث المشترك للإنسانية ولكل مجال من هذه المجالات مدلول خاص يتسم به، كما أن اختصاصات الدولة الساحلية تتسع فيما يقترب منها من مجال وتتقلص تلك الاختصاصات إلى أن تتلاشى فيما هو بعيد عنها. والملاحة البحرية الحرة مبدأ من مبادئ القانون الدولي للبحار لكن هذا المبدأ يتعرض للانتهاك والتهديد بسبب وجود عدة جرائم.

فالأمن البحري يتعرض إلى العديد من الهزات الأمنية العنيفة التي تجد طريقها صعودا على جدول سياسات الأمن الوطني والدولي، حيث أصبح البحر الآن هو ساحة المعركة المفتوحة التي تتصارع بها المصالح الاقتصادية والتجارية. فهناك العديد من المناطق البحرية المزدحمة تجاريا ارتفعت بها التهديدات البحرية على نطاق واسع مما استدعى ذلك الانتباه الدولي من اجل الحفاظ على المصالح الإنسانية والتجارية التي تتعرض للخطر و التهديد بفعل ما يسمى بالقرصنة البحرية.

تعد جريمة القرصنة البحرية من أقدم جرائم السلب والنهب التي لم تعد تقلق الأجهزة على النطاق الداخلي فقط،إنما أصبحت من المعضلات الخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بغض النظر عن طبيعة النظام السياسي للدول و درجة تطورها باعتبار أن القراصنة يعتمدون على

أساليب غير تقليدية في عملياتهم، وتكيفوا مع الواقع الدولي الجديد مستغلين الأوضاع الأمنية والسياسية في مناطق تواجدهم.

فاليوم تعطل القرصنة حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية وتهدد حياة وممتلكات الناس في كثير من دول العالم، مما يترتب على ذلك تكلفة بشرية وتجارية واقتصادية باهظة، ويوما بعد يوم تزداد التهديدات الإقليمية والدولية في البحر حتى أصبحت القرصنة البحرية الظاهرة الأكثر قلقا للمجتمع الدولي وتحتل الصدارة.

نظرا لان هذه الجريمة لا تهدد دولة معينة بالتحديد بل تهدد امن وسلامة الأسرة الدولية ككل، فقد اعتبر القرصان عدوا للجنس البشري وأفعاله موجهة ضد المجتمع الدولي، وقد استقر العرف الدولي منذ أمد بعيد على تخويل الدول حق إلقاء القبض على سفن القرصنة البحرية التي تجوب أعالي البحار أو في المناطق التي لا تخضع لسيادة أية دولة.

حيث سادت هذه الجريمة في الماضي وعادت اليوم لتنتشر في مناطق عديدة من العالم، غير انه تبقى أكثر المناطق عرضة لأخبار الصحف ووكالات الأنباء أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن، حيث أصبحت قضية دولية تثير الذعر في مختلف أنحاء العالم.

تعد الجزائر واحدة من الدول التي مستها هذه الظاهرة حيث تعرضت العديد من سفنها للقرصنة البحرية في العديد من المناطق ولعل أهم هذه الحوادث التي لا تزال أثارها راسخة في الأذهان إختطاف السفينة بليدة Mv.

تكمن أهمية الموضوع من حيث تأثيرات جريمة القرصنة البحرية وتهديداتها المتنوعة على سلامة الملاحة البحرية والحركة التجارية الدولية، هذا من جهة ومن جهة أخرى تظهر أهمية الموضوع كون أن هذه الجريمة ترتكب في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أية دولة، فهي تهدد المصلحة الجماعية للدول وبالتالي فهي تهدد الأمن والسلم الدوليين.

تهدف هذه الدراسة إلى تحديد ماهية القرصنة البحرية وإعطاء تكييف قانوني لها وتميزها عن بعض الأعمال المشابهة لها، كما تهدف هذه الدراسة للتعرف على مختلف المراحل التاريخية التي مرت بها هذه الجريمة ومعرفة مختلف التدابير الأمنية والجهود الدولية والإقليمية المبذولة في سبيل القضاء على هذه الظاهرة، وكذا الوقوف على العراقيل التي تعييق عمليات مكافحتها.

وبناءا على ما تقدم إرتئينا طرح الإشكالية التالية:

ما مدى مواكبة المجتمع الدولي لجريمة القرصنة البحرية على السفن؟

الفصل الأول

الجوانب القانونية للقرصنة البحرية

الفصـل الأول

الجوانـب القانونيـة للقرصنـة البحريـة

يعتبر الأمن بمفهومه الشامل أحد الركائز الأساسية لاستقرار الشعوب، ومن مقومات تطور المجتمعات ونموها، وبالمقابل تعتبر الجريمة بشتى صورها وتباين مواقع ارتكابها مصدر القلق ومكمن الخطر الذي يهدد أمن المجتمع.

فلا شك أن تأمين سبل العيش وطرق النقل البرية والبحرية والجوية من جوانب الأمن الهامة ذات المساس المباشر بحياة الإنسان ومصالحه، خاصة وأن أهمية الأمن البحري قد ازدادت بعد التطور الصناعي وازدهار حركة النقل عبر البحار.

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي أصبحت تتسم بالخطورة، وتنطوي على الاعتداء المباشر على الأنفس والأموال. ومع تزايد وقوع هذه الجريمة فانه لابد من إيضاح حقيقتها (مبحث 1)، كما أنه من الضروري إلقاء نظرة على الآثار المترتبة عنها (مبحث 2).

المبحث الأول

حقيقة جريمة القرصنة البحرية.

تعتبر القرصنة البحرية ظاهرة قديمة عرفها الإنسان منذ أن ارتاد البحر حيث كان العالم يرويها في القصص والأساطير، لكنها تنامت بشكل ملحوظ وبرزت إلى الوجود وأصبحت أكثر انتشارا وأشد قسوة (مطلب 1)

أخذت هذه الجريمة اتجاها مغايرا عن ذي قبل بعد تطور الملاحة البحرية وحركة النقل البحري وأصبح خطوها يتضاعف و يتفاقم، حيث أنها أصبحت تمس كيان المجتمع الدولي بأكمله، لذلك نجد إختلاف وجدال في وضع تعريف لها وكذا خلط كبير بينها وبين بعض الجرائم الأخرى، لكن رغم ذلك نجد إتفاق دولي على خطورتها وضرورة محاربتها (مطلب 2).

المطلب الأول

التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية

تعتبر القرصنة البحرية من أقدم الجرائم، وترجع جذورها إلى الوقت الذي تمكن فيه الإنسان من ركوب البحر حيث كانت موضوعا للنقوش المثبتة في نصب المعابد (فرع 1)، وعلى مر العصور ظهرت القرصنة وانتشرت لأسباب عدة (فرع 2) وأصبحت لافتة للنظر في مناطق كثيرة من العالم (فرع 3).

الفرع الأول

القرصنة البحرية قبل الميلاد

يعود تاريخ القرصنة البحرية إلى أكثر من "3000" عام قبل الميلاد من حيث وجود الجريمة، أما التسمية فتشير الوثائق إلى استخدام اسم القرصنة لأول مرة منذ حوالي "140" سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ الروماني بوليبيس[1]

كذلك يشير المؤلف كرزستوف و يلزينسكي إلى وجود وثائق تاريخية قديمة مخطوطة على لوح من الطين إلى عام 1350 قبل الميلاد منذ عهد الفرعون إخناتون تدل على وجود أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال إفريقيا[2].

حيث أنه ابتداء من القرن الخامس ق.م فرضت أثينا سيطرتها على العالم الإغريقي وتسلمت مهمة مكافحة القرصنة التي بلغت ذروتها وازدهرت في البحر الأبيض المتوسط، لذلك خصصت أثينا أسطولا مؤلفا من 60 سفينة، غير أن الجريمة عادت عندما تفككت هذه الإمبراطورية في القرن الرابع ق.م.[3]

1- إبراهيم خليل ابراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار شتات للنشر البرمجيات، مصر، 2011، ص 25.

2- علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص 51.

3- علي صلاح، القرصنة البحرية بين الماضي والحاضر، مقال منشور بتاريخ 19 نوفمبر 2008، على شبكة الانترنيت على العنوان : www.islammemo.html-72694/2008/11/19/tkareer/Tkarer/ »

أما في القرن الثالث قبل الميلاد لجأ بعض حكام المدن الساحلية على البحر الأبيض المتوسط إلى التعاون مع القراصنة لتوفير شيء من الحماية لسفنهم وموانئهم، وكانت جزيرة رودس هي مأوى لهم في هذه الفترة، ولم تكن هناك نية جادة للتخلص منهم لأنهم كانوا يمدون الأسواق بالعبيد وتجري التعاملات التجارية بما يغتصبونه من بضائع [1].

بحلول القرن الثاني ق.م بدأت مرحلة أخرى، وهي مرحلة انتشار القرصنة بشكل واسع وظهر لهم أعراف وملابس تميزهم عن غيرهم نتيجة لرضا روما عن هذه الأعمال، لما تحقق من مصالح وأهداف لحكومتها[2].

دخلت روما في هذه الفترة في صراع لا ينتهي ضد الملك بونت للسيطرة على أسيا الصغرى، ولم يجد الملك ميتردات أمامه سوى التحالف والاستعانة بالقراصنة الصقليين الذين كانوا يملكون أسطولا يزيد تعداده عن ألف سفينة، بفضل هذا الدعم تمكن الملك ميتردات من التغلغل في الأراضي الإغريقية والاستيلاء على أثينا وعدد من الجزر في بحر ايجه، ولما أصبح هذا الجنرال الروماني حاكما لروما عام 82 ق.م قرر تطهير سواحل صقلية من القراصنة المقيمين فيها.

في عام 72 قبل الميلاد عندما نزل ماركوس انطونيوس بقواته في جزيرة كريت هاجمه القراصنة وتمكنوا من إغراق أسطوله، حيث وصلت جرأة هؤلاء القراصنة إلى مهاجمة الأسطول الروماني الراسي في ميناء اوسيتيا فحطموه، ووضعوا روما على حافة مجاعة نتيجة انقطاع طريقها التجاري[3].

وفي بداية العام 67 ق.م عينت روما "قائد البحر" لوضع حد لهذه الممارسات وزودته بكل الوسائل بهدف القضاء على القراصنة في حوض البحر الأبيض المتوسط، حيث تمكن

1- إبراهيم خليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 26.

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 52.

3- محسن سعيد السيد، تاريخ القرصنة البحرية، مقال منشور بتاريخ 2009/09/04 على شبكة الانترنيت على العنوان :
Htt p : // forum.egept.com/orforum/

بأوامره الصارمة من مهاجمة أوكار القراصنة وتدمير أسطولهم، وهكذا عاد السلام والأمان إلى البحر الأبيض المتوسط واستمر الأمر كذلك حتى سقوط الإمبراطورية.[1]

الفرع الثاني

القرصنة البحرية في العصور الوسطى.

استمرت أعمال القرصنة بعد الميلاد وانتشرت في البحر الأبيض المتوسط رغم استمرار الحملات الرومانية في محاربة القراصنة، في هذه الفترة وجد أول تعريف للقرصنة البحرية في عام 100م من المؤرخ الروماني بلوتارش حيث وصف القراصنة بأنهم أولائك الذين يهاجمون دون وضع قانوني ليس فقط السفن ولكن أيضا المدن البحرية.[2]

ظهر في القرون الوسطى في شمال أوروبا أشهر القراصنة، وهم ممن يطلق عليهم بتسمية الفايكينج (Vikings) قدموا من أقصى الشمال الأوروبي[3] مهاجمين البلطيق بين عامي 800 و1100م، حيث كان هؤلاء الشماليون يمتلكون سفن كبيرة وسريعة قادرة على المناورة والإبحار في الأنهار الضيقة، وقد استهدف الفايكنج الكنائس الأوروبية الزاخرة بالأموال والذهب والفضة.[4]

كما هاجم الفايكنج باريس، فاضطر ملوك فرنسا إلى دفع مبالغ طائلة لهم حتى يتقوا شرهم، وتمكن بعضهم من الاستيلاء على منطقة نورماندي واستقروا واختلطوا بسكانها وأسسوا

1- مايا خاطر، "الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، دمشق 2011، ص 269

2- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص27.

3 - SOBRINO HEREDIA José Manuel,"le terrorisme et la piraterie maritime", in sûreté maritime et violence en mer, Bruy lont, Bruxelles, 2011, p 159.

4 - NEUKIRCHEN Amiral Heinz, Piraterie sur toutes les mers du monde. Hier et demain, 1978, p 38.

الإمبراطورية الاسكندنافية، وظلت أوربا شرقها وغربها تعاني من هجمات الفايكنج حتى إنهاء عهدهم في مطلع القرن الحادي عشر ميلادي [1].

أما في القرن الرابع عشر ميلادي ظهرت القرصنة في اليابان وامتدت إلى السواحل الكورية وأخذت في الازدياد حتى عام 1443، حيث بدأت حوادث القرصنة تتضاءل عندما سمحت كوريا للإقطاعيين اليابانيين بدخول خمسين سفينة إلى المياه الكورية، مما أسهم في الحد من نشاطها لأن أغلبية القراصنة اليابانيين ابتعدوا عن القرصنة بعد انخراطهم بأعمال التجارة [2].

في القرن السادس عشر في عهد الملك وليام الثالث ملك بريطانيا قامت سفن القراصنة البريطانية تحت الحصانة والحماية البريطانية بالإغارة على السفن التجارية الإسبانية، وكانوا يحصلون على تراخيص من حكومتهم تفضي على نشاطهم شيئا من الشرعية[3].

تمثل هذه المرحلة العصر الذهبي للقرصنة، حيث التنافس كان على أشده بين الدول القوية مثل إسبانيا وبريطانيا في سبيل تحقيق مصالحها الاستعمارية[4]، حيث ظهرت القرصنة في البحر الأبيض المتوسط نظرا للموقع الذي يتمتع به، وكان يطلق عليهم تسمية لصوص البحر. حسب عدد من المؤرخين إن كلمة لصوصية لم تطلق على القراصنة المتواجدون في السواحل الجزائرية إلا بعد أن استولى الأسبان على معظم مناطق العالم، حيث طرد القراصنة الأوروبيين منها فلجئوا إلى الجزائر [5].

1- حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص 20.

2- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 28.

3- BUTI Gilbert, « les seigneurs de la mer », le Figaro histoire, numéro 9, Aout – Septembre 2013, p 49.

4 – SOBRINO HEREDIA José Manuel, op.cit, p 160

5- مروش المنور، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني، القرصنة الأساطير والوقائع، ج2، دار القصبة الجزائر، 2009، ص 9.

كما سبق مجيء العثمانيين إلى الجزائر أسطورة بربروسة فأثناء الغزو المسيحي طلب الأندلسيون من السلطان العثماني النجدة والقيام بعمليات ضد السفن الاسبانية في القسم الغربي من المتوسط،[1] فأرسل السلطان العثماني القرصان الشهير كمال رايس واستطاع البرتغاليون في تلك الفترة من إبقاء خليج هرمز آمنا من هجمات القراصنة.

في الجزائر يرجع الفضل إلى بناء أسطول بحري إلى خير الدين بربروس بعد أن طرد الاسبان منها وبنى الجسر الممتد بين المدينة وبرج الفنار في وقت عرف فيه البحر المتوسط عمليات واسعة للقرصنة، وأصبحت عاملا مهما لبعض الدول في مداخليها وإستراتيجياتها الاقتصادية خاصة الدولة العثمانية التي كانت في حرب دائمة مع الغزو الاسباني[2].

من هنا وجب تحديد النشاط الذي كان يقوم به الرياس الجزائريين والعثمانيين الذين أطلق عليهم الإسبان والفرنسيين تسمية "قراصنة" فنشاطهم آنذاك يعتبر في التاريخ العربي جهاد من أجل حماية أرض الإسلام التي كانت تعاني من محاولات احتلال الدول الغربية[3].

فنشاط البحارة الجزائريون في ظل الحكم العثماني لم يكن قرصنة وإنما نشاط ذو طابع قانوني يهدف إلى حماية المياه البحرية والسكان والبلاد، في حين أن نشاط القراصنة الأوروبيين أو باقي القراصنة كان يهدف إلى السلب والنهب، فالدول الأوروبية كان هدفها الأساسي هو الاستعمار، وكانت القرصنة حرفتها والقراصنة وسيلتها للاستيلاء على خيرات الجزائر بشكل خاص وشمال إفريقيا بشكل عام[4].

---

1 - NEUKRICHEN Amiral Heinz , op.cit, p 218

2- مروش المنور، المرجع السابق، ص 11

3- رشاد محي الدين الإمام، الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض 1990، ص 114

4- نسيب ماللك، البحرية الجزائرية بين الماضي والحاضر، بتاريخ 24 ديسمبر 2011، عنوان الرابط :

htt p : //www.arabic-military- com/T38392-topic

الفرع الثالث

القرصنة البحرية المعاصرة.

ازدهر نشاط القراصنة منذ أن بدأت السفن الكبيرة في الإبحار لمسافات بعيدة عن السواحل، وانتشرت واتسع نطاقها، وتزايدت معدلات ارتكابها خاصة في ظل الظروف الاقتصادية والاجتماعية السيئة.

أولا : نشاط القرصنة البحرية في العصر الحديث

منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث ذلك بسبب الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة الاتجار بالعبيد بين إفريقيا وأمريكا، ووجود الدوريات الحربية في المحيط الأطلسي والهادي والكاريبي، وتعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة[1].

لكن في ثمانينات القرن العشرين عادت القرصنة البحرية من جديد على شكل عصابات منظمة تتخذ البحر ملاذا لها، تهاجم سفن الصيد والنقل والتجارة معتمدة على القوة والعنف، وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة من العالم كبحر الصين وجنوب شرق آسيا كمضيف ملقا، سنغافورة، تايلاند، الفلبين، الفيتنام، إندونيسيا وفي سواحل شرق إفريقيا وأمريكا الجنوبية خاصة سواحل البرازيل[2]. (أنظر الملحق رقم (1) ص116)

حيث استمرت القرصنة البحرية في التزايد من عام إلى آخر، وتؤكد إحصائيات وتقارير المنظمة البحرية الدولية "OMI" هذه الزيادة حيث بلغت ما بين 1999 و 2000 نسبة 52%.

الجدول التالي يبين عدد هجمات القراصنة في العالم خلال فترة 1995 إلى 2003.

---

1 – NEUKRICHEN Amiral Heinz , op.cit, p 298

2– احمد علو،" القرصنة بين العصور القديمة وعصر التكنولوجيا"، مجلة الجيش اللبناني، العدد 283، بتاريخ 2009/04/22، عنوان الرابط : htt p : //yasour. Org/news–php ? go=full new sid =836

السنة	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
العدد	188	228	252	210	300	471	370	383	402

المصدر: تقرير المنظمة البحرية الدولية الصادر في 2004/04/27 على العنوان:

WWW.OMI. Org/facilitation/mainframe. As p ? to picid = 326

كما ساعد على عودة القرصنة وانتشارها في الوقت الحاضر مجموعة من الأسباب أهمها:

1. الظروف الاقتصادية والمعيشة الصعبة التي تعيشها بعض الدول الساحلية خاصة جنوب شرق آسيا، وبعض الدول الإفريقية كالصومال.
2. الظروف السياسية والحروب الأهلية فمثلا في الصومال انهيار الدولة في 1991 يعد أحد الأسباب الرئيسية لظهور القرصنة في أطوال ساحل إفريقي.
3. ازدهار حركة النقل البحري بعد اكتشاف الطاقة ونقل الأموال والبضائع في البحار المفتوحة التي لا تخضع للسيطرة الأمنية ويتحرك فيها القراصنة بحرية تامة[1].
4. التطور التقني الكبير للسفن التي يعتمد عليها القراصنة، حيث يعتمدون على سفن وزوارق سريعة مجهزة بأحدث الأجهزة[2].
5. التسجيل المفتوح الذي تأخذ به بعض الدول وهذا يعتبر ثغرة كبيرة تستغل من قبل القراصنة.
6. عدم وجود تشريعات تحكم هذه الجرائم بشكل محدد في بعض الدول، إضافة إلى ضعف الإجراءات والعقوبات المطبقة[3].

وسنورد فيما يلي بعض أشهر جرائم القرصنة العصرية :

1- حاشي عسبلي فيدو، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2012، ص 44.

2- بوزبوجة عبد الحكيم، "القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية"، حوليات كلية الحقوق، العدد الثالث، جامعة وهران، 2011، ص 54.

3- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 87.

1. في 2004 هاجمت مجموعة من القراصنة ناقلة نفط تابعة لشركة "شيفون تكساكو" في ولاية نيجيريا بالقرب من ولاية واري ونجم عن العملية مقتل 07 بحارة.
2. في عام 2008 تم اختطاف السفينة المصرية "المنصورة" قبالة السواحل الصومالية وعلى متنها 25 بحارا، تمكنت المخابرات المصرية من استعادتها بعد دفع فدية قدرها 600 ألف دولار وترك 15 ألف طن من الاسمنت للخاطفين.

في نفس العام تم اختطاف الباخرة الأوكرانية "فانيا" أثناء توجهها إلى ميناء "مومباسا" الكيني وعلى متنها 33 دبابة إضافة إلى 20 بحارا، وطالب الخاطفون بفدية قدرها 20 مليون دولار.[1]

3. و في مطلع 2009 خطف القراصنة في بحر العرب ناقلة النفط السعودية العملاقة "سيروس ستار" والتي كانت تحمل مليون برميل من النقط قيمتها 100 مليون دولار، جنوب شرق مومباسا الكينية، وقد طلب القراصنة فدية قدرها 25 مليون دولار[2]. (أنظر الملحق رقم 4 ص119)

ثانيا : تقنيات القراصنة.

شهدت عمليات القرصنة تطورا كبيرا في التقنيات المستخدمة[3] وأصبحت أكثر تنظيما وتحديدا وجرأة في الهجمات، فبعد أن كانت مجرد هجمات بسيطة تقوم بها بعض العصابات المسلحة بغرض السطو والاستيلاء على ما تحمله السفن أو أفراد طاقمها، أضحت هجماتها تهدف لخطف سفن بل ناقلات ضخمة بأكملها[4].

1- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 28.

2- موفق محمد، "القرصنة تهديد حقيقي لأمن الملاحة"، مجلة الثقافة الاجتماعية والأمنية، العدد 491، نوفمبر 2011، ص27.

3 - جاء في تقرير أصدرته مؤسسة الأبحاث البريطانية شاتام هاوس، إن القراصنة لم يعودوا مجرد مغامرين انتهازيين، بل إن عملياتهم باتت اشد اتقانا، راجع حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 65.

4 - CABELLERO Jocelyne, « l'origine du phénomène », in la piraterie maritime, larcier, 2011, p 39.

كما أن القراصنة يستعملون نظام (GPS) في رصد ومتابعة السفن، ويقومون بتجنيد عملاء في بعض الموانئ ويزودونهم بمعلومات عن السفن، مع بيان التفاصيل المتعلقة بها كاسمها وشكلها ونوع البضاعة التي تحملها والإعلام التي ترفع، إضافة إلى توضيح خط سيرها[1].

بالإضافة إلى امتلاك القراصنة لهواتف جوالة الثريا وأجهزة الاتصالات اللاسلكية عالية التردد (VHE)، كما يستخدمون سفن تم طلاؤها بمادة تمنع أجهزة الرادار من رصدها[2]، وكذا امتلاكهم لجهاز الربط بالأقمار الصناعية (AISS) ويتميز هذا الجهاز بقدرته على رصد جميع بيانات السفن.

حيث أن نظام الربط هذا يأتي كضرورة أقرتها المنظمة البحرية الدولية "OMI" في عام 2002 تطبيقا لاتفاقية حفظ الأرواح والسلامة البحرية (SOLAS)، لا سيما البند الخامس الذي يشير بوضوح إلى ضرورة أن تحمل جميع السفن الأجهزة الملاحية الضرورية لسلامتها[3].

فعمليات القرصنة البحرية تتخذ أشكالا مختلفة حسب المنطقة التي تمارس فيها، ويمكن تناول نماذج عن الأساليب الإجرامية الأكثر شيوعا لممارستها على النحو التالي:

1. تمركز سفن كبيرة تشكل قيادة لعمليات القرصنة البحرية، ثم تنطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف وتنفيذ عملية السطو تعود الزوارق إلى السفينة الكبيرة التي يطلق عليها أسم "السفينة الأم" وهذا يعني أن السفن الكبيرة قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جدا على السواحل، وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الصغيرة الوصول إليها، وبعد تنفيذ العملية تعود الزوارق إلى السفينة التي تقوم بدور التمويه والحماية لهذه الزوارق، وقد ذكر المكتب البحري الدولي أن هذا الأسلوب من القرصنة ينتشر قبالة السواحل الصومالية[4].

1- نائلة شرف، "ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن والمحيط الهندي"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي : التهديد والاستجابة، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية "سبا"، 2010، ص 19.

2- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، المرجع سابق، ص 147.

3- نائلة شرف، مرجع سابق، ص 20

4 - HRODEJ Philippe , « devenir corsaire en 9 leçons », le figaro histoire, op.cit, p 67

2. الإغارة على السفن ومهاجمتها ليلا عندما تكون السفن مبحرة بسرعة منخفضة أثناء عبورها للمضايق البحرية، حيث يتسلق القراصنة على متن السفن لغرفة القيادة ويهاجمون الطاقم ويسلبون السفينة، وهذا الأسلوب شائع عموما في مضيف ملقا[1].
3. يلجا القراصنة في بعض البحار التي تكون سرعة السفن فيها عالية إلى مجاراتها بزوارق سريعة، ثم يتسلقون سور السفينة ويستخدمون قبضات مغناطيسية أحيانا أو عن طريق السلالم و الحبال ويسيطرون عليها، وهذا الأسلوب شائع في بحر الصين.
4. يقوم القراصنة في بعض المواقع بتوقيف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون ويرتدون الزي العسكري أحيانا، ويصعدون إلى السفينة ويسلبونها، وهذا الأسلوب أيضا وجد في بحر الصين[2].
5. يتسلل بعض شركاء القراصنة السفن وهي راسية في الميناء ثم يظهرون في عرض البحر عند القيام بالهجوم من قبل شركائهم الآخرين، وذلك بغرض مساندتهم في عملية الهجوم وهذا الأسلوب سائد في سواحل غرب إفريقيا وفي البرازيل وجنوب الولايات المتحدة الأمريكية[3].
6. حجز السفن بطريقة غير مشروعة، وفرض قيود وشروط تعجيزية عند رسوها في احد الموانئ أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح المطالبة بفدية مقابل التنازل والإفراج عنها.

يقوم بهذا الأسلوب بعض الأفراد الخارجيين عن القانون في الدول الفقيرة التي تضعف فيها سلطة الدولة والرقابة الحكومية على موظفيها التنفيذيين، وهذا التصرف يعتبر عملا فرديا لا يمثل وجهة النظر الرسمية للدولة التي تكون في الغالب عاجزة عن التخلص من هؤلاء لوجود

1- عبد العزيز إبراهيم التركي، "الملاحة البحرية التجارية قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، مرجع سابق، ص 167.

2- أنيس محمد صالح، "القرصنة البحرية وشبكة الربط الملاحي العالمي"، مقال منشور على شبكة الانترنيت في 9 فبراير 2009 على العنوان التالي : http : // www.ahl.alquran.com / arabic/show.article.php ? moin.id : 4880

3- خليل حسن، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012، ص 297

عصابات وأفراد أقوياء داخل أجهزتها، وهذا النوع من القرصنة يوجد في بعض دول شرق آسيا[1].

المطلب الثاني

ماهية القرصنة البحرية.

وضع الفقهاء منذ القديم العديد من التعريفات للقرصنة البحرية رغم صعوبة الموضوع ودقته (فرع1)، لكن مع تنامي هذه الظاهرة وشعور الدول بالخطر المتربص بها أبرمت العديد من الاتفاقيات الدولية لمكافحتها على الصعيد الدولي (فرع2).

وقد أجمع الفقه الدولي على أن القرصنة البحرية هي جريمة دولية قائمة بذاتها (فرع3)، رغم التشابه والخلط الموجود بينها وبين بعض الجرائم الأخرى (فرع4)

الفرع الأول

تعريف القرصنة في الفقه الدولي

اختلف الفقهاء في تعريف ظاهرة القرصنة البحرية نظرا لصعوبة وضع تعريف دقيق لها، ونلاحظ أنهم انقسموا في تعريفها إلى فريقين:

الفريق الأول وضع تعريف موضوعي محدد من منظور العناصر الجوهرية، بينما اكتفى الفريق الثاني بتعداد عناصرها، وسوف نبين هذه الآراء فيما يلي:

أولا : تعريف القرصنة البحرية من منظور العناصر الجوهرية.

تعددت التعريفات التي قدمها الفقه للقرصنة البحرية وإن كانت تدور في فحواها العام حول مضمون واحد، فقد عرفها محمد طلعت الغنيمي على أنها : "إثبات أعمال إكراه في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص أية دولة"[2].

1- خليل حسن، مرجع سابق، ص 299.

2- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في إبعاده الجديدة، منشاة المعارف الإسكندرية، 1985، ص 183

ويعرفها محمد سامي عبد الحميد بأنها "ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة لزوما لتحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها"[1].

كما عرفها أشرف لاشين بأنها "كل اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا لها بذلك، و يكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص"[2].

أما Dillon فيرى أن القرصنة هي الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار أو في أية منطقة خارج المياه الإقليمية لدولة بنية ارتكاب السرقة أو بنية استخدام القوة لإتمام السرقة أو أية جريمة أخرى[3].

وعرفها الفقيه PELLA أنها "أفعال العنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص بذاتهم من أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة"[4].

أما الفقيه LEFBRE فيعرف القرصنة بأنها "كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة"[5].

ثانيا : تعريف القرصنة البحرية من منظور عناصر الجريمة.

اكتفى أنصار هذا الفريق ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون تقديم تعريف محدد، فمنهم من يرى أن عناصر هذه الجريمة ثلاث وهي:

1- سعادي محمد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2010، ص 227.

2- عواشرية رقية، "قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي"، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص 59.

3- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 31.

4- بوقجوطة فؤاد، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، 2013، ص 12.

5- المرجع نفسه، ص 13.

1. أعمال إكراه: و يستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص[1].
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.
3. 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[2].

والبعض يعتبر العمل من قبيل القرصنة البحرية إذا توفرت فيه العناصر التالية :

1. أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير مشروع)
2. أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.
3. أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.
4. أن يتم في البحار العالية أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة[3].

الفرع الثاني

القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية.

لا يوجد تعريف جامع ومانع متفق عليه للقرصنة البحرية عند فقهاء القانون الدولي ولا في الاتفاقيات الدولية، ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، لكن رغم تعدد الاتفاقيات التي اهتمت بهذه الظاهرة واختلاف التعاريف إلى أن هناك إجماع على تجريم القرصنة في القانون الدولي المعاصر.

1- بهجت عبد الله القائد، "مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، مرجع سابق، ص 17.

2- المرجع نفسه، ص 18.

3- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ،2011، ص 126.

أولا : القرصنة البحرية في معاهدة جنيف حول البحر العالي لعام 1958.

تعتبر اتفاقية جنيف المبرمة في 29 أفريل 1958 والتي دخلت حيز التنفيذ في 30سبتمبر 1962 أول اتفاقية دولية تتناول موضوع القرصنة البحرية[1] وهذا التعريف يحض بإقرار عدد من الدول يصل إلى 68 دولة[2] وقد جاء تعريف القرصنة في المادة 15 منها كما يلي :

1. "أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة و موجهة:

أ-ضد أي سفينة أخرى أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

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

2. أي عمل يعد اشتراكا اختياريا في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

3. أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرتين أ و ب من هذه المادة[3].

كما أضافت المادتان 16 و 17 من الاتفاقية حالتين هما:

- أعمال القرصنة كما حددتها المادة 15 و التي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية، تمرد طاقتها وتحكم في السيطرة عليها.

1- تم تبني هذه الاتفاقية في 29 افريل 1958، ودخلت حيز النفاذ في 30سبتمبر 1962.

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 36

3- بدرية عبد الله العوضي، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، دار التأليف، الكويت، 1977-1976، ص33.

- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي حددتها المادة 15 و تنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين"[1].

يتضح من التعريف الوارد في هذه الاتفاقية أنها حددت النطاق المكاني وهو أعالي البحار، ومن جانب آخر نصت على أن الهدف من القرصنة هو تحقيق غاية خاصة وهذا يجعل دائرة الأغراض الخاصة أكثر اتساعا، كما شدد هذا التعريف على أعمال الاشتراك واعتبرها أعمال القرصنة.

ثانيا : القرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982

عندما أبرمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 خشيت دول العالم الثالث أن تستأثر الدول الصناعية الكبرى بثروات البحار بسبب ضعف بعض بنود هذه الاتفاقية، فعملت هذه الدول على إقناع منظمة الأمم المتحدة بضرورة تعديل هذه الاتفاقية تواصلت الجهود حتى أقرت[2] اتفاقية قانون البحار لعام 1982[3].

دخلت اتفاقية "قانون البحار" المبرمة في 1 ديسمبر 1982 حيز التنفيذ رسميا و أصبحت جزءا لا يتجزأ من القانون الدولي في 16 نوفمبر 1994[4].

وقد عرفت هذه الاتفاقية القرصنة البحرية في المادة 101 على النحو التالي:

" أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة :

1- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010، ص219.

2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 34

3- أقصد باتفاقية قانون البحار، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م

4- صادقت الجزائر على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 بموجب مرسوم رئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، ج. ر.ج. ج عدد 6، ولم ينشر مضمون الاتفاقية .

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة و يكون موجها:

1. في أعالي البحار، ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.
2. 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 آو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها[1].

المادة 102 "القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها. إذا ارتكبت أعمال القرصنة الواردة في المادة 101، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

أما المادة 103 تعرف سفينة أو طائرة القرصنة كما يلي " تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل"[2].

1 - VINCENT Philippe, droit de la mer, larcier, Bruxelles, p 131

2- للاطلاع على نص الاتفاقية انظر

http : //www.un.org/Detpts/los/convention.argements/texte/unclos/closidex.htm:

يرى الأستاذ صلاح الدين عامر أن تعريف القرصنة البحرية الوارد في المادة 101 من اتفاقية قانون البحار يتفق في معظم عناصره مع تعريف القرصنة الوارد في المادة 15 من اتفاقية جنيف 1958حول البحر العالي لعام[1].

وجه بعض النقد لهذا التعريف و يمكن إيضاحه من خلال النقاط التالية:

1-أن اتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تتضمن تعريف محدد ودقيق للقرصنة البحرية بل اكتفت بتعداد الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة.

2-عدم الوضوح وتحديد المصطلحات التي تناولها التعريف مثل "الأفعال غير القانونية" التي يخضع تفسيرها للعرف، والقوانين الداخلية للدول، هذا يحدث تناقضا إذا لم تكن مفسرة بشكل واضح[2]، وعليه فلو قام قائد السفينة وتعاون معه بعض أفراد الطاقم لاحتجاز أحد الركاب وحبسه لقيامه بجريمة قتل أو سرقة وفقا لما لديهم من ضبطية قضائية باعتبارهم يمثلون سلطات دولة السفينة، فإن عمل الاحتجاز هو عمل قانوني وبالتالي لا يمكن وصفه بأنه قرصنة[3].

كما تضيف الاتفاقية أن أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة، لاشك أن العمل في هذه الحالة يكون من قبيل الاشتراك في الجريمة، ويطلق على الشريك وصف المتهم أسوة بالفاعل الأصلي[4]، إلا أنه يشترط أن يقوم بالاشتراك طواعية. فلو قام بالعمل رغما عنه من خلال إكراه مادي أو معنوي ينتفي عنه وصف الاشتراك[5].

1- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبقة الثانية، دار النهضة العربية، 2000، ص 335.

2- بهجت عبد الله القائد، "الملاحة البحرية التجارية"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية ،مرجع سابق، ص21.

3- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشاة المعارف، الإسكندرية، 1999، ص 241

4- سعادي محمد، مرجع سابق، ص 228.

5- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 242.

3. أما النطاق المكاني قيد بأعالي البحار أو أي مكان يقع خارج ولاية أية دولة، وبالتالي لو اعتمدت سفينة قرصنة على أحد الجزر أو المباني آو الإنشاءات التي تقيمها دولة في أعالي البحار، فانه لا يعد مثل هذا العمل من أعمال القرصنة لخضوع تلك المنطقة للاختصاص الإقليمي للدولة صاحبة الولاية على تلك الجزيرة آو المبنى[1]
4. نجد تعارض بين المادة 1 من اتفاقية جنيف والمادة 86 من اتفاقية "قانون البحار فتحديد أعالي البحار بالنسبة للاتفاقيتين مختلف، مما يعني التعارض في الأحكام التي تطبق على أعمال القرصنة[2].
5. كما نصت اتفاقية قانون البحار نوع الواسطة المستخدمة، فالقرصنة البحرية تتخذ أحد الصور التالية:

أ- قيام طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة.

ب- قيام طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة بالاعتداء على سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ج- قيام طاقم أو ركاب سفينة حربية أو حكومية أو طائرة حكومية بالتمرد و الاعتداء على السفينة ذاتها أو الطائرة[3].

6. اشترطت المادة 101 من الاتفاقية أن يتم أعمال العنف والاحتجاز لأغراض خاصة[4]،

1- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 245

2- راجع نص المادة 1 من اتفاقية جنيف 1958 و نص المادة 86 من اتفاقية قانون البحار 1982.

3- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، 2012، ص 192

4- REMOND-GOUILLOUD Martine, droit maritime, 2eme édition, Pédone, Paris, P 154

وعليه إذا تمت أعمال العنف أو الاحتجاز تحقيقا لأهداف عامة مثل السياسة[1] أو العسكرية أو الدينية كالأعمال التي يقوم بها أعضاء منظمات التحرير الوطنية فمثل هؤلاء الأشخاص لا يسعون إلا تحقيق أهداف خاصة بهم وإنما الهدف هو تحقيق أهداف عامة في التحرر أو التخلص من الاستعمار[2].

كما لم يشترط النص وجود دافع الربح وإنما اكتفى بعبارة "الأغراض الخاصة" يشمل بذلك جميع الأعمال التي يكون الدافع لها الربح أو الكراهية أو الأخذ بالثأر[3].

أما المشرع الجزائري فقد نص على القرصنة البحرية ضمن الجنايات البحرية التي تمس نظام الملاحة البحرية، وذلك في نص المادة 519 من القانون البحري الجزائري.

"... تعتبر أعمال قرصنة :

- كل فعل قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسارة يتسبب فيها الطاقم أو الركاب والموجهة:
  - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك الموجودة على متنها في أعالي البحار
  - ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأملاك في مكان لا يخضع لقضاء أية دولة
- كل مشاركة إرادية في استعمال سفينة، عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة"[4]

والملاحظ في التعريف مقارنة مع ما ورد في اتفاقية قانون البحار في المادة 101[5].

1- تقول محكمة الاستئناف البريطانية في هذا الصدد "القرصان رجل ينهب البضائع على متن سفينة يختارها بالمصادقة لأغراض شخصية، وليس رجلا يستولي ببساطة على أموال دولة معينة لأغراض سياسية" راجع نقلا : بهجت عبد الله القائد، مرجع سابق ص 36.

2- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 240.

3- محمود الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان،2008،ص468.

4- المادة 519 من الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 المتضمن (ق.ب.ج)،(ج.ر.ج.ج)عدد1998/47 والمعدل بالقانون 10-04،المؤرخ في 15اوت2010، (ج.ر.ج.ج) عدد 2010/46.

5- راجع نص المادة 101 من اتفاقية قانون البحار.

أنه لم يذكر الهدف من القرصنة، إذا كان هدف عام أو خاص، كما لم يتعرض لأعمال التحريض على القرصنة البحرية. وبما أن الجزائر صادقت على الاتفاقية فلا بد من التناسق بين النص الداخلي ونص الاتفاقية التي تسمو عليه.

ثالثا : القرصنة البحرية في اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة سلامة الملاحة البحرية لعام 1988.

على إثر الاعتداء الذي تعرضت له سفينة الإيطالية "Achille Lauro" عام 1985 على أيدي فلسطين والتهديد بإعدام الرهائن في حالة عدم الاستجابة لمطالبهم، وعلى إثر مقتل أحد الرهائن الذي كان يحمل الجنسية الأمريكية، تم في إطار OMI طرح قضية أمن الملاحة البحرية وحمايتها من الأعمال غير المشروعة حيث تم إبرام اتفاقية في 10 مارس 1988م التي دخلت حيز التنفيذ عام 1992[1]. وقد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 97-373المؤرخ في 30سبتمبر 1997،(ج.ر.ج.ج)عدد 1997/65.

تناولت هذه الاتفاقية في نص المادة 3 منها الأعمال التي تعد قرصنة أو أعمالا غير مشروعة ضد الملاحة البحرية، والملاحظ أن نص هذه الاتفاقية لم يحدد مكان ارتكاب الجريمة، وذلك على خلاف نص المادة 15 و101 من الاتفاقيتين السابقتين، وعليه تكون هذه الاتفاقية قد نضمت الجرائم التي تقع في المياه الإقليمية للدول، والتي تخرج من اختصاص الاتفاقيتين غير أن هذه الاتفاقية استعملت عبارات غير دقيقة من شأنها منح سلطة تقديرية واسعة للسلطة المختصة لتكييف الفعل إذا كان قرصنة من عدمه[2].

كما أكدت هذه الاتفاقية على أهمية تعزيز التعاون الدولي في مجال استنباط إجراءات فعالة وعملية لتفادي الأعمال غير المشرعة المرتكبة ضد الملاحة البحرية، ونصت المادة 4

1 - DJAMCHID Momtaz. « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », annuaire français de droit international, Paris. vol 34, 1988, p 589-591.

2- عواشرية رقية، مرجع سابق، ص 58

من الاتفاقية على أن هذه الاتفاقية تطبق إذا كانت السفينة تبحر أو مخطط لها أن تبحر في أو خلال المياه التي تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة.[1]

رابعا : القرصنة البحرية في اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

تناولت هذه الاتفاقية تعريف القرصنة من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة[2] حيث تنص المادة 3 من هذه الاتفاقية على ما يلي :

1. "يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي :
2. الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد أو استعمال أي نمط من أنماط الإخافة.
3. أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد الشخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الأمنية بتلك السفينة.
4. أو تدمير السفينة، أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، مما يمكن أن يعرض في خطر الملاحة الأمنية تلك السفينة.
5. أو الإقدام بأي وسيلة كانت على وضع جهاز تدمير أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي على تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، مما يعرض الملاحة الأمنية لتلك السفينة للخطر[3].
6. أو تدمير المرافق الملاحية أو إلحاق الضرر بها أو عرقلة عملها.

---

1 -PANCRACIO Jean- Paul, Droit de la mer- 1er édition, Dalloz, Paris, 2010 p 447

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، ج،ر،ج،ج، الصادرة في 14 نوفمبر 2010 ،عدد 69، ص 4.

3- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 37.

7. ويرتكب أي شخص جرما إذا قام بالتهديد بارتكاب أي من الأفعال التي نصت عليها الفقرة ب و ج و هـ من الفقرة 1 إذا كان من شأن هذا التهديد تعريض الملاحة الأمنية للسفينة للخطر"[1].

وأضافت المادة 3 مكرر ثانيا والمادة 3 مكرر ثالثا مجموعة من الأفعال التي يعتبر مرتكبها مجرما[2].

الفرع الثالث

التكييف القانوني للقرصنة البحرية.

القرصنة البحرية ظاهرة خطيرة تهدد السلم والأمن الدوليين وهي من الجرائم الدولية التي اتفق القانون الدولي على ضرورة مكافحتها.

أولا : القرصنة البحرية جريمة قائمة بذاتها.

القرصنة البحرية جريمة كاملة تقوم على ثلاثة أركان وهي ذاتها التي يجب توفيرها في الجرائم الجنائية الأخرى وهي:

1. **الركن الشرعي** : ويقصد بالركن الشرعي وجود نص يجرم الفعل وجريمة القرصنة البحرية مجرمة ومعاقبة عليها على أساس عرفي، ومجرمة وفقا لمبادئ القانون الدولي المستقرة عن طريق الاتفاقيات الدولية[3].

أ- **التجريم على أساس عرفي** : بناءا على خطورة هذه الجريمة وأثارها الوخيمة فلقد كانت ومنذ عهود طويلة ينظر إليها العرف على أساس أنها نهب للممتلكات واغتناما بحريا عدوانيا، ولذلك اتفق الفقهاء قديما على اعتبار القراصنة أعداء الجنس البشري فجرمت على هذا الأساس[4].

1- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، 42.

2- راجع نص المادة 3 مكرر 2 ومكرر 3 من الاتفاقية.

3- بوزبوجة عبد الحكيم، المرجع السابق، ص 50

4- الحفناوي مصطفى، قانون البحار الدولي في زمن السلم، دار الهنا للطباعة، 1962 ص 52.

ويعد القانون الإنجليزي الذي أصدره الملك "هنري الثامن" في عام 1516 من أوائل القوانين الوطنية المعنية بمكافحة ومقاضاة القراصنة[1]، ثم جرمت في بعض الأنظمة الداخلية لبعض الدول كإيطاليا، وبعد ذلك جاء تجريمها في إطار تجريم النهب في تعليمات لاهاي الصادرة في 29 جويلية 1899 في المادة 47، ثم الاتفاقية الرابعة الصادرة في 18 أكتوبر 1907[2].

ب- التجريم في الاتفاقيات الدولية.

كان تجريم القرصنة البحرية لأول مرة على أساس دولي رسمي بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار في افريل 1958 وجاء ذلك في المواد من 14 إلى 23[3].

حيث تم تجريمها بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982، التي تضمنت أحكام تفصيلية تخص هذه الجريمة في المواد من 100-107 وهنا التجريم كان واسع النطاق لأن هذه الاتفاقية تعتبر دستور المحيطات[4].

كما تم أيضا تجريم القرصنة في اتفاقية روما للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988 والمعدلة في 2005 حيث تضمنت هذه الاتفاقية الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد القرصنة البحرية جزءا منها[5].

2. الركن المادي:

يتمثل الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية في أفعال العنف المادية التي تؤدي إلى النتيجة المقصودة، ويتكون هذا الركن من ثلاثة عناصر أساسية هي: السلوك الإجرامي والنتيجة والعلاقة السببية بين السلوك الإجرامي والنتيجة المقصودة[6].

1- خليل حسن، مرجع سابق، ص 291

2- بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص 51

3- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 115.

4- خليل حسن، مرجع سابق، ص 296

5- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق ص 47

6- حاشي عبسلي فيدو، مرجع سابق، ص 66.

فالركن المادي في جريمة القرصنة البحرية هو إتيان أي عمل من أعمال العنف[1] أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو الطائرة أو المسافرين على متنها والمنصوص عليها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982، سواء كانت تلك الأعمال غير المشروعة موجهة ضد الأشخاص أو الأموال، كما أنه لا يعتد بما إذا كانت جسمانية أو مجرد الحد من حرية الضحايا، ولكن يشرط أن تكون أعمال العنف المرتكبة ضد السفينة أو الطائرة أو أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداء الجريمة[2].

كما يكفي لقيام جريمة القرصنة الشروع في إرتكاب الفعل المادي المكون لها، ويدخل في إطار الأفعال المادية أعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة والتمويل والتسهيل والتحريض المنصوص عليها في المادة 15 من اتفاقية جنيف 1958 والمادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982[3]

3. الركن المعنوي:

يتمثل الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية في القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة، وهذا يعني وجوب توفر إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها لدى فاعلها، مع العلم بما سيترتب عليها من نتائج على الأمن والسلم في البحر[4].

وفضلا عن توفير القصد الجنائي العام، يجب أن يتوفر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في نية الكسب الخاص"[5]، وهي تعد أحد العناصر الأساسية لتمييز بين القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال[6].

1-يقول الأستاذ عبد الرحمن علام في تحديد مفهوم العنف "العنف لا يختلف في نطاق القانون الدولي عن نطاق القانون الجنائي الوطني فهو كل وسيلة قصرية لغل المجني عليه عن المقاومة ويدخل في نطاقه كل أفعال العنف ضد الحياة أو ضد الكرامة، نقلا عن علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 67

2- عواشرية رقية، مرجع سابق، ص 60.

3- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 67.

4- بهجت عبد الله القائد، مرجع سابق، ص 23

5- محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 191

6- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 43

ثانيا : القرصنة البحرية جريمة دولية.

يعرف الفقيه SALDANA الجريمة الدولية "بأنها تلك الجريمة التي يترتب على وقوعها إلحاق الضرر بأكثر من دولة"

كما يعرف LOMBOIS الجريمة الدولية أنها تمثل عدوانا على مصلحة أساسية للمجتمع الدولي تتم بحماية النظام القانوني الدولي من خلال قواعد القانون الدولي الجنائي أو هي تصرفات مضادة لقواعد القانون الدولي، لانتهاكها المصالح التي تهم الجماعة الدولية والتي قررت حمايتها بقواعد هذا القانون"[1]

فتعد جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية لتوفيرها على الركن الدولي، ذلك استنادا إلى معيار المصلحة الدولية، فالجريمة تعد دولية إذا كان من شان السلوك غير المشروع المكون لها المساس بالمصلحة وكيان الجماعة الدولية[2]، بينما تكون داخلية في حالة تخلف هذا الشرط، ولا جدال بأن جريمة القرصنة البحرية تمس بالمصلحة الدولية، فأثار القرصنة لا تبقى حبيسة شركات السفن والدول المالكة لها وكذا الدول المطلة على البحار والمحيطات وإنما تتعدى إلى كيان المجتمع الدولي بأكمله[3].

كما تأخذ جريمة القرصنة البحرية صفة الدولية لاعتبارات أهمها تجريمها على سبيل التعيين في القانون الدولي العام في الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية جنيف 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982، والاعتبار الأخر هو وقوعها في المياه الدولية أو ما يطلق عليه بأعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة[4].

1- هناك من الفقهاء من يرى أن القرصنة البحرية تقوم حتى في المياه الداخلية، فمن يقوم بحملة ضد سفن راسية في الموانئ يعتبر قرصانا تختص كافة الدول بمعاقبة، ولكن هذا الرأي لا يستقيم مع حقوق الدولة الشاطئية واختصاصها، راجع في هذا الرأي، محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 184.

2- بدرية عبد الله العوضي، مرجع سابق، ص 32

3- عواشرية رقية، مرجع سابق، ص 61

4- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 52.

الفرع الرابع

تمييز القرصنة البحرية عن بعض الأعمال المشابهة

إن شيوع الحوادث ذات الخطر العام وتنوعها وتعدد أهدافها واختلاف وسائلها وطرقها قد أدى إلى الخلط بين بعضها البعض وعليه سوف نحاول التمييز بين القرصنة وغيرها من الجرائم الشائع الخلط بينها.

أولا : القرصنة البحرية و أعمال الثوار

حدث فيما مضى خلط كبير بين أعمال القرصنة والأعمال التي يرتكبها البحارة الثائرون فقد لجأت بعض الدول إلى وصف مثل هذه الأعمال بالقرصنة[1] ، وقد لاحظت لجنة القانون الدولي فرقا ظاهرا بين القرصنة وبين أعمال الثوار ورأت أن أعمال العنف التي يرتكبها طاقم سفينة ما أو ركابها أثناء وجودها في أعالي البحار تكون موجهة ضد السفينة نفسها أو ضد الأشخاص أو البضائع التي تحملها أو ضد سفن الدولة التي يثورون عليها لا تشكل حالة قرصنة وإنما هي أعمال ثورية والجهة المختصة باتخاذ الإجراءات ضد المتمردين هي دولة علم السفينة المتمردة[2]، وأعمال الثوار قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي يوجه إليها هذه الأعمال وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق من قبل الدولة التي اعترفت بالثورة وتبعا لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الغرض سفن قرصنة[3] أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يجب التفرقة بين فرضين:

الفرض الأول : يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم ضد سفن الدولة الثائرين عليها، وفي هذه الحالة لا يجوز للدولة أن تتدخل في هذه العمليات ما دام أنها لا تتعدى إلى سفن الغير أو تحصل في المياه الإقليمية لدولة أخرى وهذا ما أخذت به انجلترا في لوائحها البحرية[4]

1- محمد مسلم سلامة الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 200.

2- الحفناوي مصطفى، مرجع سابق، ص 56.

3- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة ومخاطرها على البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 133.

4- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 187.

لهذا السبب لم تتدخل بريطانيا عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجة بالرغم من إعلان الحكومة الاسبانية أن الثوار قراصنة[1] كما رفضت الولايات المتحدة طلب فنزويلا بان تعامل السفينة الألمانية فالك (FALK) على أنها سفينة قرصنة لان الثوار استخدموها في أوت 1929 لمهاجمة كومانا (Cumana) وردت الحكومة الأمريكية بأنه ليس من قاعدة في القانون الدولي تلزم بان تعامل السفينة على أنها سفينة قرصنة لمجرد أنها استعملت في محاولة ثورية فاشلة[2].

الفرض الثاني: وهو الذي يوجه فيه الثوار أعمال العنف على السفن التابعة لدول أخرى، فان هذه العمال تعتبر من قبيل القرصنة البحرية مادام انه يمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة تهدد الأمن وسلامة الملاحة البحرية[3]

ثانيا: القرصنة البحرية و الجريمة السياسية

يقصد بالجريمة السياسية "الفعل[4] الذي يتجه نحو الإضرار بالسلطة العامة أو بالأجهزة والمؤسسات الحكومية التي تتولى تصريف شؤون البلاد إذا وقع ذلك الفعل "بدافع سياسي"

ونعني بالدافع السياسي "الرغبة في الاصطلاح والتدبير الأمثل لشان أو أكثر من شؤون الدولة تحقيقا للمصلحة الوطنية"

هذا يعني أن للجريمة السياسية معيارين:

المعيار الشخصي "الباعث على ارتكاب الجريمة" والمعيار الموضوعي "طبيعة الحق المتعدى عليه"[5]، وعليه فبالعودة إلى جريمة القرصنة البحرية نجد أن هناك اختلاف بينها وبين

1- عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص 244.

2- سعادي محمد، مرجع سابق، ص 230.

3- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 188.

4- يرى البعض أن المظهر الخارجي للفعل كافي دون التحويل في الأعماق لأنه صعب ومرتبط بالدوافع النفسية لمزيد من التوضيح انظر: محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 186.

5- علي حسن الشرفي، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية"، من كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2002، ص 61.

الجريمة السياسية يتمثل في الدافع السياسي الذي هو جوهر هذه الجريمة[1]

في هذا السياق سنورد بعض القضايا التي تم تصنيفها على أنها قرصنة بحرية ولكن في الحقيقة هي ليست كذلك:

1. قضية السفينة البرتغالية "سانتا ماريا" التي استولى عليها القبطان(GAALVAO) وكان على متنها عدد كبير من الركاب ينتمون إلى جنسيات مختلفة، وسار بها رجال جالفاو في البحر العالي، وذلك يقصد لفت أنظار الرأي العام العالمي إلى المعارضة التي تقوم في البرتغال ضد حكم الدكتاتور سالازار[2] ونتج عن هذه العملية موت أحد أفراد الطاقم وفي الأخير قام المتمردون بتسليم السفينة في ميناء محايد.

   حيث اعتبرت كل من إسبانيا والبرتغال هذا العمل من أعمال القرصنة ولكن في حقيقة الأمر هو ليس كذلك لتخلف ركن "الغرض الخاص" فالهدف هنا سياسي وبالتالي القضية ليست قرصنة بحرية[3]

2. كما تجد أيضا قضية بين سردينيا ونابولي بخصوص السفينة "gaston" وتفاصيل المنازعة أن السفينة المذكورة خرجت متجهة إلى تونس وما آن وصلت إلى البحر المفتوح حتى ثار ركابها واستولوا عليها ، حيث أطلقوا سراح بعض المعتقلين السياسيين الذين كانوا على ظهر السفينة ثم اتجهوا إلى نابولي بغية إشعال الثورة ، ولكن السفينة "نابولي" تمكنت من القبض عليها وحكمت المحكمة بمصادرتها على أساس أنها قامت بأعمال قرصنة، وقد أفتى الفقيهان البريطانيان TWISS و PHILLIMORE بأن هذا القبض غير سليم وأنه يجب التمييز بين الثورة وأعمال القرصنة[4]

1- SOBRINO HEREDIA José Manuel, op.cit, p 158

2- LE HARDY DE BEAULIEU Louis -, la piraterie maritime à l'aube du XXI ème siècle, R.G.D.I.P, tome 115 2011 N° 3, p 656.

3- بهجت عبد الله القائد، مرجع سابق، ص 34

4- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 186.

3. وهناك سابقة أخرى حدث مع السفينة التركية "مرمرة" في 15 /2010/5 حيث توجهت السفينة حاملة للعلم التركي إلى غزة مع عشرة ألاف طن من المعونات الإنسانية لسكان القطاع ، فقامت القوات البحرية والجوية الاسرائلية بمهاجمة السفينة في المياه الدولية، والتي كان على متنها 600 متضامن عربي و أجنبي لإغاثة أهالي غزة بالغذاء والدواء[1] فقامت إسرائيل بأمر من وزير الحرب ايهود براك بالاعتداء على قافلة الحرية و قتل 9 أشخاص من أفراد الطاقم وفقدان 3 منهم[2] ، ولقد تم تصنيف الاعتداء على أساس أنه قرصنة بحرية لكن بالرجوع إلى الشروط الواردة في م 101 من اتفاقية قانون البحار نجد أن :

- الاعتداء تم في البحر العالي وهو عمل غير مشروع من سفن وطائرات ضد سفينة لتحقيق أهداف عامة وليست خاصة فالهدف هنا هو سياسي محض وعليه لا يمكن تصنيف الاعتداء الإسرائيلي على قافلة الحرية على أنه قرصنة.

ثالثا: القرصنة البحرية والسطو المسلح

نظرا لأن تعريف القرصنة البحرية في الاصطلاح القانوني مقيد بالتحديد المكاني وهو وقوعها في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة، فقد اضطرت الأنظمة البحرية الدولية "OMI" إلى وضع مصطلح الأفعال التي تقع في المياه الخاضعة لسيادة الدول وهو مصطلح "السطو المسلح" على السفن[3]

وقد عرفته "OMI" في قرارها رقم "22" 0922 في عام 2001 كما يلي:

1- ماهر حامد محمد الحولي، عبد القادر صابر جرادة، "العدوان الإسرائيلي على سفينة الحرية"، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد التاسع عشر، عدد 2،2011، ص 1.430

2- المرجع نفسه، ص 431.

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

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"[1]

من خلال تعريف كل من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن يتضح الفرق بينهما في مكان وقوع الجريمة ويترتب على هذا التفريق أثر قانوني يتعلق بحق القبض على مرتكبي الجريمة ففي حالة السطو المسلح يكون من حق الدولة صاحبة الولاية على المياه، أما في حالة القرصنة البحرية فالحق مشروع لأية دولة بواسطة سفنها الحربية[2] ومن جانب أخر فإنه كلا من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن يعد جريمة ومخالفة قانونية فالأولى مخالفة للقانون الدولي والثانية مخالفة للقانون المحلي[3].

فيعتبر السطو المسلح قرصنة من الناحية التقنية أي من ناحية طريقة التنفيذ والوسائل المستخدمة كما أن كلاهما ينطوي على العنف في معظم الأحوال وهما متفقان من حيث الأهداف والبواعث[4].

رابعا: القرصنة البحرية والجريمة المنظمة

1-تعريف الجريمة المنظمة:

الجريمة المنظمة هي ذلك الإجرام الذي يؤخذ طابع الاحتراف المعتمد على التخطيط المحكم والتنفيذ الدقيق والمدعم بإمكانيات مادية تمكنه من تحقيق أغراض مستخدما في ذلك كل الوسائل المشروعة وغير المشروعة معتمدا في ذلك على قاعدة من المجرمين المحترفين الذين يمثلون الوجه المباشر للجريمة"

1- علي بن عبد الله الملحم ،مرجع سابق، ص 48.

2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 42.

3- يرى بعض الفقهاء أن القرصنة داخلة في نطاق السطو المسلح، ولذا يفضلون إطلاق مصطلح "القرصنة البحرية" على ما يقع في أعالي البحار، ومصطلح "القرصنة البحرية الإقليمية" على ما يقع في المياه الإقليمية، وتطبق الأحكام التي تتوافق مع كل مصطلح، راجع في ذلك علي بن عبد الله الملحم، ص 49.

4- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 43.

ويعرفها الأنتربول على أنها "جماعة من الأشخاص التي تقوم بحكم تشكيلها بارتكاب أفعال غير مشروعة بصفة مستمرة وتهدف أساس لتحقيق الربح دون تقييد بالحدود الوطنية"[1]

كما عرفها جون لاندسكو في دراسته عن الجريمة في شيكاغو عام 1929 كما يلي "أن الجريمة المنظمة لدى ممارسيها هي نشاط له ما يبرره رغم الرفض الاجتماعي لتلك الأنشطة، إلا أن الحس الأخلاقي لدى مختلف مستويات الجريمة المنظمة يتم تخديره بجرعات متواصلة تعطي أفراد ومجموعات المنظمة شعورا نفسيا تبريريا بأن ما يمارسونه من سلوكيات هو حق لهم أجبرتهم عليه إما ظروفهم الشخصية أو ظروف المجتمع التي تقع أنشطتهم بداخله"[2]

ويعرفها آخرون أنها "تنظيم جماعي ومستمر للأشخاص يستخدمون الإجرام والعنف والفساد من أجل الحصول على السلطة والمال وأهم خصائص هذه الجماعات الاستمرارية والبناء التنظيمي والإجرام والعنف والعضوية القائمة على الانتماء والولاء والرغبة في الإفساد بهدف السيطرة والربح"[3]

2-العلاقة بين الجريمة المنظمة والقرصنة البحرية:

أ. أوجه التشابه :

1. تعتمد كل من الجريمة المنظمة والقرصنة البحرية على نشاطات تنظيمية سرية معقدة تفضي نوع من الرهبة والسرية على العمليات الإجرامية في ظل مجموعة من المبادئ والقواعد الداخلية الصارمة القصوى لكل من تحالفها والمتعاملين معها
2. تماثل الهياكل التنظيمية للإجرام المنظم والقرصنة البحرية في طبيعتها العابرة للحدود ووسائلها غير المشروعة

1- عبد الفتاح مصطفى الصيفي،" التعريف بالجريمة المنظمة"، من كتاب الجريمة المنظمة – التعريف و الأنماط والاتجاهات، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص 27

2- محمد بن سليمان الوهيد، "ماهية الجريمة المنظمة"، من كتاب الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003، ص 52.

3- علي بن عبد الرزاق جلبي، "الجريمة المنظمة والبناء الاجتماعي"، من كتاب الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي، ص62.

3. وحدة التهديدات التي تشكلها الجرائم المنظمة والقرصنة على الأمن والاستقرار الوطني والدولي[1] .

ب. أوجه الاختلاف :

1. أن القرصنة تسعى إلى تحقيق أهداف مالية وهذا الهدف بالنسبة للبعض هو الرزق وإعالة مجتمعاتهم كما هو الحال لدى بعض القراصنة الصوماليين، أما الجريمة المنظمة فهدفها هو الثراء كالمافيا الإيطالية.

2. في اغلب الأحيان يستعمل أصحاب الجريمة المنظمة الاغتيالات حتى وإن تحصلوا على ما يصبون إليه عكس القراصنة الذين يتحقق هدفهم في الحصول على المال[2].

حيث توضح التحليلات الأمنية في الوقت الحاضر أن القرصنة 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[3]

خامسا : القرصنة البحرية و الإرهاب

1. تعريف الإرهاب:

يشير مجرد الكلام عن الإرهاب عدة تساؤلات وجدال بسبب المشكلات التي تحيط بتعريف هذه الظاهرة وتحديد دوافعها وأبعادها وقد عرفها عبيد "الإرهاب هو الأفعال الإجرامية الموجهة ضد الدولة والتي يتمثل غرضها أو طبيعتها في إشاعة الرعب لدى شخصيات معينة

1- حسام الدين بوعيسى، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012-2013، ص 150.

2- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 151.

3- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 24

أو جماعات من الأشخاص أو عامة الشعب، وتتسم الأعمال الإرهابية بالتخويف المقترن بالعنف مثل أعمال التفجير وتدمير المنشات العامة والقتل الجماعي,,,"[1]

وعرفه بسيوني "بأنه إستراتيجية عنف محرم دوليا تحفزها بواعث عقائدية وتتوخى أحداث عنف مرعب داخل شريحة خاصة من مجتمع معين، لتحقيق الوصول إلى السلطة أو القيام بدعاية لمطلب أو لمنظمة بغض النظر عما إذا كان مقترفو العنف يعملون من أجل أنفسهم ونيابة عنها أو نيابة عن دولة من الدول"[2]

أما الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب 1998عرفته في المادة الأولى بأنه: " كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به، أيا كانت دوافعه أو أغراضه تقع تنفيذه لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم ، أو تعريض حياتهم أو حرياتهم وأمنهم للخطر أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة والخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر"[3]

2. حقيقة صلة القرصنة البحرية بالجرائم الإرهابية :

إن التأمل في أوصاف الجرائم الإرهابية وأوصاف جريمة القرصنة البحرية يكشف عن وجود صلة قوية و شبها كبيرا بينهما ، ولكن الضبط الدقيق لهذه الصلة أو ذلك الشبه على النحو الذي يمكن معه وضع التكييف المناسب لجرائم القرصنة يوجب البحث عن عناصر الجرائم الإرهابية وعناصر جرائم القرصنة ثم إجراء المقارنات بينهما لتحديد حظ الثانية من أوصاف الأولى.

هذا يعني أننا سنجعل الجرائم الإرهابية هي الأساس ثم نبحث في أهم مقومات وأوصاف جرائم القرصنة البحرية لتحديد درجة التشابه بينهما كما يلي[4]:

1- محمد فتحي عيد، واقع الإرهاب في الوطن العربي، أكاديمية نايف العربية للعلوم المنية، الرياض، 1999، ص 23.
2- محمد فتحي عيد، مرجع سابق، ص 24.
3- محمد مسعود قيراط، الإرهاب، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2011، ص 62.
4- علي حسن الشرفي، مرجع سابق، ص 27.

أ-صفة العنف و التهديد:

تتصف الجرائم الإرهابية بأنها من جرائم العنف إذ أن هذه الصفة هي التي تجعل هذه الطائفة من الجرائم مخيفة ومرعبة فالعنف والقسوة هو ما يبعث على الفزع ومن ثم يجعل العمل إرهابيا[1]

وبالتأمل في معنى القرصنة يظهر أنها من أعمال العنف التي تعتمد على القوة وشدة البطش في إخافة المجني عليه وقهر قوته ويكون للقهر والمغالبة في القرصنة معنى أعمق وأشد لكونها تقع في مكان يتعذر معه على المجني عليهم الاستغاثة والاستنجاد بالغير[2]

هذا يعني أن عنصر العنف هو جوهر الجرائم الإرهابية وهو كذلك في جرائم القرصنة وإن اختلف الأسلوب إذ من الطبيعي أن لكل جريمة أفعال تتفق مع طبيعتها[3]

ب-صفة الغرض و الباعث :

تهدف الأعمال الإرهابية إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم أو إيذائهم أو تعريض حياتهم أو حرياتهم أو أمنهم للخطر واستنادا إلى هذا الحكم يمكن القول أن أهداف العمل الإرهابي ليست متعارضة مع أهداف القرصنة البحرية فأعمال القرصنة البحرية عادة ما تتصف بكل أو أغلب صفات العمل الإرهابي فهي أعمال من شأنها إلقاء الرعب في أنفس المعرضين لها وترويعهم وإيذاؤهم وتعريض حياتهم وأمنهم وحرياتهم للخطر ولا يختلف عنها إلا في صفة العموم التي تفيدها كلمة "بين الناس" فأخطار القرصنة البحرية قد تكون أضيق في نطاقها وأخص في أهدافها فهي لا تقع إلا في البحار وتهدف إلى السلب والنهب أو القتل أو الخطف أو كل ذلك

حيث سمي القراصنة "بلصوص البحر" لكونهم يغيرون على السفن بغرض النهب والسلب لا بغرض التدمير والتخريب فإن حصل شيء من ذلك فهو عرضي وغير مقصود وهذا

---

1 - SOBRINO HEREDIA José Manuel, op.cit, p 170

2 - Ibid, p 171.

3- علي حسن الشرفي، مرجع سابق، ص 28.

يعني أن أعمال القرصنة البحرية هي جزء من الأعمال الإرهابية ذات طبيعة خاصة اقتضتها الجريمة فهي إذن إرهاب مخصوص في نطاقه وأغراضه[1] وفي هذا الإطار صرح شريف شيخ أحمد رئيس الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة في عام 2010 عن وجود علاقة تفاعل حقيقة بين الظاهرتين وأضاف أن بلاده تواجه خطر مزدوجا بتمثل في الإرهاب الدولي والقرصنة[2]

أما في شان البواعث، فان للإرهاب أهداف أوسع وأشمل من أهداف القرصنة فتحرك الجناة في الجرائم الإرهابية لبواعث سياسية أو اقتصادية أو عرفية أو غير ذلك في حين أن الهدف من القرصنة هو المكسب[3]

وعليه يمكن القول أن جرائم القرصنة البحرية هي صورة خاصة من صور الجرائم الإرهابية وهذا ما تؤكده المادة (3) من الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب حيث نصت الفقرة (3) منها على انه "كما تعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ما يتعلق منها بالقرصنة البحرية[4]

1- علي حسن الشرفي، مرجع سابق، ص 29.

2- مرجع نفسه، ص 30.

3- CUDENNEC Annie, '' Terrorisme et piraterie maritimes'', in sureté maritime et violence en mer, op.cit, pp 194-195

4- علي حسن الشرفي، مرجع سابق، ص 31.

المبحث الثاني

الآثار المترتبة على القرصنة البحرية

تشكل القرصنة البحرية اعتداءا على مبدأ حرية الملاحة في البحار ولهذا فقد اتفقت الدول على محاربتها وتعقب القراصنة حتى استقر في هذا الشأن عرف دولي يعتبر القرصان عدو للجنس البشري لأن أفعاله موجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها (مطلب 1)

كما تمس القرصنة مصالح التجارة الدولية وتهدد حياة وممتلكات الناس في كثير من دول العالم مما يترتب على ذلك تكلفة بشرية وتجارية واقتصادية باهظة (مطلب 2)

المطلب الأول

الآثار القانونية للقرصنة البحرية

إذا كان النظام القانوني للبحر العالي يقضي بأن لا يخضع لأي قانون وطني فذلك لا يعني أن تسوده الفوضى ويترك مسرحا للجرائم (فرع 1) بل إن مبدأ الحرية يستلزم أن يسود البحار العالية الأمن والنظام اللذان يتطلبان بدورهما وجود سلطة تقوم بضبط المجرمين (فرع 2) ومحاكمتهم (فرع 3).

الفرع الأول

حق الزيارة droit de visite

القرصنة البحرية جريمة موجهة ضد كيان الجماعة الدولية وهذا يقتضي ضرورة العمل الدولي المشترك لمكافحتها ومن ثم إذا توفرت أسباب جدية تبرر الشك أن السفينة هي سفينة قرصنة يحق للسفن الحربية لجميع الدول بزيارتها وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من المراعاة والتعويض عن الأضرار التي قد تنتج في حالة انتفاء الشبهة[1]

أولا: حق الاقتراب من السفن وزيارتها

عند الاقتراب من السفينة يجب أولا التحقق من رفع العلم[2]فإذا لم تكن السفينة ترفع علمها فيجب أن تبادر إلى رفعه ليتم التأكد من جنسيته السفينة[3] ففي حالة رفض رفع العلم أو الشك أن السفينة تتنكر تحت أعلام مزيفة فان ذلك يبرر التدخل لمعرفة الحقيقة[4]

1- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 223

2- نلاحظ أن طلب رفع العلم لم تنص عليه اتفاقية قانون البحار صراحة لكن يفهم من خلال نص المادة 92 من اتفاقية قانون البحار، التي تنص على أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة ولا يجوز تغيير العلم إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير التسجيل.

3 -VINCENT Phillippe, op .cit, p 131

4 - DUPUY René- Jean, VIGNES Daniel, traité du nouveau droit de la mer , Economica, Bruxelles , 1985 p 371

في هذا الصدد نجد قضية السفينة "آسيا" التي كانت تحمل مهاجرين من اليهود بصدد تهريبهم فأبصرتها مدمرة بريطانية في البحر العام وسألتها عن وجهتها ولكن السفينة لم تجب وكانت "آسيا" لا ترفع علما ثم رفعت علما تركيا فلما صعد فريق من الضباط على متن السفينة أنزلت العلم التركي ورفعت علما صهيونيا فقامت المدمرة البريطانية باقتيادها ومصادرة السفينة[1]

في هذا الإطار يقول جيدل أنه" جرى العرف عامة بين السفن التابعة لمختلف الدول في علاقتها ببعضها البعض، على أن السفينة التجارية التي تصادف سفينة حربية في أعالي البحار أن تبادر برفع علمها، و إذا حدث أن السفينة الحربية رفعت رايتها، فذلك يعتبر بمثابة إشارة تصدر للسفينة التجارية لتكشف عن جنسيتها و ترفع علم الدولة الذي تستظل به"[2]

ففي الواقع أن حق الاقتراب فقد الكثير من أهميته في الوقت الحاضر بسبب تزايد حركة الملاحة وتجهيز السفن بأحدث أجهزة الاتصال، لذلك نجد أن الاتفاقيات المعاصرة تولي أهمية اكبر لحق الزيارة الذي عالجته كل من اتفاقية جنيف واتفاقية قانون البحار[3]

كما أوردت اتفاقية قانون البحار حق الزيارة في المادة 110، لأي سفينة حربية في أن تتفقد في أعلي البحار أية سفينة خاصة إذا كانت ترفع علما غير العلم الذي ترفعه السفينة الحربية[4].

حيث ذكرت المادة 110 خمس حالات على سبيل الحصر يحق بموجبها للسفينة الحربية بالتدخل و هي :

1. إذا كانت سفينة قرصنة
2. تجارة الرقيق

1- محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 180

2- الحفناوي مصطفى، مرجع سابق، ص 58

3 - محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 40

4- احمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص 351.

3. البث الإذاعي غير المصرح به
4. إذا كانت السفينة عديمة الجنسية
5. إذا كانت السفينة ترفع علم أجنبيا وترفض رفع العلم[1]

تبدأ عملية الزيارة بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشبوهة والتأكد من أوراقها الثبوتية، ميناء التسجيل، ميناء القدوم، الوجهة، وأي معلومات ذات الصلة[2]

حيث يرى SMITH أن حق الزيارة للتحقق من علم السفينة والتعرف عليها هو الاستثناء الوحيد الذي أورده العرف البحري على المبدأ العام الذي يأبى أي تدخل في شؤون سفينة أخرى تابعة لدولة غير دولتها أثناء الملاحة في أعالي البحار، وكل تدخل أخر فيما عدا هذا التدخل المسلم به لمكافحة القرصنة يجب أن يستند إلى معاهدة أو اتفاق[3]. كما يجوز للسفينة الحربية إذا استمر الاشتباه بعد التحقق من الأوراق أن تخضعها لمزيد من المراجعة والفحص والتفتيش، حسب الفقرة الثانية من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار التي تنص "يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع عالمها، ولهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها، وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق جاز لها أن تشرع في مزيد من الفحص على ظهر السفينة وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من مراعاة"[4]

وعليه يجب عند القيام بعملية التفتيش مراعاة الضوابط و الإجراءات التالية:

1. أن تكون الدلائل قوية تبرر عملية الفحص و التفتيش.

1- راجع نص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار

2- DUPUY René-Jean, VIGNES Daniel, op.cit, p 372

3- الحفناوي مصطفى، مرجع سابق، ص 59.

4- جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009، ص 212.

2. أخذ الإذن بالتفتيش من دولة السفينة إذا أمكن ذلك وإبلاغ الربان يطلب التفتيش وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تأذن وتكلف من يتولى أمر ذلك وهذا حسب نص م 8 مكرر من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005[1]
3. يجب على السفينة الحربية لأخذ بالحسبان ما ينطوي عليه التفتيش من تأخير السفينة أو أي صعوبات أخرى وعليه فإذا ثبت أن الشبهات ليس لها أساس من الصحة يتم تعويض السفينة عن أي ضرر أو خسارة[2]

ثانيا: الضمانات المقررة لحماية السفن من التعسف

استقر العرف والفقه الدوليين على تقرير ضمانات لحماية السفن من التعسف في استعمال حق القبض عليها بحجة أنها من سفن القرصنة وهذه الضمانات تتمثل في حق السفينة في التعويض إذا تم القبض عليها دون مبررات كافية[3] وإذا لم تكتفي السفينة الحربية بمجرد القبض على السفينة وتفتيشها وتمادت في إجراءاتها وعاقبت السفينة وطاقمها بغير أساس عادل وثبتت براءة السفينة فإن الدولة التي قامت بالضبط المستعجل تتحمل المسؤولية الدولية في مواجهة الدولة التي تحمل السفينة علمها عن هذا الفعل غير المشروع دوليا[4]

فقد تضمنت معاهدة جنيف هذا العرف في المادة 20 منها، أما اتفاقية قانون البحار لعام 1982 نصت على المسؤولية في الضبط دون مبررات كافية في المادة 106 كما يلي : "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها مسؤولية أية خسائر أو إضرار بسببها هذا الضبط[5]

1- احمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 346.
2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 191.
3- بدرية عبد الله العوضي، مرجع سابق، ص 34.
4- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 337.
5- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 224.

- أما التعويض عن التفتيش دون مبررات كافية فقد تضمنته نص م 110 الفقرة الثالثة[1]
- إضافة إلى الضامنات التي قررها القانون الدولي أضافت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005 ضمانات أخرى[2] تلخص فيما يلي :

1.طلب الإذن من الدولة التي ترفع السفينة علمها، أو تتبع لها السفينة عند الحاجة لتفتيشها أو احتجازها، أما سفن القراصنة التي بدون جنسية فتتخذ الإجراءات بحقها مباشرة.

2.مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر[3].

3.الحفاظ على كرامة الإنسان وحقوقه، ومراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني.

4.الاهتمام بسلامة االسفن و حمولتها.[4]

5.ضرورة إبلاغ ربان السفينة بالإجراءات المطلوبة قبل مباشرتها.

6.بذل الجهد لتفادي احتجاز السفينة أو تأخيرها.

7.مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي تقررها قواعد الدولي العام[5].

8.العمل على أن يكون أي إجراء يتخذ على ظهر السفينة سليما لا يؤثر على البيئة البحرية .

9.مراعاة مصالح دولة العلم أو الدولة التي تتبع لها السفينة.

10. الشخص الذي يتعرض للاحتجاز له حق الاتصال بممثل مختص لدولته وله حق تلقي الزيارة من ممثل الدولة التي ينتمي إليها[6].

11. عدم جواز نقل أي شخص محتجز لغرض الإدلاء بشهادته إلا بموافقته.

1- جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 213.

2- راجع نص المادة 8 مكرر من المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010 ج.ر, عدد 69 الموافق لـ 14 نوفمبر 2010 التي تتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.

3 - MOMTAZ Djamchid, "Les infractions liées aux activités maritimes", in droit international pénal, op.cit, p 372.

4- خليل حسن، مرجع سابق، ص 302.

5- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 202.

6- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 199.

12. الإسراع باتخاذ الإجراءات القضائية إذا لم يكن هنالك داع للتأخير وحقه في معاملة منصفة ومحاكمة عادلة[1].

الفرع الثاني

مبدأ الاختصاص القضائي العالمي

استقر العرف الدولي على أن القرصنة البحرية جريمة دولية تستتبع المسؤولية الدولية لمرتكبها وأن القراصنة أعداء للجنس البشري وأنه يجوز لأي شخص متابعتهم والقبض عليهم وإنزال القصاص العادل بهم جزاء الجرائم التي اقترفوها:

أولا: الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة

تعطي قواعد القانون الدولي العام الحق لكل دولة بان تقوم بضبط سفن القراصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة حسب المادة 105 من اتفاقية قانون البحار 1982 "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة وأن تقبض على من فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات...."[2]،وهو نفس ما ذهبت إليه م 19 من اتفاقية جنيف 1958.

أما عن اختصاصات الضبط فهي مقررة للسفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات المأذون لها بذلك[3] وهذا ما أكدته المادة 107 من اتفاقية قانون البحار التي تنص "لا يجوز أن تنفذ عملية 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"[4].

1- خليل حسن، مرجع سابق، ص 303.

2 – DUPUY René– Jean, VIGNES Daniel, op.cit, p 373

3– LE HARDY DE BEAULIEU Louis, op.cit, p 660.

4- SOBRINO HEREDIA Jose Manuel, op.cit, p 179.

ثانيا: السلطة المختصة بمحاكمة القراصنة

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من أول وأقدم الجرائم التي طبق عليها مبدأ الاختصاص القضائي العالمي وهي جريمة من جرائم الشعوب لأنها تمس بالمصالح المشتركة للدول[1] فمبدأ الاختصاص القضائي العلمي هو المبدأ الذي يعطي لأي جهاز قضائي ولائي صلاحية محاكمة ومعاقبة من يرتكب جريمة من الجرائم التي لا يقبلها الضمير الإنساني بغض النظر عن جنسية فاعلها[2]

كما يقوم الاختصاص القضائي العالمي على أساس وجود فئة خاصة من الجرائم تسمى جرائم الشعوب باعتبارها تبرر وأساس قانوني في مباشرة المتابعات الجنائية ضد المتهمين بارتكاب جريمة من هذه الجرائم المستندة إلى مبدأ الاختصاص العالمي[3].

تتميز الجرائم الدولية الخاضعة لمبدأ الاختصاص العالمي بالطابع الاستثنائي والخطير في تكييفها ويعود ذلك لبعدها العالمي إذ تمس البشرية جمعاء تقوم الجرائم الدولية الخاضعة لمبدأ الاختصاص العالمي على 3 عوامل هي :

1. مساس السلوك الإجرامي بمصلحة دولية تهدد السلم و الأمن الدوليين
2. مساس السلوك الإجرامي بالقيم المشتركة للجماعة الدولية باعتباره يهز الضمير الإنساني
3. مساس السلوك الإجرامي بمصلحة وقيم أكثر من دولة[4]

وعليه تخول قواعد القانون الدولي العام للمحاكم المحلية في الدول الحق في النظر بقضايا القرصنة البحرية طبقا للقوانين الجنائية في هذه الدول وبموجب الإجراءات المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية الضبط[5]

1- ايت يوسف صبرينة، الاختصاص القضائي في تجريم بعض الأفعال بين المجال المحفوظ للدول والتوجه المعاصر نحو العالمية، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، ص 88.

2 –ARNAUD Montas, droit maritime, Vibert, France, 2012 , P 104

3 - PANCRACIO Jean- Paul , DROIT DE LA MER, 1ere édition, Dalloz, Paris, 2010, P 454.

4–ايت يوسف صبرينة، مرجع سابق، ص 73.

5- SOBRINO HEREDIA José Manuel, op.cit, P 184

قننت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المتابعة القضائية لجريمة القرصنة البحرية على أساس مبدأ اختصاص العالمي في م 105 "ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المصرفيين بحسن نية[1]

وعليه فليس للقرصان أن يتمسك بمحاكمته وفقا لقانون علم السفينة أو قانون جنسية[2] لأن القرصنة تجرد السفينة والقرصان من الجنسية بمعنى أنه يجوز لكل سفينة حربية لأية دولة حق القبض على القرصان ومحاكمته[3] ولا نقصد بالتجريد من الجنسية فقدها فقدا كاملا بالنسبة إلى جميع أثارها القانونية وإنما التجريد هنا قاصر على الاختصاص القانوني بنظر الجريمة والحكم فيها[4]

بهذا يتبين أن القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من أنها جريمة دولية لأنها ليست من الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة وعليه فإن جريمة القرصنة البحرية تخضع لاختصاص محاكم الدول التي تطبق قانون العقوبات لديها[5]

الفرع الثالث

محاكمة القراصنة في العالم

القرصنة البحرية جريمة دولية تخضع لمبدأ الاختصاص القضائي العالمي رغم تفاوت العقوبات وتباين القوانين إلا أننا نلاحظ أن بعض الدول تتهرب من واجبها هذا وتقوم بتسليم القراصنة لدول أخرى لمعاقبتهم:

1- إبراهيم محمد العناني، "القرصنة ومكافحتها في القانون الدولي"، مجلة الإنساني، عدد 45، 2009، ص40

2- جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 211.

3 - MOMTAZ Djamchid, la piraterie, in droit international pénal, op.cit, p 368

4- محمد نعيم علوة، مرجع سابق، ص 193

5-YANAI Shunji," la coopération régionale contre la piraterie en Asie", in annuaire français de droit international, vol, 52, 2006, pp 391-399

أولا: العقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية

تجرم معظم التشريعات والقوانين البحرية الوطنية وقوانين العقوبات التي تصدرها الدول أعمال القرصنة البحرية ومن المؤكد أنه في ظل تباين القوانين والأنظمة المطبقة من دولة إلى أخرى أن العقوبات سوف تتفاوت بناء على ذلك[1]

حيث نجد أن بعض الدول تعطي لمن يقبض على القرصان نسبة مئوية من قيمة البضاعة التي ترد[2] وكانت هذه النسبة طبقا للقانون البريطاني الصادر سنة 1850 هي الثمن ثم أصبحت النصف وهي تعادل السدس في الولايات المتحدة الأمريكية[3]

كما تطرق المشرع الجزائري للمكافأة التي يستحقها القائم بإنقاذ السفينة في القسم الثالث الفقرة الثانية المواد من 336 إلى357 من القانون البحري الجزائري[4]

وفيما يلي سوف ندرج بعض نماذج لقوانين العقوبات التي تجرم القرصنة البحرية:

1. **الجزائر:** تقص المادة 519 من الأمر رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري على انه : "يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، مع مصادرة السفينة وكذا الأملاك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها"
2. **المملكة العربية السعودية:** فهي تطبق الحد الشرعي الذي تقرره الشريعة الإسلامية وهو حد الحرابة الذي تحكم به المحاكم الشرعية بالمملكة على قطاع الطريق والمفسدين في الأرض[5]

1- مايا خاطر، مرجع سابق، ص 273.

2- لا يسق عن المالك الشرعي حقه في المال المغتصب عن طريق القرصنة إذ أمكن فرز هذه الأموال عن أموال القراصنة، بشرط ان يطلبها صاحبها خلال فترة معينة، انظر في ذلك : محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 191.

3- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحر، مرجع سابق، ص 147.

4- راجع المواد من 336 الى 357 من القانون البحري الجزائري.

5- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 194.

3. **جمهورية مصر العربية:** تنص المادة 167 من قانون العقوبات على أن "كل من عرض للخطر عمدا سلامة وسائل النقل العامة البشرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالسجن"

ثم أضافت المادة 168 "إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة 240 أو 241 تكون العقوبات بالأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عنه موت الشخص فيعاقب بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة[1]

4. **الإمارات العربية المتحدة:** ينص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية في المادة 384 على أنه "يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب جريمة سرقة في الطريق العام أو في إحدى وسائل النقل البرية أو المائية أو الجوية في الأحوال التالية
5. (وذكر منها) إذا وقعت السرقة من شخصين فأكثر وكان أحدهم حاملا سلاحا وأيضا إذا وقعت السرقة من شخص يحمل سلاحا وكان ذلك بطريق الإكراه أو التهديد باستعمال السلاح[2]
6. **الكويت:** تطبيق عقوبة الإعدام إذا ارتبطت القرصنة البحرية بجريمة قتل عند الاستيلاء على الاموال أو السفينة حسب م 252 من قانون العقوبات الكويتي لعام 1960[3]
7. **فرنسا:** وضع المشرع الفرنسي عدة قوانين لتجريم القرصنة البحرية فبعد القانون الصادر في 10 افريل 1825 أصدر قانونا جديدا يجرم خطف وسائل النقل المختلفة في 5 جانفي 2011 وذلك في المادة "224 فقرة 6 إلى 224 فقرة 8" وهو الباب الخاص بوسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل.

1- أحمد عبد الظاهر، "القرصنة البحرية جريمة عالمية وهموما عربية"، مقال منشور على شبكة الانترنيت، على العنوان : http : // kenanaonline.com/users/law/poste/104575

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 195.

3- المرجع نفسه، ص 196.

تنص م 224 فقرة 6 تجريم ناقل الاستيلاء أو السيطرة المرتكبة بالقوة أو التهديد بالقوة بوسيلة نقل جوية أو مائية أو غيرها وكذلك إذا كانت الوسيلة سطحا مثبتا على الرصيف القاري ويعاقب عليها القانون الفرنسي بالحبس مع الأشغال الشاقة لمدة 20 عاما[1]

فتستند إلى هذه العقوبة إذا اقترن الفعل بالتعذيب أو استعمال القسوة أو نتج عنها موت شخص أو أكثر بموجب المادة 224 فقرة 7 ويدخل في نص هذه المادة الغرض لوسائل النقل البحري الأخرى من سفن وزوارق وغيرها[2].

8. **بلجيكا:**أصدرت قانونا خاصا في 5 جوان 1928 يتضمن تجريم بعض صور القرصنة أو اعتبرها المشرع البولوني من قبيل جرائم السطو المسلح المنصوص عليها في قانون العقوبات في المادة 9.
9. **الولايات المتحدة الأمريكية:** تجريم أعمال القرصنة البحرية سواء قام بها الأجانب أو المواطنون الأمريكيون ويحكم على مرتكب أعمال القرصنة البحرية بالسجن مدى الحياة حسب م 1651 و 1652 منه[3].

أما عن عقوبة مصادرة السفينة فتأخذ بها معظم الدول ويعطي القانون الدولي الحق بان تحتفظ سفينة القرصنة البحرية بجنسيتها على الرغم من إنها أصبحت سفينة قرصنة بناءا على ما تقرره قوانين الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها[4].

هذا ما نصت عليه صراحة اتفاقية قانون البحار لعام 1982 في المادة 104 "يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من أنه أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقد مالها"

1- MONTAS Arnaud, op.cit, p 106

2- DELEBEQUE Philippe, « comment juger le pirate », in la piraterie maritime, op.cit p 107

3- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 92.

4 - MOMTAZ Djamchid, op.cit, p 368

ثانيا : تسليم القراصنة

بالرغم من إجماع الفقهاء والمشرعين الدوليين على تصنيف القرصنة كجريمة دولية يعقد لها اختصاص القضائي العالمي إلا انه لا يتم إعمال هذا المبدأ إلا في مرات قليلة"

حيث أصبحت السفن الحربية للدول تقود سفن القرصنة إلى أحد موانئ هذه الدول وذلك لمحاكمة القراصنة وفقا للقوانين الوطنية[1] أو تسليم هؤلاء القراصنة إلى دول مجاورة تقبل محاكمتهم وفقا لقوانينهم الوطنية

حيث صرحت في هذا المجال "مساعدة وزير الخارجية المصري" "السفيرة" "وفاء نسيم"أن هناك بعض القوى تحاول أن تتهرب من مسؤولياتها في محاكمة القراصنة وتسعى نحو إلقاء عبئ المحاكمة على دول المنطقة وهو حسب رأيها مخالف لأحكام القانون الدولي العام والاتفاقيات الدولية ذات الصلة إلا في حالة موافقة الدول الإقليمية المعنية على استلام القراصنة ومحاكمتهم[2]

ففي سواحل الصومال مثلا كانت السفن الحربية تسلم القراصنة الذين تقبض عليهم إلى سلطة الحكم الذاتي في منطقة "بونت لاند" الواقعة شمال شرق الصومال بالرغم من أن هذه المنطقة لا تحض بأي اعتراف دولي"[3] وإزاء احتجاجات منظمات حقوق الإنسان على الطابع التعسفي الذي تنتهجه محاكم"بونت لاند" فقد نادي الاتحاد الأوروبي في 2009 لتوقيع اتفاق مع كينيا يمنحها حق محاكمة هؤلاء القراصنة على أراضيها.

حيث أنه في أعقاب هذا الاتفاق قامت فرنسا بتسليم كينيا 11 قرصانا اعتقلتهم بالمحيط الهندي[4] كما قامت المدمرة الأمريكية"وتنسون تشرشل" في يناير 1982 بتسليم القراصنة إلى

1- خليل حسن، مرجع سابق، ص 292.

2- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 135.

3- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 93.

4- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 130.

كينيا كانت قد ألقت عليهم القبض أثناء محاولة اعتدائهم على السفينة الأمريكية "دلتا رانجو" وقد حكمت عليهم كينيا بالسجن سبعة سنوات[1]

سوف نورد فيما يلي بعض القضايا التي تم فيها الحكم على القراصنة من طرف الدولة التي قامت بعملية القبض :

1. في 2011/12/1 حكمت محكمة فرنسية على خمسة قراصنة بالسجن لمدة تتراوح بين 4 و 8 سنوات بعد أن أدينوا باتهامات تتعلق بخطف يخت في خليج عدن[2]
2. في 14 مارس 2011 أصدرت محكمة أمريكية حكما بالسجن المؤبد بحق خمسة صوماليين أدينوا بمهاجمة سفينة تابعة للبحرية الأمريكية ضنا منهم أنها سفينة تجارية ويذكر أن هؤلاء القراصنة هم أول من يدانون بتهمة القرصنة في الولايات المتحدة منذ عام 1820
3. في 2011 أصدرت محكمة هولندية حكما بالسجن لسبع سنوات على صوماليين اختطفوا يختا في جنوب إفريقيا[3]

كما قالت المحكمة أنه القبض على الرجال الخمسة بعد أسبوعين من عملية الاختطاف وكانوا مسلحين بأسلحة "بازوكا" وتراوحت الأحكام التي صدرت بحقهم ما بين أربع سنوات ونصف وسبع سنوات وقد رفض القاضي حجة أن المتهمين دفعوا إلى ارتكاب جرائمهم بفعل الفقر والمجاعة[4]

1- خليل حسن، مرجع سابق، ص 293.

2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 146.

3- المرجع نفسه، ص 147

4- المرجع نفسه، ص 148.

المطلب الثاني

أثار القرصنة البحرية على الأمن البحري

القرصنة من الجرائم البحرية التي يصعب اكتشافها وتسهل فيها الغنيمة وتتعقد فيها التتبعات مما يجعل خطرها يتضاعف ويتفاقم ويؤدي إلى إزهاق الأرواح وضياع الملاين من الدولارات وعرقلة حركة الملاحة (فرع 1)

فقد أثرت القرصنة بالعالم بأسره ولكن بصفة خاصة بالدول التي تتواجد فيها الظاهرة، وكذا الدول والمناطق المجاورة لها (فرع 2)

الفرع الأول

انعكاسات القرصنة على الملاحة البحرية

للقرصنة البحرية أثار مأساوية خطيرة على عدة قطاعات منها الاقتصاد العالمي والتجارة والنقل الدوليين، بالإضافة إلى الإضرار بالبيئة البحرية التي هي أساس الملاحة البحرية.

أولا: تأثير القرصنة على الاقتصاد العالمي :

إن لتزايد عمليات القرصنة البحرية انعكاسات اقتصادية هامة تتمثل فيما يصيب الضحايا من أضرار وخسائر، خاصة عند الاستيلاء على ناقلات البترول والبضائع[1] التي تقدر قيمة ما تحمله من مواد بترولية بملاين الدولارات، فعلى سبيل المثال تقدر حمولة الناقلة البترولية السعودية العملاقة "سيروس ستار" بـ 100 مليون دولار، وهذا من شأنه أن يؤثر على أسعار البترول مما يؤدي إلى أزمة اقتصادية عالمية[2]

كما تكلف القرصنة البحرية الاقتصاد العالمي والشركات الكبرى مبالغ باهظة مباشرة وغير مباشرة :

---

1 -FERRIER Jérôme, « la piraterie maritime: quelles victimes ? pour quel couts ? » in la piraterie maritime, op.cit , PP 58-59

2- محمد عرفة، جريمة القرصنة ومكافحتها وأثارها الاقتصادية، مقال منشور على شبكة الانترنيت على العنوان:
http : // www.aleqt.com/21-11-2008/articl166274HTML/

فالمبالغ المباشرة تتمثل في مبالغ الفدية[1] التي يتم دفعها لإطلاق سراح السفينة، وقد بلغ متوسط الفدية العادية من 3،4مليون دولار إلى 5،4 مليون دولار بين عامي 2009 و 2010 فعلى سبيل المثال تم دفع مبلغ 9،5 مليون في نوفمبر 2010 للإفراج على ناقلة النفط الكورية "سامهو دريم"[2]وقد انتقدت بعض الدول دفع الفدية، لأنه يخالف لائحة مجلس الأمن الدولي رقم 1904 التي أقرها في 2009/12/17 التي يجرم من خلالها دفع الفدية[3].

نفس الموقف تبنته الجزائر حيث أكد وزير العدل "أن الجزائر هي أول دولة طلبت تجريم دفع الفدية للمختطفين أمام جمعية الأمم المتحدة، وبالتالي فإن دفعها هو تشجيع للمجرمين وتمويل للإرهاب،ولا يمكن إنقاذ شخص مقابل قتل ملايين آخرين[4].

أما المبالغ غير المباشرة تتمثل في اعتماد العديد من الدول على شركات الأمن الخاصة لحماية السفن من خطر القرصنة، ومن أهم الشركات العاملة في هذا المجال نجد شركة "BLACK WATER"الأمريكية وشركة "erinys" البريطانية[5].

وتكلف شركات الأمن الخاصة السفن مبالغ مالية طائلة تقدر ب 12000 دولار يوميا[6]، كما تؤثر القرصنة على الاقتصاد العالمي بسبب الإغراق المتعمد للبضاعة الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع سعرها في السوق، وفي هذا المجال نجد قضية الشركة الايطالية التي استأجرت سفينة شحن تحمل علم لبيريا من شركة يونانية وذلك لنقل البضاعة من الكويت إلى

1- في المملكة العربية ما يعطى للقرصان من اجل تخليص السفينة يعد من الخسائر البحرية المشتركة، انظر ابو الوفا، مرجع سابق، ص 347.

2- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 109.

3- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، 57.

4- انظر : جمال بوعاتي وحميد يس، "الجزائر لا تنوي متابعة القراصنة"، جريدة الخبر اليومية، العدد 6228، الجزائر، 7 جانفي 2011، ص 7

5- خالد أحمد الرماح، "القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، مرجع سابق، ص 81.

6- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 56.

جزر كيمان، ولكن السفينة دخلت في أحد الموانئ جنوب إفريقيا وتم إغراقها، وكان من الصعب استعادة البضاعة[1].

نفس الشيء حدث لناقلة النفط الاندونيسية عام 1998 التي كانت تبحر من سنغافورا إلى اندونيسيا حيث تم الاستيلاء عليها وإفراغ حمولتها في ناقلات غير معروفة[2].

إضافة إلى كل هذا نجد أعباء مالية أخرى تتمثل في ارتفاع قيمة التأمين على السفن والبضائع عند مرورها بالمناطق الخطيرة، بما يتناسب مع قيمة التعويضات التي قد تدفعها نتيجة للخسائر التي تتعرض لها السفن والأفراد[3] ومن جهة أخرى أفادت الدراسة التي أجراها مركز "شاتام هاوس" البريطاني على الأقمار الصناعية المفصلة إلى نمو اقتصادي على نطاق واسع في بعض المناطق الصومالية، وتشير الدراسة إلى الحاجة إلى حل يتبع من الأراضي الصومالية لمواجهة المشكل[4].

ثانيا : مخاطر القرصنة على التجارة الدولية والنقل البحري العالمي

يلعب النقل البحري دورا بارزا في المجالات الإستراتيجية حيث يتم نقل ما يزيد عن 90% من التجارة الخارجية للأقطار النامية عن طريق البحر فالنقل البحري يلعب دورا هاما في تسهيل تبادل السلع والمواد[5]، وذلك لأن الطاقة الاستيعابية للسفن والناقلات أكبر بكثير من أي وسيلة نقل أخرى[6]. (أنظر الملحق رقم 2 ص 117)

1- التهامي نقرة، "القرصنة البحرية والأمن العربي"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، مرجع سابق، ص 92

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 85.

3- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 90.

4- ... القرصنة البحرية تحد عالمي متجدد، مرجع سابق، ص 64

5- عبد العزيز إبراهيم التركي، "الملاحة البحرية التجارية قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية ، مرجع سابق ص 162.

6- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 107.

كما يتميز النقل البحري بأنه من أفضل وسائل النقل في العالم خاصة لمسافات بعيدة، وافتقار أية دولة لوسائل النقل البحري يؤدي إلى عرقلة التطور الاقتصادي لديها، ويقلل من فرصة منافسة منتجاتها في السوق العالمية[1].

فالقرصنة البحرية في الوقت الحاضر تشكل خطرا على العالم ، حيث أنها تتحكم في المدخل الجنوني للبحر الأحمر وقناة السويس الذي هو أحد أهم طرق الملاحة في العالم، حيث تعبره حوالي 20 ألف سفينة ، كما يتم من خلاله نقل النفط في الشرق الأوسط[2].

كما أن انتشار هذه العمليات يمكن أن يدفع العديد من السفن إلى تحويل مسارها عبر طريق الرجاء الصالح "le cop de bonne espérance"وهذا من شأنه أن يضر بالاقتصاد العالمي[3]. (أنظر الملحق رقم 3 ص 118.)

من ناحية أخرى فان هذا سيؤدي إلى زيادة الوقت الذي تقطعه السفينة إلى أكثر من ثلاثة أسابيع، ومزيدا من كميات الطاقة المستخدمة لتشغيل السفينة وهو ما يزيد من تكاليف وأعباء شحن البضائع والمنتجات[4].

كما تؤثر القرصنة البحرية أيضا على قطاع التأمين حيث نلاحظ ارتفاع أقساط التأمين في الممرات الخطيرة إلى عشرة أضعاف عما كانت عليه قبل انتشار هذه الأعمال[5].

1- عبد العزيز إبراهيم التركي، مرجع سابق، ص 163.

2- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 54.

3 - BOUTOUCHENT Abdenour, les incidences du nouveau droit de la mer, sur la navigation et les transports maritime, thèse de doctorat, faculté de droit et des sciences économiques, université de Montpellier, juin 1991, pp 108.

4 -BOUTOUCHENT Abdenour, de la défection du monopole de l'état du pavillon à l'intervention des états tiers dans la lutte contre la piraterie, in séminaire national sur le recours à la force dans les relations, internationales, Tizi Ouzou, le 19-20 mais 2013 p 8, non publié.

5 -BOUTOUCHENT Abdenour, les incidences du nouveau droit de la mer, sur la navigation et les transports maritime, op.cit, p 109

كما وقد بلغت الخسائر التي تكبدتها التجارة الدولية في العقد الماضي نتيجة لعمليات القرصنة البحرية نحو مليار دولار في حين تشير الدراسات إلى أن القرصنة البحرية تكلف العالم حاليا نحو 25 مليار دولار سنويا[1].

ثالثا : أخطار القرصنة على البيئة البحرية

لجريمة القرصنة البحرية أثار بيئية خطيرة، حيث أنه تهدد سلامة البيئة البحرية عن طريق انسكاب كميات ضخمة من النفط في المياه في حالة تعرض حاملات النفط العملاقة لعمليات القرصنة[2]، فمثلا أثناء الهجوم على سفينة "كاكا ياما" اخترق القراصنة خزان الوقود ليتدفق النفط إلى البحر مهددا الحياة البحرية والمنطقة بكارثة إيكولوجية.

كما تتأثر البيئة البحرية عن استعمال القراصنة للأسلحة الثقيلة والعالية التفجير والتي تؤدي إلى إشعال النيران في الحاويات العملاقة أو إغراقها، وأي من هذه الأخطار التي قد تؤدي إلى كوارث بيئية تدمر الحياة البحرية[3].

الفرع الثاني

انعكاسات القرصنة على المنطقة العربية

للقرصنة البحرية أثار على العالم بأسره ولكن بصورة مباشرة على المناطق التي توجد فيها الظاهرة والمناطق المجاورة لها:

أولا : التداعيات الأمنية على الدول ذات العلاقة

تشكل أعمال القرصنة الإجرامية المتزايدة في الأزمة الأخيرة والمنشورة قبالة السواحل الصومالية وفي المياه الدولية وأمام خليج عدن ضد السفن التجارة المرآة[4] حالة من الارتباك والتداعيات الخطيرة على سلامة أمن البحر الأحمر وعلى استمراره كممر مائي يربط بين العديد

1- التهامي نقرة، مرجع سابق، ص 91

2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 50.

3- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 104.

4- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 79.

من القارات، وأيضا على المصالح الإستراتيجية للدول المطلة عليه أو تلك التي تعتمد عليه "بشكل رئيسي في تجارتها الدولية"[1].

تتمثل خطورة القرصنة على البحر الأحمر و ممرات في التالي :

1. إمكانية تحول صرف التجارة الدولية و النقل البحري عنه مما يضعف من مدخولات الدول المطلة عليه، ويتحول البحر الأحمر على بؤرة للصراعات والحروب والتدخلات الإقليمية والدول النشطة وجماعات الإرهاب الدولي.
2. أن يتم السيطرة على البحر الأحمر وممراته مما يفقد الدول العربية السيادة عليه والحصول على الثروات التي يحتويها[2].

حيث نورد فيما يلي أثار القرصنة البحرية على بعض المناطق العربية المتضررة من الظاهرة.

1. تأثير القرصنة البحرية على مصر :

تعتبر جمهورية مصر العربية من بين أكثر الدول تضررا من عمليات القرصنة البحرية في خليج عدن لما للظاهرة من تأثير سلبي على سلامة واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس، وبالتالي على الأمن القومي المصري[3].

حيث تعتبر القناة مصدر رئيسي للميزانية العامة المصرية حيث تصل سنويا إلى حوالي ستة مليارات دولار،وهذا يعني أن ما يعادل ثلاثين مليار جنيه من دخل قناة السويس مهدد بالضياع خاصة مع تحويل الشركات العالمية لمسار السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح[4].

فقد حرصت مصر جهودها في بداية تحركاتها لمكافحة القرصنة على تنمية منع انتقال أعمال القرصنة إلى مياه البحر الأحمر، دون ايلاء أهمية على هجمات القراصنة في خليج عدن، لكن تمسك مصر بهذا الموقف لم يدم طويلا خصوصا وقد أظهرت الوقائع مع مرور

1- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 78.

2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 80.

3- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 81.

4- محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية و مخاطرها على البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 50.

الوقت أن أعمال القرصنة في خليج عدن أدت إلى انخفاض عوائد الحركة الملاحة على مصر[1].

حيث تشير تقديرات هيئة قناة السويس إلى انخفاض عائدات القناة بـ 467,5 مليون دولار في 2008 وكانت القناة قد حققت إيرادات بلغت 4,569 مليار دولار خلال أوائل عام 2008[2].

بصورة عامة تنظر مصر إلى القرصنة البحرية على أنها مشكلة دولية الأمر الذي يعني قبول مصر بالوجود العسكري الأجنبي في خليج عدن كضرورة ملحة لتأمين طرق الملاحة الدولية شريطة احترام سيادة الدول[3].

لكن مع ذلك ترفض وجود قواعد دولية في مياهها الإقليمية وفي البحر الأحمر عموما حتى ولو كان الهدف هو مكافحة أعمال القرصنة، حيث صرح وزير الشؤون القانونية "مفيد شهاب" في 2009 "إن قرارات مجلس الأمن الدولي وقيام عدد من الدول بإرسال مدمرات وسفن لحماية سفنها، أدى إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركة الملاحة واستغلال موارده الطبيعية[4].

2. تأثير القرصنة البحرية على السعودية :

السعودية هي إحدى الدول المطلة على البحر الأحمر والذي يعتبر بالنسبة لها أحد الشرايين الهامة والتي تعاني من عدم الاستقرار في ظل المتغيرات والظروف الدولية الراهنة[5].

حيث يعتبر البحر وسيلة النقل الرئيسية لصادرات السعودية وارداتها من البترول والبضائع بنسبة تصل إلى 90% من حجم تلك الصادرات والواردات، وعليه فإن أي تهديد

1- عايش علي حواس، "مواجهة تهديد القرصنة في خليج عدن "، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، مرجع سابق، ص 114.

2- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 89.

3- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 71.

4- عايش علي عواس، مرجع سابق، ص 114.

5- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 86.

لخطوط الملاحة لابد أن ينعكس سلبا على أمنها الاقتصادي بشكل خاص و أمنها الوطني بشكل عام[1].

فقد حصرت السعودية اهتمامها بادئ الأمر على كيفية الحيلولة دون انتقال أعمال القرصنة إلى البحر الأحمر، لكن اختطاف ناقلة النفط السعودية "سايروز ستار" غير من رأيها و بدأت تهتم بالظاهرة أكثر وتبذل مجهود للقضاء على القرصنة[2].

وتتمثل آثار القرصنة البحرية على السعودية فيما يلي :

1. التأثير على الملاحة مما يؤدي الأضرار بالاقتصاد الوطني خاصة الشحن والنقل البحري، مما يؤثر كذالك الاستثمار في المنطقة.
2. التأثير على نقل النفط المصدر عبر البحر الأحمر.
3. التأثير على مشاريع تحلية المياه والتي تمثل أحد المشاريع المهمة والأساسية في المنطقة.
4. التأثير على عملية التنمية لأنها تقوم على استنزاف مستلزماتها عبر البحر الأحمر[3].

ففي المجمل تنظر السعودية إلى أعمال القرصنة بوصفها تهديدا لخطوط الملاحة البحرية المؤدية من وإلى موانئ الدول العربية، وأحد أنواع الجرائم التي تهدد الدول المطلة على البحر الأحمر[4].

3. تأثير القرصنة البحرية على اليمن :

للقرصنة البحرية تأثير مباشر على أمن واستقرار اليمن باعتباره أحد أهم الدول المطلة على منطقة القرن الإفريقي والأقرب إلى مسرح عمليات القرصنة[5]، وهي تأتي على رأس قائمة

1- عايش علي عواس، مرجع سابق، ص 111.
2- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 88.
3- المرجع نفسه، ص 86.
4- عايش علي عواس، مرجع سابق، ص 113.
5- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 76.

الخاسرين والمتضررين الإقليميين مما يحملها أعباء هائلة سياسية وأمنية وإستراتيجية [1]

كما تأثر القرصنة البحرية على حركة مرور السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية وباقي موانئ دول المنطقة، وحسب التقديرات الرسمية فإن حركة وصول السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية تناقصت وتراجعت إرادات ميناء الحاويات في 2009 بنسبة 10%وذلك ينعكس بطبيعة الحال على حجم الإرادات السنوية التي تحققها الموانئ اليمنية[2].

من جانب آخر أدى ارتفاع درجة المخاطر إلى تضاعف أجور التأمين وأجور الشحن، والتأثير على حركة السياحة وجذب الاستثمارات الأجنبية.

كما يواجه قطاع الصيد اليمني تهديدا مزدوجا من القراصنة والسفن العسكرية في نفس الوقت، حيث يتعرض عدد من الصيادين اليمنيين لإطلاق من السفن العسكرية الأجنبية للاشتباه الخاطئ[3].

كما تعاني اليمن كغيرها من الدول المجاورة من مشكلة الهجرة غير الشرعية مما يؤدي إلى انعدام الاستقرار والأمن في المنطقة، وظهور الجماعات الإرهابية[4].

ثانيا : مخاطر وجود عسكري أجنبي دائم

وجدت دول المنطقة ومن بينها جمهورية اليمن نفسها أمام تطور جديد يتعدى حدود خطر القرصنة البحرية، يتمثل فيما يشبه بالإقامة الدائمة للقوات الأممية والمدعمة بقرار مجلس الأمن رقم 1838[5].

حيث نجحت كل من فرنسا والولايات المتحدة في استصدار القرار رقم 1838 الذي يسمح لها بمرافقة وتأمين السفن المارة في المياه الإقليمية للصومال وخليج عدن، كما أرسلت

1- محمد سيف حيدر، "الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، مرجع سابق، ص 67.

2- مرجع نفسه، ص 85.

3- المرجع نفسه، ص 86.

4- حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 77.

5- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 102.

كل من روسيا، الهند، تركيا، كندا، ماليزيا، جنوب إفريقيا وإيران قوات حربية لحماية سفنها وإثبات وجودها الإقليمي في المنطقة[1].

ورغم أن هناك من يقلل من خطورة الوجود العسكري الأجنبي على أمن المنطقة، على اعتبار أنه مؤقت ومرتبط بمهمة القضاء على القراصنة وتأمين الملاحة البحرية الدولية، إلا أنه في الواقع يمثل تهديدا إستراتيجيا لدول المنطقة و الأمن والاستقرار الإقليميين، خصوصا إذا تحول إلى وجود دائم أو طويل المدى في ضوء التطورات التي توحي بعجز الحل العسكري عن القضاء على القراصنة، والذي يستدعي بطبيعة الحال بقاء القوات العسكرية للدول في المنطقة[2].

فهناك مخاوف من أن يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة إلى خلق عرف وواقع جديدين يضفيان على الوجود العسكري شرعية مما سيشكل حسب الخبير العسكري "طلعت مسلم" "سابقة يصعب التغلب عليها" تهدد سيادة دول المنطقة وأمنها، وتعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول العربية[3].

ثالثا : مخاطر تدويل لبحار المنطقة

من الطبيعي أن يهيمن القلق على عدد من الدول العربية عما يحاك إتجاه البحر الأحمر وخليج عدن وما يدور من مؤامرات دولية.

فالبحر الأحمر يكتسب أهمية في كونه الرابط بين الأمن القومي من جهة وأمن الدول العربية المطلة عليه، وأمن منطقة الخليج من جهة أخرى، وأي إخلال بأمن البحر الأحمر وأمن الدول العربية المطلة عليه سيؤثر حتما على منظومة الأمن العربي الجماعي[4].

1- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 80.

2- خالد أحمد الرماح، "القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، مرجع سابق، ص 93.

3- المرجع نفسه، ص 94.

4- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 94.

فعلى الرغم من أن الوجود العسكري الأجنبي لا يزال عمليا يرتكز في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الأمر الذي يجعل السفن القادمة إليه والمغادرة منه ستكون عرضة للتفتيش والملاحقة، والذي يؤدي إلى حصار غير معلن على واردات دول المنطقة من الأسلحة والتكنولوجيا.

حيث كانت اليمن قد عبرت عن مخاوفها من محاولة تدويل الممرات البحرية في المنطقة، حيث صرح وزير الخارجية اليمني الدكتور أبو بكر القربي في نوفمبر 2008 عندما اعتبر أن الوجود العسكري يشكل خطر "على الأمن القومي العربي ويمثل مقدمة لتمرير مشروع التدويل الأمن في البحر الأحمر"[1].

1- خالد احمد الرماح، مرجع سابق، ص 95.

الفصل الثاني

التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية

الفصـل الثانــي

التعـاون الدولـي لمكافحـة القرصنــة البحريـة

بعد أن طغت القرصنة البحرية وأصبحت مشكلة دولية مستعصية تهدد النظام البحري العالمي كان لا بد من البحث عن حلول جذرية لها، ولهذا بذلت الهيئات الدولية والإقليمية العديد من الجهود لمكافحة هذه الجريمة (مبحث1).

لكن في الحقيقة لم تتمكن هذه الجهود من مكافحة هذه الظاهرة التي باتت تشكل خطرا حقيقيا يهدد حركة الملاحة الدولية بالرغم من الوجود العسكري المكثف والمدعم بقرارات من مجلس الأمن، وذلك لوجود عدة عوائق قانونية وميدانية حالت دون القضاء عليها (مبحث 2).

المبحث الأول

الجهود المبذولة لمواجهة القرصنة البحرية

تعطل القرصنة حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية وتهدد حياة وممتلكات الناس في كثير من دول العالم، مما يترتب على ذلك تكلفة بشرية وتجارية واقتصادية باهظة، ويوما بعد يوم تزداد التهديدات الإقليمية والدولية في البحر حتى أصبحت القرصنة البحرية الظاهرة الأكثر قلقا للمجتمع الدولي، لهذا كان يجب على الدول اتخاذ مجموعة من التدابير الوقائية لتجنب الوقوع فيها (مطلب1) كما أنه بات من الضروري أن تبذل الدول منفردة أو مجتمعة جهودها للقضاء على هذه الظاهرة (مطلب 2).

المطلب الأول

الإجراءات الوقائية لمنع القرصنة البحرية

إن عملية إبحار السفينة محفوفة بالمخاطر، فهي تبحر دائما بالأرواح والأموال، ولذلك فهي تأخذ اعتبارات الأمن والسلامة بالمقام الأول، خاصة بعد تطور مفهوم الجريمة حيث أصبحت أكثر تنظيما وعابرة للحدود، لهذا اتخذت المنظمة البحرية الدولية(OMI) العديد من الإجراءات لمكافحة هذه الجريمة أهمها إصدار المدونة الدولية لأمن السفن و المرافق المينائية (فرع1)، بالإضافة إلى مجموعة من التدابير الوقائية عن كيفية التصدي لهجوم القراصنة (فرع2).

الفرع الأول

المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS)

أولاّ: مضمون المدونة

للنقل البحري أهمية حيوية في مجال التجارة الدولية، لذلك أصبح هدفا للأنشطة البحرية الإجرامية، لكن رغم ذلك لم يحض هذا الموضوع باهتمام كبير على المستوى العالمي، إلا بعد أحداث 11 سبتمبر 2001 التي هزت الولايات المتحدة الأمريكية، والتي استعملت فيها الطائرات المدنية في الهجوم على مبنى التجارة العالمي نيويورك، والاعتداء في نفس الوقت على مبنى وزارة الدفاع الأمريكية، ومحاولة الهجوم على البيت الأبيض بواشنطن، تبين للمجتمع الدولي بأسره أنه بإمكان مجموعة صغيرة من الأشخاص ترهيب دولة، وأنه لا يوجد بلد في العالم بعيد عن الإرهاب سواء باستخدام وسائل جوية أو أرضية أو بحرية، خاصة إذا استعملت السفن البترولية، والغازية كالقنابل لتحقيق أهداف إرهابية، هذه الهجمات حركت عزيمة الحكومة

الأمريكية لإجراء حوارات حول المشاكل المرتبطة بالسلامة على مستوى المنظمات الدولية، كالمنظمة البحرية (OMI)، أين ظهر مفهوم السلامة في المجال البحري[1].

استنادا للأحداث السابقة الذكر قررت جمعية المنظمة البحرية الدولية (OMI) في دورتها الثانية والعشرين، التي عقدت في نوفمبر 2001 على ضرورة وضع تدابير جديدة لأمن السفن والمرافق المينائية، وقد تم اعتماد المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code ISPS) من قبل مؤتمر الحكومات المتعاقدة في اتفاقية سلامة الأرواح البشرية في البحر لعام 1974 (SOLAS) وذلك بتاريخ 12 ديسمبر 2002[2].

يتألف Code ISPS من جزأين: الجزء الأول (partie A) إجباري التطبيق ويغطي المتطلبات المتضمنة في الفصل 1-1-2 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح والمتعلق بالإجراءات الخاصة بتحسين الأمن البحري، أما الجزء الثاني (Partie B) فهو استشاري.

كما أبرزت المدونة وبصورة واضحة الثغرة الكبيرة والمتمثلة في عدم توضيح الفرق بين الأمن البحري والمفهوم الجديد للسلامة البحرية، وذلك بشرحها لمفهوم السلامة البحرية بأنها مجموعة من الإجراءات الوقائية ضد الأفعال غير المشروعة في البحر، لكن هذا الفرق لا يمنع من تقارب هدف المفهومين المشترك والمتمثل في حماية الأرواح البشرية والسفن والبضائع والبيئة البحرية، بالإضافة إلى سلامة الموانئ[3].

وضعت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية لضمان أمن النقل البحري وإنشاء إطار دولي يتم داخله التعاون بين الحكومات المتعاقدة والوكالات الحكومية والإدارات المحلية

1- DERARDJA Djamel, une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, mémoire de magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007, P117.

2-Code ISPS, adaptée le 12 décembre 2002, OMI, London, Doc. SOLAS/conf.S/34, Annexe1, P2.

3 - DERARDJA Djamel. Op.cit, pp117-118

وقطاعات الشحن البحري و الموانئ، للكشف عن التهديدات واتخاذ تدابير وقائية ضد الحوادث الأمنية التي تؤثر على السفن أو المرافق المينائية[1].

وقد ألزمت المدونة الدولية لأمن السفن من اتخاذ إجراءات مستويات السلامة وهي مبينة كالتالي:

-**مستوى السلامة الأول:** ويعني الاحتفاظ بالتدابير الأمنية المائية و الملائمة والتي تضمن الحد الأدنى لسلامة في جميع الأوقات.

-**مستوى السلامة الثاني:** ويعني اتخاذ تدابير أمنية إضافية.

-**مستوى السلامة الثالث:** ويعني اتخاذ تدابير أمنية خاصة. والاحتفاظ بها لفترة زمنية محددة، ذلك أن حادث السلامة محتمل أو وشيك الوقوع، حتى وإن لم يكن من الممكن التعرف على تحديد الهدف المقصود[2].

ثانيا: التشريعات الجزائرية المتعلقة بأمن السفن والمرافق المينائية

تعتبر الجزائر من الدول السباقة في مجال أمن السفن و المرافق المينائية حيث أنها اتخذت إجراءات وقائية قبل دخول Code ISPS حيز التنفيذ من خلال النصوص الوطنية وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة أفعال غير المشروعة في البحر[3].

1 -Code ISPS, (Partie A), op cit, p5.

2 -Ibid, p6.

3 - DERARDJA Djamel, op.cit, p136.

1-التشريعات السابقة على إصدار (Code isps):

أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 1995/07/10 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، تكون تابعة للأمن الوطني، و تسير بمحافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني[1].

تتولى محافظة الميناء ما يلي:

-ترأس وتنشط أعمال الجان المحلية لأمن الميناء.

-تعد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة والسلطات الأخرى المسئولة في المكان وتسهر على تنفيذه.

-تبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغيير على الميناء أو تهيئته.

-تحدد إجراءات تنفيذ ترتيبات الأمن في المكان الموضوع تحت مسؤوليتها.

-تتأكد على الخصوص بواسطة تفتيشات من فعالية الترتيبات المقامة والتدابير الأمنية وتملي التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير[2].

2-التشريعات اللاحقة على إصدار Code ISPS:

أصدرت المشرع الجزائري نصا قانونيا يتماشى مع التعديلات التي جاء بها Code ISPS وهو المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 2004/12/20، والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشئات المينائية، وإنشاء الهيئات التابعة لها، الذي

1-أنظر نص م2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 95- 192 ل 1995/07/10 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، (ج.ر.ج.ح) رقم 1995/38.

2-لمزيد من التفصيل راجع نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 1995/07/10، والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار (ج.ر.ج.ح) رقم 1995/38.

ألغى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 1994/10/25 والمتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن الميناني ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية[1].

تضمن المرسوم المخطط الوطني للأمن البحري والميناني، الذي تم اعتماده كإجراء موحد ومتكامل لضمان امتثال المنشئات المينائية والسفن الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، وقد تم تكليف وزير النقل بتطبيق هذا المخطط، والموافقة على خطط أمن السفن والموافق المينائية، بالإضافة إلى التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، كما ألزم هذا المرسوم مؤسسات النقل البحري بتعيين، عون أمن الشركة، وعون أمن السفينة، وعون أمن المرفق الميناني[2].

الفرع الثاني

التدابير الوقائية لمواجهة القرصنة

تعتمد جريمة القرصنة البحرية على الإعداد المسبق والتنظيم وتأخذ طابع المفاجئة لذا يتطلب الأمر التحسب المسبق والدقيق والانتباه للقيام برد فعل سريع.

أولا: التدابير الوقائية قبل الإبحار

1-الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني

يجب الإطلاع على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية والأجهزة المختصة التي تهتم بجمع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني، وصور الاعتداء وأوقاته وأساليبه[3]، وبناءا على ذلك تتضح أهمية الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار ومن أهمها:

1- DERARDJA Djamel, op.cit, p139.

2-راجع الموارد (2. 3. 4) من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 2004/12/20 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشئات المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها (ج.ر.ج.ح) رقم 2004/82.

3-عبد العزيز إبراهيم التركي، مرجع سابق، ص 169.

1-التأكد من سلامة خط الإبحار، حيث من الواجب أن تبتعد السفينة قدر الإمكان عن الأماكن المشبوهة أو الخطرة.

2-توفير التجهيزات اللازمة بناءا على المعلومات المتوفرة، والتأكد من سلامة الأجهزة وصلاحيتها وملائمتها للمنطقة التي سيتم الإبحار فيها[1].

3- فتح دورات تدريبية لتأهيل الطاقم على أداء متطلبات الأمن على السفينة[2]، حيث تفيد التقديرات أن 80%من الحوادث التي تقع في البحر ترجع إلى خطأ بشري، ومن ثم يواصل تركيز OMI على تحسين معايير ترخيص وتدريب البحارة[3].

2- وضع خطة أمن السفينة

لقد ألزمت قاعدة (ISPS) والتي دخلت حيز التنفيذ في 1جويلية2004، سفن الشحن على وضع خطة أمن السفينة يعمل بها في حالة الهجوم عليها[4]، وتشمل خطة الأمن عدة خطوات ضرورية وهي:

1-التأكد من خطة الأمن ومدى ملائمتها للتغيرات التي قد تحدث، فمن الواجب أن تأخذ باعتبارها كل الاحتمالات، وقدرات أفراد الطاقم المتواجدين وتدريبهم، وتحديد المناطق المحمية على متن السفينة.

1-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 93.

2-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 237.

3-راجع تقرير الجمعية العامة (A/56/58) في دورتها السادسة والخمسون، ل 9 مارس 2001، ص 26، 27، على الموقع: www.un.org

4-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص62.

2-تحديد مراكز الأمن بالدول الساحلية، فمن المهم أن يكون الطاقم على دراية بالدول الساحلية التي يحاذيها طريق الإبحار والمراكز الأمنية فيها، وكيفية الاتصال بها وطلب التدخل للمساعدة عند الحاجة[1].

3-إجراء تفتيش وقائي للسفينة قبل المغادرة وإقفال كل الأبواب وفتحات التهوية وتأمينها بصورة ملائمة، خاصة إذا كانت هذه الفتحات واسعة تسمح بدخول أحد المعتدين، وينبغي معاينتها بانتظام خاصة عند المرور بالمناطق الخطيرة[2].

4-يجب على السفينة التثبت باستمرار من سلامة خط الإبحار والابتعاد قدر الإمكان عن المناطق الخطيرة، وأن تسعى إلى تفادي مواقع الاختناق، فإذا كانت السفينة تقترب من موانئ وقعت فيها هجمات على سفن راسية لا على سفن مبحرة، وكان من المعروف أن على السفينة أن ترسوا خارج الميناء لبعض الوقت، فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو عن طريق خفض سرعة الإبحار أو إطالة الطريق للبقاء بعيدا عن الشاطئ، ومن ثم اختصار الفترة التي تكون فيها السفينة راسية ومعرضة للخطر[3].

5-استمرار المراقبة على السفينة سواء الرادارية أو العادية، ففي بعض الأحيان لا يكشف الهجوم إلا عندما يظهر المهاجمون على برج القيادة، وهذا دليل على عدم المراقبة أو ضعفها، فالاكتشاف المسبق للهجوم يتيح فرصة إطلاق الإنذار، وتبنيه السفن الأخرى، وإبلاغ السلطات الساحلية.

فحين تكون السفن في المناطق التي تقع فيها الهجمات، أو عند اقترابها منها فإنه من الواجب تعزيز خفارات برج الملاحة، كما يتعين مراقبة الرادار باستمرار، مع ملاحظة أنه قد يكون من العسير اكتشاف مركب سريع منخفض على شاشات رادار السفينة.

1-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص94.

2- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص64.

3-علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص97.

وعليه يجب وضع مراقبة رادارية متواصلة، وعند ملاحظة مركب مشبوه فإنه من المهم الحفاظ على المراقبة بدقة، ومراقبة جميع الجهات خشية أن يكون المركب الأول مجرد طعم بهدف الصعود على السفينة من مركب ثاني بينما يكون الانتباه مركزا على المركب الأول[1].

6-التأكد من سلامة أجهزة الاتصال وفعاليتها، فيجب على السفينة عند الدخول إلى المناطق التي وقعت فيها هجمات، أن تقوم بإدراج موقع السفينة على فترة منتظمة في أجهزة الاتصالات الخاصة بمتابعة المواقع إذا كانت السفينة لا تملك أجهزة أوتوماتيكية لبيان موقع السفينة ويجب الحفاظ على الاتصال بواسطة راديو السفينة بصفة متواصلة مع السلطات الساحلية أو البحرية عندما تكون السفينة في المناطق التي وقعت فيها الهجمات.

أما في حالة ملاحظة تحركات مشبوهة قد تؤدي إلى هجوم وشيك فإنه ينصح بأن تتصل السفينة بمركز تنسيق الاتصال القريب منها، أو بمحطات الراديو التي تكون السلطات قد أوصت بها لمناطق معينة، ويجب بث رسالة الخطر بلغة واضحة على تردد عالي جدا لضمان سماعها[2].

7-على السفينة استخدام الحد الأقصى من الإضاءة المتاحة المتماشية مع الملاحة الآمنة، وينبغي ترك أنوار الخلف والجوانب مضاءة إذا كان من الممكن القيام بذلك دون تعريض الملاحة للخطر، كما أنه بإمكان الأنوار الكاشفة ذات النطاق الواسع أن تضيء المنطقة الواقعة في مؤخرة السفينة وتساعد على رصد كل من يقترب منها، وعلى أفراد الطاقم القائمين بالخدمة في المناطق الخارجية للسفينة حينما تكون راسية أو مبحرة أن يتفادوا الظهور بشكل مكشوف لأن ذلك قد يعرضهم للاحتجاز على يد المهاجمين[3].

1- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص97.

2- مرجع نفسه، ص 100.

3- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص101.

8-عدم التحدث بأجهزة الاتصال والحفاظ على سرية المعلومات، لأن القراصنة يقومون بالتنصت على أجهزة الاتصال التابعة للسفن ويلتقطون المحادثات، فمن هذا المنطلق يجب على الطاقم عدم التحدث عن مسار السفينة وطبيعتها والأشياء الثمينة المنقولة على متنها[1].

9- التأكد باستمرار من صلاحية أجهزة الاستغاثة، وقد صرح حمدي العربي مدير اللوجستيات البحرية في شركة (الجرافات البحرية الوطنية) أنه يتعين وضع أسلاك شائكة حول السفينة لمنع القراصنة من الصعود على متنها، إضافة إلى تجهيز السفينة بإضاءة قوية.

كما أضاف القبطان أن شركته تعتمد نضام عالمي خاص بالأمن و السلامة ويتمثل في (زر) مخفي في علبة خاصة لا يعرف مكانها غير قبطان السفينة، وعند تشغيل هذا (الزر) يتم إبلاغ الجهات المعنية أن هذه السفينة تتعرض الآن للقرصنة البحرية[2].

وعليه ينبغي التأكد من الأجهزة و صلاحيتها للاستخدام عند الحاجة، إضافة إلى جاهزية وسلامة خراطيم و مضخات المياه التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم، وإذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب التأكد منها، والمنظمة البحرية الدولية (OMI) لا تؤيد فكرة حمل السلاح بكثرة على متن السفن لأن ذلك قد ينعكس عليها سلبا إذا تمكن القراصنة من الإستلاء عليها[3].

10- ينبغي التأكد من أن الطاقم مدرب لتنفيذ خطة الأمن بسهولة و دون أية أخطاء، حيث نصت(OMI) على مجموعة من الإرشادات بشأن التدريب على السلامة في حالة الطوارئ[4].

1-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 239.

2-موفق محمد، مرجع سابق، ص 27.

3- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص102.

4-راجع تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، ل4 جوان 2010، المرفق 29، ص 195 على الموقع التالي: Rttp://www/OMI/org

ثانيا: مرحلة التصدي و تنفيذ خطة أمن السفينة

في هذه المرحلة يجب عدم إتاحة الفرصة للقراصنة في ارتكاب جريمتهم، وتشمل هذه المرحلة إجراءات معينة يجب القيام بها عند الاشتباه، والتأكد من الهجوم وأثنائها، وبعد ذلك تبدأ مرحلة ما بعد الهجوم، وهنالك قواعد هامة يجب الأخذ بها في كل مرحلة من هذه المراحل.

1- مرحلة الاشتباه بالهجوم

يعتبر الاكتشاف المبكر للهجوم بمثابة خط دفاع أول، ودليل على نجاح المراقبة ففي هذه المرحلة يجب العمل على الإبلاغ الفوري لقوات الأمن في أقرب دولة ساحلية عبر مركز تنسيق الإنقاذ، ومن الواجب تحذير أفراد الطاقم والطلب منهم التوجه إلى مراكزهم الدفاعية[1].

كما أنه من الواجب بذل الجهود لإقامة الاتصال بمجرد الاشتباه، وتفعيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) الذي يقوم على تنبيه سلطات البحث والإنقاذ بسرعة، وينبغي على السفينة عند اكتشاف الهجوم أن تطلق مجموعة من الإشارات الصوتية والضوئية لتحذير السفن الأخرى[2].

فقد أصبح استخدام أجهزة الهاتف النقالة في الاتصالات المتعلقة بالاستغاثة والسلامة أمرا مفروغا منه، ولكن (OMI) تؤكد على ضرورة استخدام النظام العالمي للسلامة، لأن أجهزة النقال تتيح تغطية محدودة في عرض البحر[3].

1- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص104.

2-تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، مرجع سابق، ص201.

3-مرجع نفسه، ص 209.

2- الإجراءات الواجب اتخاذها عند التأكد من الهجوم القرصني

إن الفترة التي تسبق صعود المهاجمين على متن السفينة مهمة جدا، ففي حال التأكد من أن صعود المهاجمين على ظهر السفينة أمر وارد فإنه من الواجب توجيه الأوامر إلى كل أفراد الطاقم بالتوجه إلى مواقعهم وإتباع خطة طوارئ السفينة السابقة التجهيز.

كما ينبغي على السفينة عند اقتراب المهاجمين إطلاق إشارات الإنذار الأخرى كالصفارة التي يمكن التي تساهم في تشتيت تركيزهم وإحباط عزيمتهم، ويجب أيضا تحديد نقاط الصعود التي يحاول القراصنة الدخول منها، وإعلانها لأفراد الطاقم الموجودين في المواقع[1].

فعلى الطاقم إرسال نداء الاستغاثة عبر الراديو على قناة (16) عالية التردد، واحتياطيا القناة (8) المراقبة من القوات البحرية، دون استعمال مشاعل الاستغاثة التي يتعين استخدامها حصرا حينما يرى الربان أن أعمال المهاجمين تعرض سفينة للخطر[2].

في هذه المرحلة يتعين على الربان القيام ببعض المناورات عن طريق حركة السفينة ودوراتها بهدف ردع المهاجمين، أو تأخير صعودهم إلى ظهر السفينة، ولإتاحة الفرصة أمام كل أفراد الطاقم للاحتماء بالمناطق المحمية، والاستعداد للمرحلة التالية من التصدي[3].

فالاستمرار في المناورة قد يؤدي إلى التقليل من ثقة المهاجمين بأنفسهم وقدرتهم على إتمام الهجوم، وينبغي عدم اللجوء إلى هذه المناورات إذا لم يكن الربان واثقا من أن بمقدوره استخدامها بصورة مفيدة دون تعريض السفينة للخطر، ولا يجوز استخدام المناورة في المياه المحصورة كمضيق (ملقا) أو قناة (السويس)، أو المياه القريبة من الشواطئ[4].

1- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص105.

2- تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، مرجع سابق، ص203.

3-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص67.

4- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص106.

أما إذا لم تنجح المناورات في التخلص من المهاجمين يجب استخدام خراطيم المياه ذات الضغط القوي، وتشير تقارير المنظمة البحرية (OMI) إلى أن الضغط المائي قد ينجح بالفعل في ردع المهاجمين وصدهم، خاصة و أن الماء قد يغمر قاربهم ويلحق الضرر بهم[1].

ففي حال تمكن المهاجمين من الصعود إلى السفينة فإن الخيارات المتاحة للربان والطاقم تعتمد على مدى خطورة المهاجمين، واستعدادهم وتسلحهم، ومدى تمكنهم من السيطرة على السفينة، ومدى استطاعتهم الوصول إلى المواقع الهامة مثل برج الملاحة وغرفة المحركات ومدى قدرتهم على احتجاز أفراد من الطاقم لإجبار الباقي على الامتثال لرغباتهم، وحتى لو كان كل أفراد الطاقم بأمان ضمن المناطق المحمية أو المقفلة، يجب على الربان أن ينظر في المخاطر التي يمكن أن يحدثها المهاجمين كاستخدام القنابل لإشعال حريق في السفينة[2].

فيجب على الطاقم السفينة ووفقا لخطة الأمن المعدة سابقا القيام بالمقاومة والتصدي للقراصنة وإقناعهم بترك السفينة باستخدام التكتيك المناسب إذا أمكن ذلك دون تعريض الطاقم لأي خطر [3].

كما ينبغي في حالة التعرض للهجوم أن لا يقوم أحد أفراد الطاقم بلعب دور البطل، لأن القراصنة في الغالب ما يكون هدفهم هو الغنائم، لذلك يفضل عدم استخدام العنف معهم حتى لا تتحول سرقات القراصنة إلى جرائم قتل يذهب الطاقم ضحيتها، بالإضافة إلى الضرر الذي قد يلحق بالسفينة[4].

وعليه يجب على الربان أو الضابط المسئول في حالة سيطرة المهاجمين على السفينة أن يظل هادئا وأن يسعى إلى التفاوض معهم بهدف المحافظة على ملاحة السفينة وتخليص الرهائن.

1- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 242.

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص107.

3- المرجع نفسه، ص108.

4-موفق محمد، مرجع سابق، ص28.

3- إنهاء الهجوم بالقبض على القراصنة أو انسحابهم

في هذه المرحلة يجب رفع تقارير ما بعد الهجوم فور ضمان سلامة السفينة والطاقم إلى كافة مراكز الإبلاغ عن القرصنة المعنيين، ويوضح في هذا التقرير كل البيانات المطلوبة والمعلومات المتصلة بهوية السفينة وموقعها، وتحديد الوجهة التي سلكها المهاجمون عند مغادرتهم، مع تفاصيل موجزة عن أعدادهم ووصف مركبهم وتسليحهم، وفي حال اعتقال الطاقم لأحد المهاجمين فيتعين الإبلاغ عن ذلك في التقرير المذكور.

أما إذا أسفر الهجوم عن وفاة أي شخص على متن السفينة أو إصابة بجروح خطيرة أو إلحاق أضرار جسيمة بالسفينة نفسها، فينبغي إرسال تقرير فوري إلى الجهة التي تتبع لها السفينة، وفي أي حال من الأحوال فإن التقرير عن الهجوم يعتبر مهما وحيويا إذا تم التعامل معه بالشكل المطلوب[1].

ويتعين على أفراد الطاقم الذين احتكوا بالمهاجمين إعداد تقارير فردية عن الحادثة، توضح أي سمات مميزة يمكن أن تساعد في تحديد هوية المهاجمين، كما يجب إجراء جرد كامل يتضمن وصفا دقيقا لجميع البضائع والممتلكات التي تم إتلافها.

كما يجب المحافظة على موقع الجريمة وأثار الهجوم حتى تتمكن الجهات الأمنية من الإطلاع عليها واستخلاص الأدلة منها، ويجب على ربان السفينة توجيه تعليماته يفتح الأماكن التي تتطلب إجراءات السلامة فتحها، وإزالة الخراطيم والعودة إلى الوضعية الطبيعية للحراسة والإضاءة[2].

كما ينبغي بعد الحادث مباشرة بعث تقرير متكامل إلى سلطات الدولة الساحلية التي وقع الهجوم في مياهها، وإلى الدولة التي تتبع لها السفينة إذا وقع الهجوم في أعالي البحار، ومن الضروري التعاون مع السلطات المختصة والسماح لضباط الأمن بالصعود إلى السفينة، وأخذ

1- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص66.

2- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص111.

البيانات وإجراء التحقيقات الرسمية، والحصول على نسخ للتسجيلات الرادارية والصور إن وجدت، ويجب في كل الحالات إعداد هذه التقارير حتى لو لم ينجح الهجوم[1].

المطلب الثاني

الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية

لقد تطورت هذه الجريمة بشكل ملحوظ، وأصبح يخصص لها حيز من الاهتمام في عدة مناطق من العالم خاصة بعد تطور الملاحة البحرية وحركة النقل، مما يستوجب وضع حد لها سواء كان ذلك من طرف المنظمات الدولية (فرع 1) أو المنظمات الإقليمية (فرع 2).

الفرع الأول

الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

بذلت المنظمات الدولية جهود حثيثة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين وسأتناول فيما يلي جهود هذه المنظمات.

أولا: جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية

1-الاتفاقيات الدولية:

بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية عام 1945 عملت هيئة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، حيث كونت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي وكان من أولويات هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار.

1- علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 110.

قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف 1958، وقد خصت إحدى هذه الاتفاقيات لأعالي البحار، وقد نصت المادة 14 منها على ضرورة التعاون الدولي لمحاربة القرصنة البحرية[1]، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية في هذا الاتجاه إلى أن تم إقرار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن هذه الاتفاقية لم تحمل جديدا فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف الأمر الذي حتم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور في الاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما 1988 التي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، وتم تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول 2005 الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية وغيرها[2].

2-الجمعية العامة:

أثار الارتفاع في وتيرة أعمال القرصنة وحوادث السطو المسلح خصوصا قبالة سواحل الصومال قلقا بالغا، وقد أعربت الجمعية للأمم المتحدة في دورتها 63 ووفقا لقرارها 111/63 عن قلقها إزاء مشكلة تزايد حالات القرصنة البحرية قبالة الساحل الصومالي.

فقد أصدرت الجمعية في 4 ديسمبر 2009 قرارا شاملا بشأن (المحيطات وقانون البحار) الذي يحتوي على أحكام كثيرة تتعلق بالقرصنة من بينها حث الدول الأعضاء على اتخاذ القرارات المناسبة لإدراج القرصنة في قوانينها الوطنية، وذلك لتسهيل اعتقال ومحاكمة القراصنة المشتبه بهم[3].

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

2-بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص56.

3-محمد سيد سلطان، لأمن البحري ومكافحة القرصنة: المتطلبات الأمنية و الاستجابة الدولية، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، مرجع سابق، ص36.

3-**قرارات مجلس الأمن:** اعتمد مجلس الأمن عدة قرارات تتعلق بموضوع القرصنة، وأهم هذه القرارات :

أ-قرار مجلس الأمن رقم (1814): يعتبر هذا القرار تمهيديا بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية[1]، حيث أكد في البند الحادي عشر على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال[2].

كما أكد القرار في ديباجته على أهمية بناء مؤسسات في الصومال لإنهاء العنف والقتال باعتبار هذه المظاهر السبب الرئيسي في ما يحدث بالمنطقة، ويشير إلى اعتزامه تعزيز فعالية حضر توريد الأسلحة و اتخاذ تدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة عملية سياسية سليمة[3].

ب-قرار مجلس الأمن رقم (1816): يعتبر من أهم القرارات التي أصدرها مجلس الأمن الدولي في جلسته رقم 5902 المعقدة في 02 جوان 2008 الذي يأذن للدول بعد حصولها على موافقة الحكومة الانتقالية ولفترة ستة أشهر بدخول المياه الإقليمية لمكافحة أعمال القرصنة و السطو المسلح في البحار[4].

حيث حددت المادة 100 من اتفاقية قانون البحار الإطار القانوني للتعاون الدولي فيما يتعلق بمكافحة القرصنة بنصها على أن التعاون الدولي إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، وعليه فالقرار 1816 أعطى _

1- الإطلاع على نص القرار 1814 الصادر عن مجلس الأمن جلسته رقم (5893) المعقود بتاريخ 15 ماي 2008.
أنظر: http://daccess/ods/un/org/TMP/9528872/37071991-html

2- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص120.

3- حسام الدين بوعيسي، مرجع سابق، ص124.

4 -CUDENNEC Annie, Terrorisme et la piraterie maritime, op. cit p199

خروجا عما سبق _ الحق للسفن الحربية للدول الحق في الدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بهدف قمع أعمال القراصنة، مع استخدام جميع الوسائل اللازمة[1].

كما أكد مجلس الأمن على أن الإذن لا يسري إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال، وأن مثل الإذن أو التفويض لا يمس حقوق الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم[2].

جـ- قرار مجلس الأمن رقم (1838): صدر بالإجماع في الجلسة رقم (95987) في7 أكتوبر 2008[3]، وقد أثنى في ديباجة القرار على المساهمة التي قدمتها بعض الدولة 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، ويؤكد على ما ورد في القرار (1816)، ودعى الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية والتي لديها القدرة على مكافحة عمليات القرصنة إلى نشر سفن حربية وطائرات عسكرية لهذا الغرض ووفقا للقانون الدولي[5].

قد جاء القرار غامض في بعض فقراته منها:

1-راجع الفقرة 7 من القرار رقم 1816 على الموقع التالي:
http://doccess.ods.org/TMP/9528872.37071991.html

2-خليل حسن، مرجع سابق، ص306.

3-للإطلاع على نص القرار راجع كتاب، القرصنة البحرية كل خليج عدن والمحيط الهندي، مرجع سابق، ص ص 193-196.

4-حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص143.

5-حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص121.

1- 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.

2- 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.

3- 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[1].

د- قرار مجلس الأمن رقم(1846): صدر في ديسمبر 2008 وقد جاء ليرحب بالمبادرات التي اتخذها كل من الإتحاد الروسي، إسبانيا، الدانمرك، فرنسا، كندا، المملكة المتحدة، الهند، هولندا، الولايات المتحدة، المنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة، كما شمل هذا الترحيب كل من حلف شمال الأطلسي والإتحاد الأوروبي[2].

فلا شك أن الترحيب الذي جاء به القرار يعطي المزيد من الشرعية ويفتح الباب لمشاركات أخرى، كما يحث الدول على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة و اللازمة لذلك[3].

كما أن الإذن الممنوح بموجب الفقرة 7 من القرار 1816 الذي كان مقيد بمدة زمنية هي (06) أشهر من تاريخ صدور القرار في 2 نوفمبر 2008، كان من المفترض أن ينتهي العمل

1-خليل حسن، مرجع سابق، ص 307.

2-بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص59.

3 -CHEVALIER Caroline Laly.op.cit. p20

به في الأول من ديسمبر في نفس العام[1]، ولكن جاءت الفقرة 10 من القرار 1846 لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر ينتهي في 1 ديسمبر 2009.

فقد لاحظ مجلس الأمن الوضع المتأزم في الصومال ومحدودية قدرة الحكومة الانتقالية على قمع أعمال القرصنة أو حراسة وتأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة(07) من القرار 1897 الصادر في 30 نوفمبر 2009 تمديد العمل بهذا الأذن لمدة عام آخر ينتهي في 29 نوفمبر 2010[2].

هـ- قرار مجلس الأمن رقم (1851): اتخذه مجلس الأمن في الجلسة (6046) المنعقدة في 16 ديسمبر 2008، حيث أعرب المجلس عن استمرار قلقه الشديد إزاء الزيادة الكبيرة في عمليات القرصنة وكذا تطور أساليبها، كما يرحب بإطلاق الإتحاد الأوروبي لعملية (أطلنطا) لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال[3].

كما حث هذا القرار 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[4] كما جاء في القرار 1851 لتوسيع النطاق المكاني للإذن الوارد في القرار 1816 والذي تم تأكيده في القرار 1846، الذي كان يقتصر فقط على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة داخل المياه الإقليمية الصومالية دون أن يشمل الإذن الدخول للإقليم البري للصومال.

1-فلفلي منى إلهام، "القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي"، ملتقى الوطني حول "استعمال القوة في العلاقات الدولية: بين قوة القانون وهيمنة القوة"، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 19 و 20 ماي 2013، ص 10، غير منشور.

2-المرجع نفسه، ص11.

3-خليل حسن، مرجع سابق، ص310.

4-حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص145.

فقد قام مجلس الأمن بعد أسبوعين من تبني القرار 1846 بتبني القرار 1851 لتوسيع النطاق المكاني للإذن خروجا عن نص المادة 100 من اتفاقية قانون البحار[1].

و- قرار مجلس الأمن رقم (1918): صدر في 27 أفريل 2010 وقد دعى مجلس الأمن من خلاله إلى تجريم القرصنة بموجب قوانينها المحلية، وقد أشاد بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم القرصنة وتيسير محاكمة القراصنة في محاكمهم الوطنية بما يتفق وأحكام القانون الدولي المعمول بها[2].

كما أعرب المجلس عن قلقه إزاء الحالات التي يتم إخلاء سبيلها عند الاشتباه بارتكابها لأعمال القرصنة البحرية دون تقديمها للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة[3].

4- جهود مجلس التجارة و التنمية التابع للأمم المتحدة:

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة والتنمية في دراسة أسباب وعوامل تفشي 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[4].

1-قلقلي منى إلهام، مرجع سابق، ص9.

2 - PANCRACIO Jean-Paul. op.cit. P457.

3-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص75.

4- علي بن عبد اللّه الملحم، مرجع سابق، ص119.

ثانيا: جهود المنظمات الدولية المتخصصة

1-جهود المنظمة البحرية الدولية OMI:

تم إنشاء المنظمة البحرية في عام 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن و الأفراد على متنها، وأبدت اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وأثارها السلبية على النقل البحري وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة[1].

وفي عام 1983 وعلى إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد إلى لجنة الأمن البحري للمنظمة (MSC) 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].

كما أنشأت المنظمة عام (1974) لجنة السلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والإحصائيات حول الظاهرة 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 عام 1986 أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يتم من

1-بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص56.

2- علي بن عبد اللّه الملحم، مرجع سابق، ص120.

حوادث ثم أصدرت المنشور رقم (17) A.683 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على تسخير إمكانيات لمكافحة القرصنة البحرية[1].

ففي عام 2009 عندما تفاقمت هذه الجريمة في مضيق ملقا كونت مجموعة عمل من خبراء دول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراستها، وقامت بعدة زيارات واتخذت عدة توصيات رفعت لمجلس المنظمة.

وعلى ضوء النتائج الإيجابية لهذه المجموعة تم تكليفها بمهمة وضع إرشادات وتوجيهات لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، وأصدرت هذه المجموعة في 1993 منشورين: الأول يحمل رقم 622 ويتضمن توصيات موجهة للحكومات لمكافحة القرصنة، والثاني يحمل رقم 623 موجه لملاك السفن ومشغليها[2].

كما اعتمدت الجمعية العامة ل (OMI) في نوفمبر 2001 قواعد الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة 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) A.923[3]

كما أنه تم صياغة مدونة الدولية لأمن السفن والموافق والمعروفة بقاعدة (ISPS) التي عدلت اتفاقية (1974) لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، والتي تضمنت بنودا خاصة بسبيل الحماية من أعمال السطو المسلح والقرصنة ضد السفن[4].

1- علي بن عبد اللّه الملحم، مرجع سابق، ص 121.

2-بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2012، ص115.

3-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص77,

4-عبد الجليل زيد المرهون، القرصنة البحرية في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص83.

2- المكتب البحري الدولي(BMI)

تأسس هذا المكتب عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول[1]. كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية عن طريق تأسيس (خدمة إجراءات التحريات السريعة) التي توفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، وقد ساعد في استرجاع بعض السفن وكان له دور كبير في إثارة مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا[2].

كما أكد المكتب أن أغلب هجمات القراصنة تكون في المياه الإقليمية « la majorité des attaques contre les navires ont lieu à l'intérieur des zones de juridiction des Etats »[3]

3- غرفة الملاحة الدولية:(ICC)

تهتم هذه الغرفة بالأمور القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تهتم بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد أصدرت دليلا عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة[4].

1-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص62.

2-بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص116.

3 - PANCRACIO Jean-Paul. op.cit, p 448.

4-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص63.

4- الإتحاد الدولي لعمال النقل:

تأسس هذا التنظيم سنة 1897 ويحظى بانتشار واسع حيث يضم 621 نقابة ويمثله حاليا 138 دولة ولهذا الإتحاد مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة البحرية إذ قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد من هذه الظاهرة أهمها اقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل لمحاربة القرصنة، واقتراح إيقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعداد لمكافحة القرصنة البحرية[1].

كما اتخذ الإتحاد في 2004 خطوة هامة في مجال تعزيز الإجراءات الأمنية في عرض البحار والمرافئ العالمية، من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية يعرف بـ (البيولوجية الإحصائية)، وقد شمل هذا النظام نحو مليون و مائتي ألف عامل بحري يعنون ب 90% من التجارة العالمية.

يعتمد هذا النموذج على تحويل بصمتين من أصابع البحارة إلى رمز دولي موحدّ يثبت على وثيقة البحارة التي اعتمدتها منظمة العمل الدولية في جوان من عام 2003[2].

5- 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 المباحثات مع الحكومات بالمنطقة وشركات الملاحة، تمت الموافقة على إنشاءه في عام 1992 وثم توفير رأس المال اللازم لإنشائه بمساهمات من الشركات الملاحة العملاقة وبعض الدول.

ومن ثم افتتح المركز في أكتوبر 1992 الذي جاء تأسيسه كثمرة تعاون بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية، ويتبع هذا المركز للمكتب البحري الدولي في لندن، ويقوم

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

2-الأمن البحري وتحدياته الراهنة، موضوع محمل يوم 2014/7/23، htt :www.sas445.com/vb/show .thread.php ?p :213.

بإصدار نشرات وتقارير في فترات مختلفة عبر السنة[1].

-مهام المركز:

أ-يتلقى المركز جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية، فيقوم فورا بإرسال إشارات تبين للسفن الأخرى على نفس المنطقة لاتخاذ إجراءات التامين، كما يبلغ فورا الجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط الجناة، ويقوم المركز بتنسيق الجهود التي تهدف إلى ضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة[2]، وقد وقعت عدة حوادث ساهم المركز في ضبط الجناة واستعادة السفينة[3].

ب- يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أية دولة، عن طريق الخبراء والمتخصصين الذين ينتقلون فور وقوع حادث في مكان ما وتقديم المشورة اللازمة[4].

ج- يبث المركز تقارير منتظمة 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[5].

الفرع الثاني

الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

لقد بذلت العديد من الدول متعددة أو مجتمعة مجموعة من الجهود للقضاء على القرصنة البحرية تذكر أهمها:

1- علي بن عبد اللّه الملحم، مرجع سابق، ص123.

2-خليل حسن، مرجع سابق، ص320.

3-تعرضت السفينة (M/V Aiundra Rainbow) لعملية قرصنة عند إبحارها من اندونيسيا إلا اليابان في 1999/10/22، وعند وقوع الحادثة باثر المركز بإذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحا مواصفات السفينة التي تعرضت للهجوم، و ثم استعادة السفينة في 1999/11/16. لمزيد من المعلومات حول الحادثة راجع: علي بن عبد اللّه الملحم، مرجع سابق، ص124.

4-بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص 321.

5-خليل حسن، مرجع سابق، ص321.

أولا: 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 حرس السواحل والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان.

كما يعمل جهاز حرس السواحل في الدول المتقدمة التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة وتدريب أفراده جيدا على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مباشرة الحوادث[1].

ثانيا :الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في أسيا (ركاب)

– اجتمعت الدول الأسيوية المعروفة ب(الأسيان) والبالغ عددها عشرة دول بالاشتراك مع كل الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسيريلانك وينجلادس، وأبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا في نوفمبر عام 2004 ودخلت حيز التنفيذ في 4 سبتمبر 2006[2].

تقوم الدول الأطراف بتنفيذ الاتفاق طبقا لقوانينها و لوائحها الوطنية، مع مراعاة ألا يتعرض تنفيذها لهذا الاتفاق مع حقوق وواجبات الدول الأطراف.

وفقا للاتفاقية الإقليمية (ReCAAP)[3] فقد أنشئ المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافورة ، يهدف لتنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة، وذلك لمنع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الثنائي المباشر بينه وبين الأطراف المتعاقدة.

1- علي بن عبد اللّه الملحم، مرجع سابق، ص113.

2 -YANAI Shunji, la coopération régionale contre la piraterie en Asie, annuaire Français de droit international, paris vol52, 2006, PP 391-399.

3-لمزيد من المعلومات حول إتفاقية (ReCAAP) أنظر الموقع: « www.recaap.org »

كما تعتبر هذه الاتفاقية نموذجا ناجحا للتعاون الإقليمي في مجال مكافحة القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في آسيا وخاصة جنوب شرق آسيا.

ثالثا : جهود المنظمات غير العربية

تعتبر اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية، من خلال اتخاذ عدة قرارات أهمها القرار الصادر في 26 ديسمبر 2008 الذي يقضي بإرسال سفن حربية إلى منطقة خليج عدن لحماية السفن اليابانية أو تحمل مواطنين يابانيين من أعمال القراصنة البحرية[1].

كما سارعت كوريا الجنوبية إلى اتخاذ قرار قضى بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ والطائرات إلى مناطق القراصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك بعد نجاح القراصنة الصوماليين في اختطاف سفن صيد كورية.

كما أرسلت الصين في أكتوبر 2008 ثلاث سفن حربية لمكافحة القرصنة البحرية بعد تعرض عدة سفن لها لهجمات القراصنة[2]، وتتمثل المهمة الرئيسية لهذه السفن في السهر على توفير الحماية للقوافل التجارية البحرية الصينية، وحماية سفن المساعدات الإنسانية.

رابعا : جهود الدول العربية في مكافحة القرصنة

وجهت مصر الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة، ونظرا 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[3].

1-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص99.

2-خليل حسن، مرجع سابق، ص324.

3-المرجع نفسه، ص325.

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 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].

خامسا : جهود جامعة الدول العربية

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[2].

كما عقدت جامعة الدول العربية دورة استثنائية 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 (OMI) والأمم المتحدة والاتحاد الأفريقي[3].

1-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص100.

2-بوزبوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص57.

3-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص82.

سادسا : مشاركة الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية

أطلق الاتحاد الأوروبي في ديسمبر 2008 أول عملية بحرية في إطار مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، أطلق عليها اسم (أطلنطا).[1]

يشارك في هذه العملية ثمانية دول هي: ألمانيا، بلجيكا، إسبانيا، فرنسا، السويد، اليونان، هولندا وبريطانيا وقد حلت هذه العملية محل العملية التي قام بها حلف شمال الأطلسي (الناتو) منذ نهاية شهر أكتوبر 2008[2]، والتي قام بمقتضاها الحلف بإرسال أربعة قطع حربية إيطالية ويونانية وبريطانية وتركية لتسيير دوريات في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال[3].

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

1-محمد سيد سلطان، مرجع سابق، ص38.

2-خليل حسن، مرجع سابق، ص321.

3-المرجع نفسه، ص322.

4-أنظر: تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن بتاريخ 16 مارس 2009 على شبكة الأنترنت:
RttpM//daccess.ods.un.org/TMP/9528872. 37071991.html

المبحث الثاني

عوائق مكافحة القرصنة البحرية

أحدث خطر القرصنة المتزايد على السفن استجابة دولية غير مسبوقة،حيث قامت العديد من الدول والمنظمات الإقليمية والدولية خلال الفترة الماضية وبموجب قرارات الأمم المتحدة ومجلس الأمن بإرسال عشرات السفن الحربية بهدف ردع القرصنة والحد من نشاطها، إلا أن القرصنة مازالت تمثل تهديدا رئيسيا للملاحة البحرية، مما يستلزم دراسة أهم القيود التي تعيق نجاح هذه الجهود، وقد تم تقسيمها إلى نوعين أولا : قيود ميدانية(مطلب 1) وثانيا: قيود قانونية (مطلب2).

المطلب الأول

القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

إن لفشل الجهود الدولية والإقليمية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية عدة أسباب ميدانية، فمنها المرتبطة بطبيعة المجال البحري الصعب وإمكانيات القراصنة (فرع 1)، ومنها المرتبطة ببيئة القراصنة و تزايد الأطراف المستفيدة (فرع 2).

الفرع الأول

العوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري وإمكانيات القراصنة

من المعروف أن المجال البحري الذي ينشط فيه القراصنة واسع المدى ويصعب مراقبته[1]، فمثلا خليج عدن المطل على اليمن والصومال بين المحيط الهندي والبحر الأحمر يمتد على مساحة واسعة حيث يبلغ طوله 750 كلم وعرضه 250 كلم ومساحته 1800 ألف متر مربع و بالتالي يصعب السيطرة عليه[2].

فنظرا لكثرة السفن الحربية الأجنبية في خليج عدن والصومال، قام القراصنة بتغيير إستراتيجياتهم وتوسيع مجال تحركاتهم لتمتد إلى أجزاء مختلفة وشاسعة، وقد شكلت عملية خطف ناقلة النفط السعودية (سايروس ستار) على بعد 800 كلم قبالة السواحل الكينية سابقة خطيرة ونقلة نوعية تشير إلى قدرة القراصنة على توسيع مجال تحركهم[3].

1-يرى وزير الدفاع الأمريكي "روبرت جينس" قائلا: "أن البحرية الأمريكية لا يوجد في أسطولها عدد كاف من السفن لمراقبة تبلغ مساحتها 400 ميل مربع، ويمر بها ثلاثون ألف سفينة عدا السفن الأمريكية" أنظر: حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص133.

2-حاشي عيسلي فيدو، مرجع سابق، ص134.

3- سقاف عمر السقاف، "سر الاتفاق: لماذا تفشل الجهود الدولية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، مرجع سابق، ص152.

بالإضافة إلى الخاصية الفيزيائية للبحار والسواحل التي توفر بيئة ملائمة لعمليات القرصنة البحرية[1] نجد أن هؤلاء القراصنة على معرفة جيدة ودراية كافية بالمناطق البحرية، باعتبارهم بحارة ولهم خبرة طويلة تجعل متابعتهم والتحايل عليهم أمر صعب[2].

وقد زاد من صعوبة الأمر عدم التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية، فالأخيرة ترى أن أمن البحر الأحمر والخليج مسؤولية الدول المطلة عليه، وفي حين أن الدول الكبرى تهتم بحماية سفنها الخاصة فقط وتتحرك دون اعتبار لهذا الحق[3].

كما تعاني القطع البحرية التابعة للأساطيل الأجنبية المنتشرة في المنطقة من صعوبة معرفة هوية القراصنة قبل أن يشنوا هجماتهم، وصعوبة القيام بحماية الرهائن المخطوفين و المحتجزين على ظهر السفن المخطوفة، ويعود السبب في ذلك إلى أن معظم هذه القطع البحرية كبيرة الحجم وثقيلة الحركة، على عكس زوارق القراصنة الصغيرة التي تمتاز بالسرعة و المرونة ولا تستطيع أجهزة الرادار من رصدها بسهولة[4].

إلى جانب المساحة الكبيرة التي يعمل فيها القراصنة، والتي تشكل إحدى التحديات الرئيسية أمام جهود مكافحة هذه الظاهرة، تمكن القراصنة مع مرور الوقت من تأمين مستلزماتهم القتالية بحيث حصلوا على أسلحة متطورة ومعدات إلكترونية حديثة تمكنهم من الاتصال عبر الأقمار الصناعية ورصد و متابعة السفن التي تمر في المنطقة[5].

1-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص104.

2-حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص 166.

3-محمد رفعت عبد العزيز، القرصنة البحرية في خليج عدن، المشكلة والحل، موضوع منشور بتاريخ: 28.03.2009 على شبكة الأنترنيت على العنوان: 315 http://www.defencesyrin.com/showNews/php?idM

4-حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص106.

5-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص153.

كما تطورت التكتيكات البحرية للقراصنة بعد أن حصلوا على سفن كبيرة يطلق عليها اسم (السفينة لأم) حيث تقوم هذه الأخيرة بإرسال ثلاثة إلى أربعة قوارب تقوم بمحاصرة السفينة التجارية ويستخدمون الرشاشات و القنابل اليدوية ثم يسيطرون على السفينة ويغيرون وجهتها[1].

كما أن القراصنة في الوقت الحالي يمتلكون تكنولوجيات حديثة وخبراء ومستشارين للاستفادة منهم، وأيضا لديهم أجهزة (GBS) لمراقبة السفن وتحديد مواقعها، ولديهم آلات تكشف العملات المزورة وذلك للتدقيق في الأموال التي يحصلون عليها كفديات لتحرير السفن المختطفة، علاوة على ذلك فإن القراصنة البالغ عددهم حوالي 1200 قرصان لا يعملون بمفردهم أو بشكل عشوائي، فهم يعملون بشكل منظم ودقيق، ومن بين القراصنة نجد أفراد سابقين من قوات خفر السواحل[2].

يتعامل هؤلاء القراصنة فيما بينهم بأسماء مستعارة، ويتلقون الأوامر من رؤسائهم بلغة أقرب إلى الشفرة، ولهم قيادة تخطط لهم وتقوم بتوجيههم، ولديهم شبكات تجسس في الموانئ يوفرون لهم المعلومات حول جداول و بيانات الرحلات البحرية[3].

الفرع الثاني

العوائق المرتبطة ببيئة القرصنة و تزايد عدد الأطراف المستفيدة

في ظل الوضع المأساوي الذي يعيشه الصومال منذ قرابة العشرين عاما، وفي ظل غياب الأمن ومؤسسات الدولة، انتشرت الجريمة بجميع أشكالها وصورها «وبطبيعة الحال لم تقتصر الفوضى على البر بل امتدت إلى البحر»[4].

---

1 - BOUDONG Nathalie, la piraterie maritime moderne, mémoire de master II professionnel droit maritime et des transports, Faculté de droit et sciences politiques d'Aix-Marseille, université Paul Cezanné III, année 2008-2009. France pp 13-14.

2-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص154.

3- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص148.

4-لمزيد من التفاصيل أنظر المرجع نفسه ص ص 97-98.

حيث استغلت الدول الغربية الفوضى وانعدام الأمن، فدفعت سفنها التجارية الكبيرة و الصغيرة إلى المياه الغنية بسمك التونة بطرق ووسائل غير قانونية ودون مراعاة للبيئة البحرية وشروط الاصطياد المعمول بها دوليا، ليس هذا فحسب بل أن بعض سفن الصيد الكبيرة أغرقت قوارب الصيد الصغيرة التي يمتلكها بحارة صوماليين[1].

كما لم يتوقف الأمر عند الصيد غير القانوني، بل تعداه إلى رمي النفايات النووية و الكيماوية داخل المياه الإقليمية الصومالية، ومع استمرار الوضع قام مجموعة من الصيادين الصوماليين بالتصدي لهذه السفن في محاولة لمنع عمليات الصيد غير المشروع ودفن النفايات السامة، إلا أن المسألة تطورت إلى صناعة رائجة تدر أرباحا طائلة[2].

الواقع أن القرصنة أصبحت بالفعل محط اهتمام الصوماليين وعاملا مشجعا نتيجة الأموال الطائلة التي يحصلون عليها، من حيث مداخلها ورواتب أعضائها أكبر من رواتب أي حرفة أخرى في الدول المجاورة وفي الصومال بصفة خاصة[3].

فمع تنامي ظاهرة القرصنة البحرية دخلت أطراف مختلفة على الخط واتسعت شبكة المستفيدين من القرصنة، فإلى جانب المستفيد المباشر وهم القراصنة، هناك شكوك كثيرة تدور حول بعض الأطراف في الحكومة الانتقالية وحكومة(بونت لاند) وفي هذا الصدد صرح فرج إسماعيل عيد وهو قرصان ألقي القبض عليه وحكم بالسجن 15 عاما (أن قسما كبيرا من الأموال تدخل جيب الحكومة) مضيفا أن جماعته تتقاسم الغنائم على النحو التالي: (20% تذهب لرؤسائهم، و20% للمهمات التالية: أسلحة والوقود و30% للمسلحين على ظهر السفينة و 30% للمسئولين الحكوميين)[4] .

من الملاحظ أن الحكومة الانتقالية وقعت العديد من الاتفاقيات مع شركات الأمن الخاصة لتأمين السواحل و مكافحة القرصنة مثل شركة(سيكوبيكس) الفرنسية، وشركة(تويكان)

1- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 102.

2-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص155.

3-حسام الدين بوعيسى، مرجع سابق، ص167.

4-حسام الدين، مرجع سابق، ص47.

الأمريكية، وشركة (توماكن) الكندية، وقد وقع الشك على هذه الأخيرة بسبب سجن ثلاثة من موظفيها لمدة عشر سنوات في تايلاند بسبب ممارستهم للقرصنة في خليج عدن[1].

وفي هذا السياق علينا أن لا ننسى أن القوى الغربية وفي مقدمتها الولايات المتحدة هي من الأطراف التي يمكن أن تستفيد من ظاهرة القرصنة البحرية، خصوصا أن الوجود المكثف لهذه القوى يأتي تحت ذريعة الجهود الدولية لمكافحة ظاهرتي الإرهاب و القرصنة.

الواقع أن هناك مؤشرات عديدة تبين عدم جدية هذه القوى في مكافحة ظاهرة القرصنة بالرغم من الإمكانيات الضخمة والقدرات الاستخبارية التي تملكها، وفي هذا الإطار اعترف بعض المسئولين في هذه القوات بأن هناك عمليات قرصنة تمت تحت بصرهم، ولكنهم لم يتحركوا بحجة أنهم غير مخولين بمهمة حماية السفن التي تتعرض لعمليات القرصنة[2].

لذا فإنه من غير المستبعد أن يكون الهدف الحقيقي لهذه القوات الاستفادة من ظاهرة القرصنة و القرارات الدولية الصادرة من مجلس الأمن خاصة التي تدعو إلى إنشاء منظومة أمنية جديدة في المنطقة[3].

وعليه فمن الواضح أن هناك عدة أطراف مستفيدة بنسب ودرجات متفاوتة من ظاهرة القرصنة البحرية، التي استطاعت أن تخلق شبكة واسعة من المصالح المتداخلة بين عدة أطراف، يهمها استمرار الظاهرة و الاستفادة منها[4].

المطلب الثاني

القيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

نجد من عقبات مكافحة القرصنة البحرية الاقتناع المسبق لدى القراصنة بأن المخاطر التي يتعرضون لها من جراء قيامهم بأعمال القرصنة ضئيلة مقارنة بالفوائد المتحصل عليها، وقد صرح ذلك مايكل هوليت مساعد مدير مكتب الملاحة الدولية في لندن بأن (المخاطر تبدو

1-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 108.

2-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص158.

3-إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 206.

4-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص159.

كبيرة بالنسبة للقراصنة، وأنهم يعرفون أن حظوظ مقتلهم أو اعتقالهم أثناء عملية الاختطاف تبدوا قليلة جدا)[1].

حيث يرى الدكتور أيمن عبد العزيز سلامة (أستاذ القانون الدولي العام بكلية الإعلام بالقاهرة) أن التضييق والتقييد الذي أتت به اتفاقية قانون البحار، يحد من الجهود الدولية الفعالة لمكافحة خطر القرصنة البحرية.

حيث تقتصر الاتفاقية على حدوث فعل القرصنة في أعالي البحار، وتقيد أيضا الاتفاقية الهدف من العنف و الاحتجاز المسلح في تحقيق مصالح و منافع شخصية للقائمين بذلك[2].

ومن هنا فمن الضروري تعديل الاتفاقية لتواكب التطور والخطورة من جانب القائمين بأعمال القرصنة والسطو المسلح، وذلك ليمتد وصف فعل القرصنة باعتباره جريمة دولية إلى المياه الإقليمية، خاصة لمجابهة الحالات التي لا تستطيع فيها الدولة المنهارة أو الفاشلة– كما في الصومال –أن تواجه هذه الأعمال داخل مياهها الإقليمية، أو حين تقوم بعض هذه الكيانات مثل (بونت لاند) بدعم و رعاية هؤلاء القراصنة الذين يرتكبون هذه الأعمال قبالة سواحل ذلك الإقليم[3].

حيث أيدت السفيرة وفاء نسيم رئيسة لجنة مواجهة القرصنة بوزارة الخارجية المصرية، وجود إشكالية قانونية بشأن تعريف القرصنة في القانون لكن هناك مجموعة عمل قانونية تبحث في علاقة جريمة القرصنة بالقانون الدولي الذي لم يعالجها ولم يتضمنها في نصوصه،لأن جريمة القرصنة اختفت منذ نهاية القرن السابع عشر، ولذا لم يتطرق لها القانون الدولي الحالي، بل أن ما تطرقت له الاتفاقية الدولية لقانون البحار كانت جرائم قريبة من القرصنة وليست القرصنة في حد ذاتها، وأضافت أن نشاط القراصنة كان في المياه الإقليمية في معظم الأوقات،

1–بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص100.

2–إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص246.

3–حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص135.

ولا يمكن إدانتهم إلا من الدولة صاحبة المياه الإقليمية (الصومال)،[1] وليس من أي جهة دولية وهذا يسقط عنهم أي مساءلة دولية وأكدت أن القراصنة لجئوا في بعض الحالات إلى المياه الدولية، ومن ثم فإنه يحق تطبيق القانون الدولي عليهم، على أن تصنف الجريمة كما هي واردة في نصوصه، أما إذا كان هناك قصور في القانون بسبب حداثة الجريمة، فإن هذا لا يعني وقوعها ولذا يجب إعادة النظر في القانون وإعادة توصيف الجريمة ووضع ضوابط قانونية لها وتحديد إجراءات خاصة بالقراصنة في حال القبض عليهم، حيث يتم تحديد الجهة التي يسلمون لها والجهة التي تحاكمهم وأكدت السفيرة رأيها في هذا الشأن أن يتم إنشاء محكمة جنائية معينة بجريمة القرصنة قانونا وعقابيا[2].

إضافة إلى ذلك فإن التطبيق والتقييد الذي أتت به اتفاقية قانون البحار لعام 1982 يحد من فعالية الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية، فحين ترسل السفن الدولية لمواجهة القرصنة فليس بمقدورها بموجب اتفاقية قانون البحار أن تتعقب القراصنة أو تقبض عليهم بمجرد دخولهم المياه الإقليمية للدول الأخرى، فتكون المياه الإقليمية في هذه الحالة ملاذا آمنا للقراصنة تجعلهم يهربون ويفلتون ولا تستطيع سفن الدول التي تطاردهم اعتقالهم، ومن ثم يعودون لتكرار الجرم نفسه مرة ثانية[3].

وحتى لو تمكنت السفن البحرية التي تعمل في إطار عمليات مكافحة القرصنة من إلقاء القبض على القراصنة متلبسين بجرمهم، فإنه ليس واضحا الإجراءات التي ستتخذ ضدهم، وكذا تحديد الإطار القانوني لمحاكمتهم[4].

ففي بداية الأمر يتم تسليم معظم القراصنة الذين تم اعتقالهم إلى حكومة (بونت لاند) ولكن نظرا لاتهامها من منظمات حقوق الإنسان بارتكابها انتهاكات خطيرة، وفي محاولة

1- إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص247.

2-حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص136.

3-خليل حسن، مرجع سابق، ص294.

4-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص160.

للخروج من هذا المأزق، وقع كل من الإتحاد الأوروبي والولايات المتحدة مذكرة تفاهم مع كينيا، تقضي بمحاكمة القراصنة الذين تعتقلهم سفن هذه البلدان في كينيا.

في هذا السياق يقول الكابتن تشارلز مايكل مدير مكتب القانون الدولي والبحري خفر السواحل الأمريكية، أن العملية القضائية يمكن أن تكون مرهقة للغاية لأن عددا كبيرا من الأطراف يمكن أن يكونوا مشتركين في قضية واحدة، كما يجب نقل المجرمين إلى كينيا، وعلى هذه الأخيرة احتجازهم في مكان لائق خلال فترة الإدعاء، كما يستوجب جمع وإحضار الشهود.....إلخ[1].

كما نجد أن معظم التشريعات الداخلية الخاصة بمكافحة القرصنة البحرية يعتريها القصور، فنجد على سبيل المثال أنه لا توجد إلا أربع دول من بين دول الإتحاد الأوروبي، وهي ألمانيا، هولندا، السويد وفنلندا، التي تسمح قوانينها الداخلية بتتبع القراصنة وضبطهم ومحاكمتهم أمام محاكمهم أيا كانت جنسية المجني عليهم أو جنسية الجناة أو جنسية السفن المعتدي عليها، بينما نجد معظم الدول تقرر عدم مباشرة الدولة لاختصاصها القضائي لمحاكمة ومعاقبة القراصنة إلا إذا كانت السفن المعتدي عليها أو الأشخاص المجني عليهم يحملون جنسية الدولة، أو في حالة اعتداء القراصنة على مصالح الأشخاص الطبيعية أو المعنوية التي تحمل جنسية الدولة، أو كان المتهمون بالقرصنة البحرية يحملون جنسية الدولة[2].

كما أن اشتراط المادة (101) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة، يجعل مكان وقوع الجريمة ركنا من أركانها، بينما تحديد المكان ينفع في تحديد الاختصاص القضائي والقانوني، ويجب الاعتراف بوجودها أيا كان مكان وقوعها ولا يمكن أن تنتفي لعدم وقوعها في مكان محدد، خاصة وأن 80% من الهجمات التي يشنها القراصنة لا تقع في أعالي البحار[3].

1-سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص160.

2-بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 104.

3-المرجع نفسه، ص102.

إنّ التعريف الوارد في المادة (101) لا يكيف هذه الأعمال على أساس أنها أعمال قرصنة بحرية من وجهة نظر القانون الدولي، فهي تقع ضمن فئة (أعمال السطو المسلح) ولذلك فالتعريف يخرج عددا من أعمال العنف ضد السفن وخاصة الواقعة في الموانئ والمياه الإقليمية من أعمال القرصنة البحرية من وجهة نظر القانون الدولي، ويقف هذا الشرط كذلك حائلا دون مكافحة القرصنة البحرية في المياه الإقليمية لدولة تعجز سلطاتها عن ضبط تلك السفن أو عدم تواجد سلطات الدولة في مناطقها البحرية أو في حالة غياب الدولة ذاتها[1].

يرى البعض ضرورة ألا يقتصر الهدف من أعمال القرصنة، تحقيق منافع شخصية للقائمين بذلك العمل، بل يجب أن يمتد ليشمل تحقيق أهداف ومصالح سياسية لهؤلاء الأشخاص، وبالتالي فإن هذه التعديلات تنصب في مصلحة دعم الجهود الدولية لمكافحة هذا الخطر المحدق بأمن وسلامة الملاحة الدولية[2]، نتيجة للثغرات التي يستغلها من يقومون بأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن قامت العديد من الدول الإفريقية في 29 كانون الثاني/يناير 2009 في جيبوتي، بعقد اجتماع دون إقليمي لدول من مناطق غربي المحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر، وقد نتج عن الاجتماع اعتماد مدونة السلوك شأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذين يستهدفان السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن.

تنص الوثيقة على أن تراجع الدول الموقعة تشريعاتها الداخلية بما يكفل بإقرار قوانين رادعة تهدف لقمع نهب السفن وتجريم القرصنة وغيرها من الجرائم ذات الصلة، وأن تتضمن تشريعاتها أيضا مبادئ وإرشادات حول التحقيقات والمحاكمات للقراصنة[3].

فقد نصت المادة 9 من مدونة السلوك على ضرورة الإبلاغ عن الحوادث بغية ضمان إجراء تقييم دقيق لخطر القرصنة، حيث ذكر الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره السنوي

1- بوقجوطة فؤاد، مرجع سابق، ص 103.

2-خليل حسن، مرجع سابق، ص194

3- الإطلاع على المشروع غير الرسمي الذي إعتمد مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح أنظر:

www.un.org/or/evemts/maritime day/pdf/djibouti.code/of

(وثيقة رقم A/53/456) إلى الجمعية العامة في دورتها 53 لعام 1998 أن التقارير الرسمية لا تمثل سوى 50% من الهجمات، نسبة إلى أن ملاك السفن يترددون في التبليغ عن الحوادث خوفا من توقف سفنهم أثناء التحقيق مما قد يكلفهم ما يصل إلى 10000 دولار في اليوم و ما قد يترتب عليهم من فقدان العملاء.

وأضاف أن شركات التأمين تلجأ ببساطة إلى زيادة الأقساط في المناطق الخطيرة، وأن التقارير عن الحوادث ترسل بعد وقوعها بزمن طويل مما يعرقل القيام بالتحقيق[1].

وعليه فإنه من الواضح أن هناك حقل ألغام قانوني يعيق الجهود الدولية لمكافحة القرصنة، ولمعالجة هذا الموضوع لا بد من تعديل بعض التشريعات القانونية للدول، وكذا سن قوانين جديدة من شأنها سد الثغرات القانونية التي ينفذ من خلالها القراصنة، وقد انصبت قرارات مجلس الأمن في هذا الاتجاه خصوصا القرار رقم 1846 و 1851 اللذان يخولان اتخاذ تدابير ضد القراصنة في البحر واليابسة، لكن المسألة بطبيعية الحال تحتاج إلى إجراءات وتدابير أكثر من ذلك[2].

1-لمزيد من التفاصيل راجع قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها السادسة والخمسون لـ 9 مارس 2001 على الموقع التالي: www.un .org/or/ga/imdex.shtml

2- سقاف عمر السقاف، مرجع سابق، ص162.

خاتمة

خاتمة:

تشكل ظاهرة القرصنة البحرية تحديا أمنيا و تهديدا اقتصاديا على العالم بأكمله، ومن ثم فإنها لم تعد مجرد خطر يمكن تفاديه أو التغاضي عنه، حيث أنها ألحقت خسائر بالتجارة البحرية ونشاط النقل وكانت السبب الرئيسي في ارتفاع أسعار التامين، فضلا عن التكاليف الباهظة التي أخذت تمس هيبة الدول الصغيرة منها والكبيرة، و تهدد خطوط الإمداد بالطاقة والبضائع.

فقد أحدث خطر القرصنة المتزايد استجابة دولية غير مسبوقة، حيث قامت العديد من الدول والمنظمات الإقليمية والدولية خلال الفترة الماضية وبموجب قرارات الأمم المتحدة ومجلس الأمن الدولي بإرسال عشرات السفن الحربية بهدف ردع القرصنة والحد من نشاطها.

الحقيقة التي يؤكدها معظم الخبراء في المجال ان مواجهة هذا التحدي يستدعي اليوم وأكثر من أي وقت عملا منسقا ومنظما وجهدا مضاعف من المجتمع الدولي، خصوصا أن القرصنة تحولت إلى اقتصاد مستقل بذاته.

فعلى الرغم من التصدي لبعض الأسباب الرئيسية للقرصنة مثل الفقر أو عدم وجود حكومة مركزية يعد من الأمور المهمة والتي لا غنى عنها، لكن ذلك سوف يستغرق وقتا حتى تظهر فعاليتها على ارض الواقع، وهذا يعني انه من المهم المضي في المعالجات الجزئية الحلية وتطويرها لتكون أكثر فعالية وتأثيرا، وفي مقدمة هذه المعالجات القيام بتأمين الحماية للسفن وخطوط الملاحة في خليج عدن، مع ضرورة العمل على بلورة إستراتيجية إقليمية ودولية شاملة لمواجهة هذا تهديد القرصنة، بحيث ترتكز على فهم وإدراك لتامين خلفيات الظاهرة وأبعادها وتعقيداتها المختلفة.

فمن دون إدراك شامل لتعقيدات المشكلة وأبعادها الواسعة، سيكون الرد الإقليمي والدولي تصحيحا وليس علاجيا ووقائيا، مما يؤدي إلى استمرار عمليات الاعتداء على السفن. ومن ثم

سيواصل الإخفاق الإقليمي والدولي في تحقيق انجازات أمنية حاسمة تمكن النقل البحري والتجارة الدولية من تنفس الصعداء والتفاؤل بزوال هذا الكابوس قريبا.

لكن الإجراءات المشار إليها لم تؤدى إلى القضاء على ظاهرة القرصنة بصورة نهائية وحاسمة والى الحد من تداعياتها بما فيه الكفاية، وتزايد عمليات القرصنة خلال عام 2009 ابرز الشواهد الدالة على ذلك، والسبب يعود إلى عدم التناسب بين التجهيزات التسلحية للقوات الموجودة قبالة السواحل الصومالية وطبيعة المهمة المكلفة بها، فاغلب السفن الحربية كبيرة وبطيئة الحركة، وبالتالي فهي غير مهيأة لمطاردة الزوارق السريعة التي يستخدمها القراصنة هذا من ناحية ومن ناحية ثانية هناك غياب التنسيق على المستوى الميداني، إضافة إلى أن المجتمع الدولي غير موحد، والأمر الوحيد المتفق عليه بالإجماع هو إرسال سفن حربية لحماية حركة الملاحة في خليج عدن.

ومن خلال بحثنا هذا توصلنا إلى مجموعة من النتائج أهمها:

1-تعتبر جريمة القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي عرفها الإنسان منذ ركوبه البحر، فقد استفحلت في الوقت الراهن وشهدت تطورا ملحوظ في أدواتها وأساليبها، الأمر الذي جعلها محل اهتمام إقليمي ودولي غير مسبوق.

2-لم تضع اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 ولا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعريف دقيق لجريمة القرصنة البحرية واكتفت بذكر الأفعال المكونة لها، مع غياب أي نص في الاتفاقيتين بشان العقوبات المقررة لمرتكبي هذه الجريمة، وغياب نصوص بشان التزامات الدول فيما يتعلق بمقتضيات التعاون الدولي لتسهيل ملاحقة ومعاقبة مرتكبي هذه الجريمة.

3-من خلال تكييف جريمة القرصنة البحرية تبين أنها تقوم على نفس الأركان التي تقوم عليها الجرائم الأخرى، باستثناء الركن الدولي الذي يميز الجريمة الدولية عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية.

4-إن أسباب انتشار القرصنة في الصومال نجدها تقريبا مشابهة للأسباب التي تؤدي لانتشار الجريمة في أي مكان من العالم، فهي تنمو وتزدهر بسبب الفوضى وغياب النظام.

5-يعتبر الإذن الممنوح للدول بدخول المياه الإقليمية الصومالية احد ابرز النقاط التي تضمنها مجلس الأمن مخالفا بذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

6-بالرغم من الجهود المبذولة لمكافحة هذه الجريمة إلا أنها تبقى دون مستوى الطموحات، وذلك لوجود عدة قيود أهمها عدم وجود قوانين دولية فعالة، وانعدام التنسيق بين القوى الكبرى والإقليمية.

من خلال النتائج السابقة نرى أن نورد بعض الاقتراحات والتي قد تساهم في القضاء على ظاهرة القرصنة البحرية، أو الإقلال منها إلى أدنى حد ممكن وهي:

1-صياغة اتفاقية دولية جديدة أو تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بحيث تتضمن قواعد خاصة بتعريف جريمة القرصنة البحرية، وإقرار عقوبات لمرتكبيها ووضع قواعد التعاون الدولي تلزم جميع الدول وتحت طائلة العقوبات بتقديم ما يلزم وما هو متاح لديها من معلومات بخصوص هذه الجريمة.

2-يجب على الدول التي لم تتضمن تشريعاتها الوطنية على تجريم القرصنة بسن القوانين المناسبة من اجل ملاحقة ومعاقبة القراصنة.

3-وضع خطة إعلامية عربية للتوعية الأمنية والوقاية من جرائم القرصنة البحرية على السفن، كما يجب تشكيل لجان وطنية على مستوى كل بلد تقوم بالتوعية وإعداد قانون نموذجي من اجل مكافحة جرائم القرصنة وتبادل المعلومات فيما بينها ووضع دليل للتوعية الأمنية.

4-مطالبة المجتمع الدولي بحل مشاكل عدم الاستقرار في المناطق التي تنتشر بها ظاهرة القرصنة. فالحل الأمثل للقضاء على هذه الظاهرة في القرن الإفريقي مثلا هو العمل على حل الأزمة السياسية في الصومال و العمل على إنهاء الحرب الأهلية.

5-تقديم الدعم والمساعدة القانونية للدول التي تعاني من صعوبات في مواجهة هذه الجريمة سواء من خلال المنظمات الدولية المختصة أو الدول المتقدمة وان يكون ذلك بشكل منظم ومدروس.

6-التنسيق الفعال بين الدول والمنظمات الدولية والتعاون الجدي في سبيل مكافحة جريمة القرصنة البحرية على السفن عبر قنوات اتصال محددة تضمن وصول المعومات في الوقت المناسب.

7-وضع إستراتيجية للملاحة البحرية في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن خاصة بين الدول المطلة تلك الواجهة، ومساهمة جميع الدول العربية في توفير الإمكانيات اللازمة لذلك بالتنسيق بينها.

8-إنشاء مركز لتبادل وتمرير المعلومات، وتطوير النظم الأمنية خاصة البحرية منها وتبادل الخبرات بين الدول المعنية.

9-على جميع الشركات والموانئ توجيه السفن للعمل بالتدابير الوقائية والتخطيط لمواجهة القرصنة لأنها تساعد على فحص استعداد السفن من كافة الجوانب الفنية والإدارية والقتالية وعلى رد الفعل السريع تجاه عمليات القرصنة وتحد من مفاجئتهم للسفن.

ملاحق

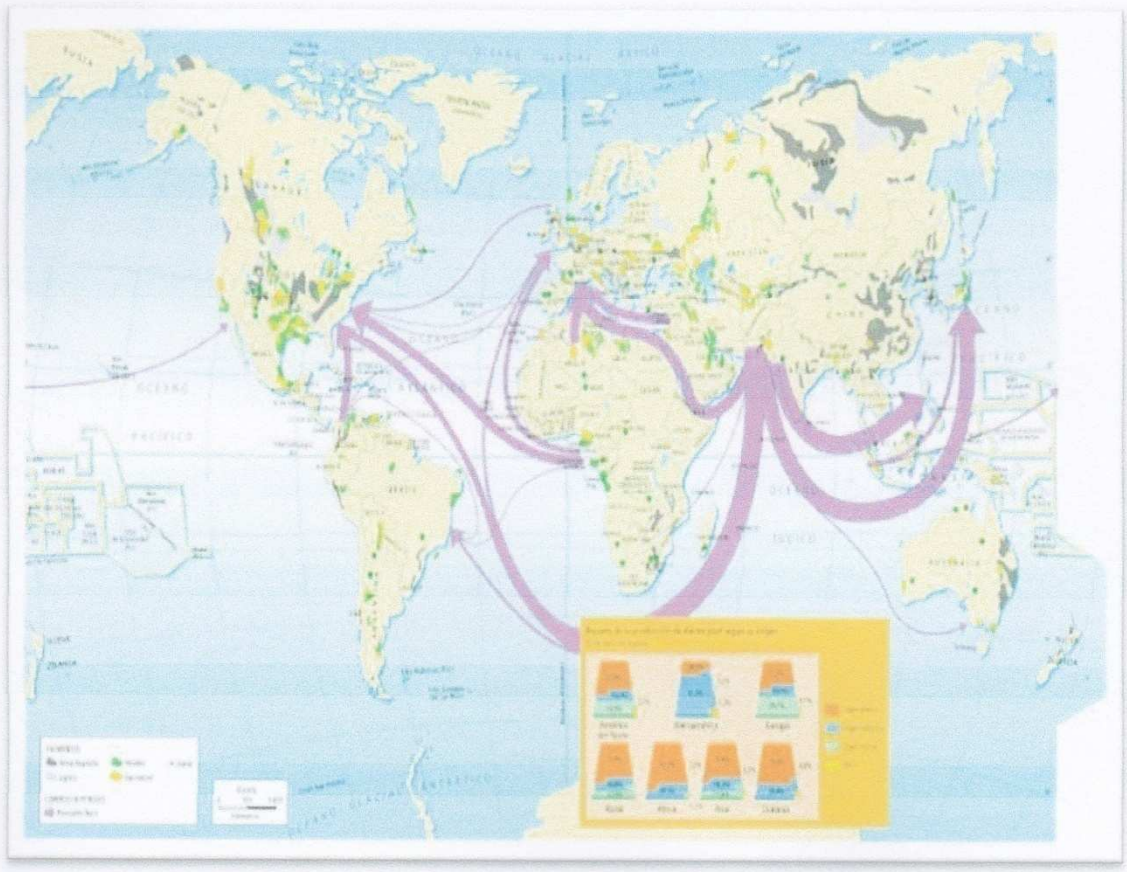
الملحق رقم 1

- فريدومأونوها : خريطة توضح مناطق القرصنة الأكثر في العالم – القارة الإفريقية.

- المصدر:

- http://studies.aljazeera.net/reports/2012/05/201251475341666799.htm

الملحق رقم 2

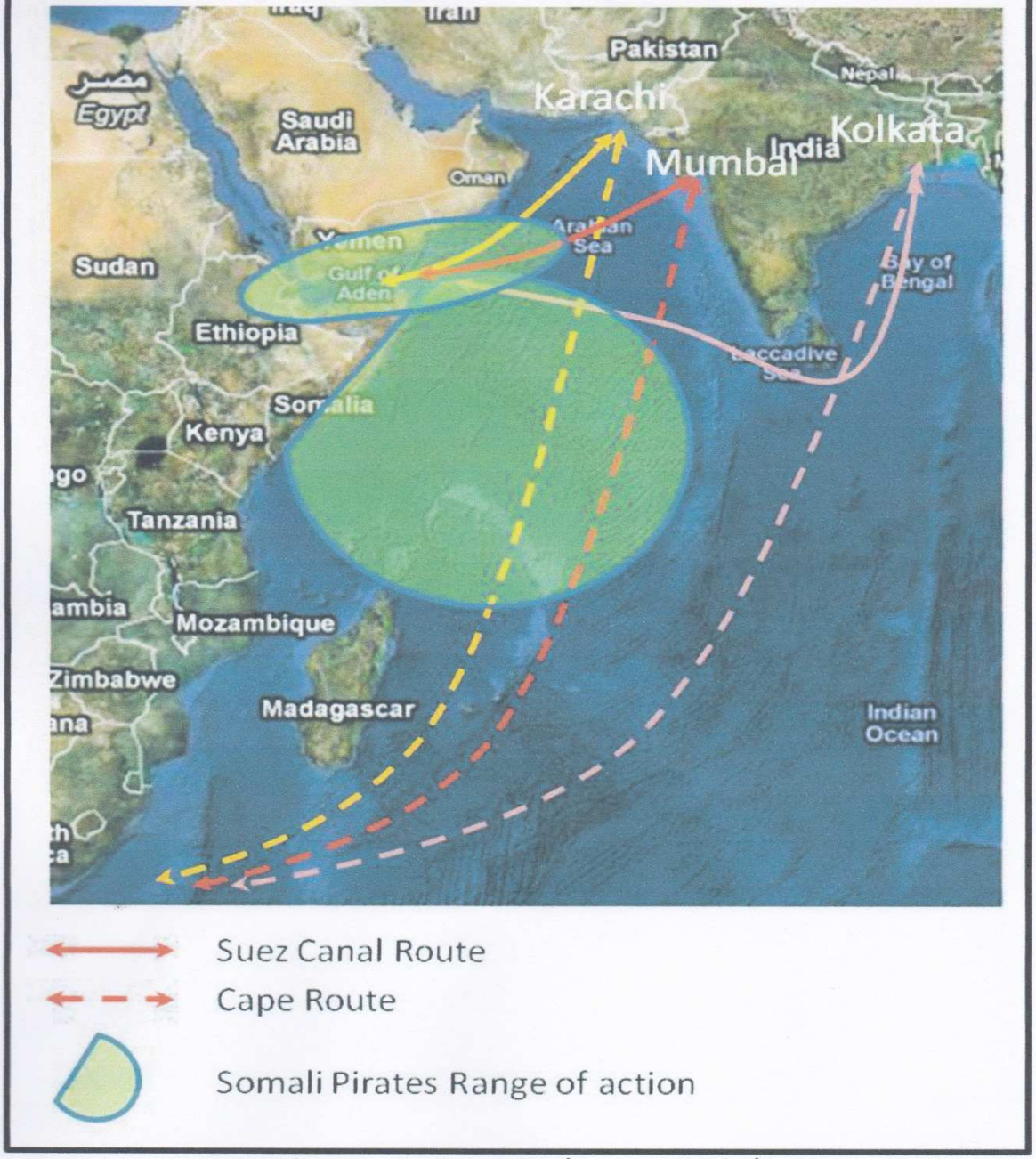


- صورة توضع أهم الخطوط الرئيسية لتدفقات النقل ومسارها في العالم.

- المصدر:

http://www.kalipedia.com/ecologia/tema/recursos-naturales/energiamundo.html?x= 20070418klpcnaecl _92.Kes-

الملحق رقم 3



- طرق عمل القراصنة. قناة السويس- رأس الرجاء الصالح- المحيط الهندي.

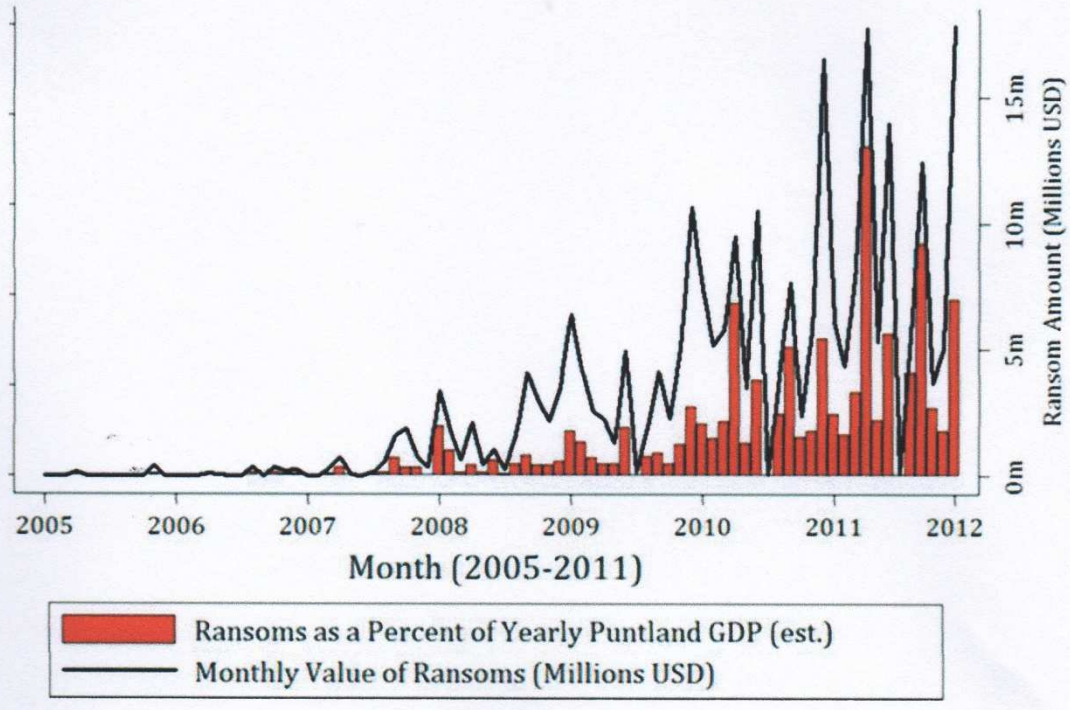
- المصدر:

Self-createdusing data from IMB PiracyReporting Center, International Maritime Bureau, ICC - Commercial Crime Services, London, UK.- http://www.icc-ccs.org

الملحق رقم 4

- نسبة الفدية السنوية.

- القيمة الشهرية من الفدية بالمليون دولار.



- جدول يوضح نسبة استفادة الاقتصاد الصومالي من الفدية (2005-2011).

- المصدر:
- التقرير حول القرصنة يوضح نسبة استفادة الاقتصاد الصومالي من الفدية الصادر عن المكتب الدولي للملاحة البحرية.

قائمة المراجع

قائمة المراجع

أولا: باللغة العربية

I- الكتب:

1. **إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري**، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار شتات للنشر البرمجيات، مصر، 2011.
2. **أحمد أبو الوفا**، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.
3. **بدرية عبد الله العوضي**، القانون الدولي للبحار في الخليج العربي، الطبعة الأولى، دار التأليف، الكويت، 1977- 1976.
4. **جمال محي الدين**، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
5. **حسام الدين الأحمد**، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.
6. **الحفناوي مصطفى**، قانون البحار الدولي في زمن السلم، دار الهنا للطباعة، 1962.
7. **خليل حسن**، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2012.
8. **سعادي محمد**، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة الإسكندرية، 2010.
9. **صلاح الدين عامر**، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبقة الثانية، دار النهضة العربية، د.ت.ن.
10. **عبد المنعم محمد داود**، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، الطبعة الأولى، منشاة المعارف، الإسكندرية، 1999.

11. القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت،2011.

12. **محمد سلامة مسلم الدويك**، البحر في القانون الدولي، الطبعة الأولى، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010.

13. **محمد طلعت الغنيمي**، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشاة المعارف، الإسكندرية، 1985.

14. **محمد فتحي عيد**، واقع الإرهاب في الوطن العربي، أكاديمية نايف العربية للعلوم المنية، الرياض، 1999.

15. **محمد مسعود قيراط**، الإرهاب، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2011.

16. **محمد نعيم علوة**، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، 2012.

17. **محمود الحاج حمود**، القانون الدولي للبحار، الطبعة الأولى، دار الثقافة، عمان،2008.

18. **مروش المنور**، دراسات عن الجزائر في العهد العثماني، القرصنة الأساطير والوقائع، ج.2، دار القصبة الجزائر، 2009.

II- الرسائل والمذكرات:

1-الرسائل:

-**حسام الدين بوعيسى**، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012-2013.

2-المذكرات:

1- **ايت يوسف صبرينة**، الاختصاص القضائي في تجريم بعض الأفعال بين المجال المحفوظ للدول والتوجه المعاصر نحو العالمية، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، 2013

2- **بوخميس وناسة**، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2012.

3- **بوقجوطة فؤاد**، القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر 1، 2013.

4-**حاشي عسبلي فيدو**، جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ،2012.

5-**علي بن عبد الله الملحم**، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007.

III- المقالات:

1. **إبراهيم محمد العناني**، "القرصنة ومكافحتها في القانون الدولي"، مجلة الإنساني، عدد 45، 2009، ص ص 38-45.

2.**أحمد عبد الظاهر**، "القرصنة البحرية جريمة عالمية وهموما عربية"، مقال منشور على شبكة الانترنت، على العنوان :http : // kenanaonline.com/users/law/poste/104575

3. **أحمد علو**، "القرصنة بين العصور القديمة وعصر التكنولوجيا"، مجلة الجيش اللبناني، العدد 283، بتاريخ 2009/04/22، عنوان الرابط :htt p : //yasour. Org/news-php ? go=full new sid =836

4. **أنيس محمد صالح**، "القرصنة البحرية وشبكة الربط الملاحي العالمي"، مقال منشور على شبكة الانترنيت في 9 فبراير 2009 على العنوان التالي : www.ahl.alquran.com http : // arabic/show.article.php ? moin.id : 4880

5.**بهجت عبد الله القائد**، "الملاحة البحرية التجارية"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض 1990، ص ص 13-48.

6.**بوزبوجة عبد الحكيم**، "القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية"، حوليات كلية الحقوق، العدد الثالث، جامعة وهران، 2011، ص ص 49-60.

7.**التهامي نقرة**، "القرصنة البحرية والأمن العربي"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض 1990، ص ص 83-105.

8. **جمال بوعاتي وحميد يس**، "الجزائر لا تنوي متابعة القراصنة"، جريدة الخبر اليومية، العدد 6228، الجزائر، 7 جانفي 2011.

9.**خالد أحمد الرماح**، "القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية "سبا"، 2010، ص ص 77-96.

10. **رشاد محي الدين الإمام**، "الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض 1990، ص ص 107-159.

11. **سقاف عمر السقاف**، "سر الاتفاق: لماذا تفشل الجهود الدولية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، ص ص 151 - 163.

12. **عايش علي حواس**، "مواجهة تهديد القرصنة في خليج عدن"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية "سبا"، 2010، ص ص 97-127.

13. **عبد العزيز إبراهيم التركي**، "الملاحة البحرية التجارية قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحرا"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض 1990، ص ص161-191

14. **عبد الفتاح مصطفى الصيفي**،" التعريف بالجريمة المنظمة"، من كتاب الجريمة المنظمة – التعريف والأنماط والاتجاهات، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، ص ص 23- 39.

15. **علي بن عبد الرزاق جلبي**، "الجريمة المنظمة والبناء الاجتماعي"، من كتاب الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي، الطبعة الأولى، ص ص 62- 79.

16. **علي حسن الشرفي**، "الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقيات الدولية"، من كتاب الإرهاب والقرصنة البحرية، الطبعة الأولى، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2002، ص ص 07-77.

17. **علي صلاح**، "القرصنة البحرية بين الماضي والحاضر"، مقال منشور بتاريخ 19 نوفمبر 2008، على شبكة الانترنيت على العنوان : www.islammemo. /Tkarer/tkareer/2008/11/19/72694-html

18. **عواشرية رقية**، "قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي"، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص ص 55- 65.

19. **فاروق بن عبد الرحمان مراد**، "مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض 1990، ص3 –ص11.

20. **ماهر حامد محمد الحولي، عبد القادر صابر جرادة**، "العدوان الإسرائيلي على سفينة الحرية"، مجلة الجامعة الإسلامية، المجلد التاسع عشر، عدد 2،2011 ، ص ص 240- 457.

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

22. **محسن سعيد السيد**، تاريخ القرصنة البحرية، مقال منشور بتاريخ 2009/09/04 على شبكة الانترنيت على العنوان : Htt p : // forum.egept.com/orforum/

23. **محمد بن سليمان الوهيد**، "ماهية الجريمة المنظمة"، من كتاب الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي، الطبعة الأولى، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2003، ص ص 52- 59.

24. **محمد رفعت عبد العزيز**، القرصنة البحرية في خليج عدن، المشكلة والحل، موضوع منشور بتاريخ: 28.03.2009 على شبكة الانترنيت على العنوان: http://www.defencesyrin.com/showNews/php?idM 315

25. **محمد سيد سلطان**، الأمن البحري ومكافحة القرصنة: المتطلبات الأمنية و الاستجابة الدولية، من كتاب إدارة الكوارث البحرية، المديرية العامة لحرس الحدود، السعودية، 2011، ص ص 29-42.

26. **محمد سيف حيدر**، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية "سبا"، 2010، ص ص 43-76.

27. **محمد عرفة**، جريمة القرصنة ومكافحتها وأثارها الاقتصادية، مقال منشور على شبكة الانترنيت على العنوان :

http : // www.aleqt.com/21-11-2008/articl166274HTML/

28. **موفق محمد**، "القرصنة تهديد حقيقي لأمن الملاحة"، مجلة الثقافة الاجتماعية والأمنية، العدد 491، نوفمبر 2011، ص ص 25-29.

29. **نائلة شرف**، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن والمحيط الهندي، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي : التهديد والاستجابة، الطبعة الأولى، وكالة الأنباء اليمنية "سبا"، 2010، ص ص 11-27.

30. **نسيب مالك**، البحرية الجزائرية بين الماضي والحاضر، بتاريخ 24 ديسمبر 2011، عنوان الرابط : htt p : //www.arabic-military- com/T38392-topic

IV- التقارير:

1-الجمعية العامة:

1-تقرير المنظمة البحرية الدولية الصادر في 2004/04/27 على العنوان:

WWW.OMI. Org/facilitation/mainframe. As p ? to picid = 326

2-تقرير الجمعية العامة (A/56/58) في دورتها السادسة والخمسون، ل 9 مارس 2001، ص ص.26، 27، على الموقع: www.un.org

3-تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، ل4 جوان 2010، المرفق 29، ص 195 على الموقع التالي: Rttp://www/OMI/org

4- القرار رقم: 1814 الصادر عن مجلس الأمن في جلسته رقم (5893) المنعقدة بتاريخ 15 ماي 2008. أنظر:

http://daccess/ods/un/org/TMP/9528872/37071991-html

5- تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن بتاريخ 16 مارس 2009 على شبكة الأنترنت:

http://daccess.ods.un.org/TMP/9528872. 37071991.html

2-مجلس الأمن:

1-قرار مجلس الأمن 1816 (2008)، الصادر بتاريخ 02 جوان 2008، الوثيقة: (2008)/ S/RES /1816

2- قرار مجلس الأمن 1838 (2008)، الصادر بتاريخ 07 أكتوبر 2008، الوثيقة: (2008)/ S/RES /1838

3- قرار مجلس الأمن 1846 (2008)، الصادر بتاريخ 02 ديسمبر 2008، الوثيقة: (2008)/ S/RES /1846

4- قرار مجلس الأمن 1851 (2008)، الصادر بتاريخ 16 ديسمبر 2008، الوثيقة: S/RES /1851 /(2008)

5- قرار مجلس الأمن 1918 (2010)، الصادر بتاريخ 27 أفريل 2010، الوثيقة: S/RES /1918 /(2010)

V- النصوص القانونية:

1. مرسوم رئاسي رقم 96-53 المؤرخ في 22 جانفي 1996، يتضمن التصديق على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ج،ر،ج،ج، الصادرة بتاريخ 24 جانفي 1996،ع. 6،(لم ينشر مضمون الاتفاقية).

2. مرسوم رئاسي رقم 10-272 مؤرخ في 3 نوفمبر 2010 يتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة البحرية، ج.ر.ج.ج، الصادرة في 14 نوفمبر 2010، ع 69.

3. أمر رقم: 76-80: المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، يتضمن القانون البحري الجزائري، ج. ر عدد 29/ 1977 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 199 ج.ر عدد 47/ 1998، والمعدل بالقانون 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010، ج.ر.ج.ج عدد 46/ 2010.

4. المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 1995/07/10، و يتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار ج.ر.ج.ج رقم 1995/38

5. المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 2004/12/20 و يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشئات المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها ج.ر.ج.ج رقم 2004/82.

IV- الملتقيات:

-فلفلي منى إلهام، "القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي"، ملتقى الوطني حول" استعمال القوة في العلاقات الدولية: بين قوة القانون وهيمنة القوة"، جامعة مولود معمري تيزي وزو، 19 و 20 ماي 2013، غير منشور.

ثانيا: باللغة الفرنسية:

I- OUVRAGES :

1. **DUPUY René-Jean**, VIGNES Daniel, traité du nouveau droit de la mer économica, 1985 .
2. **LE HARDY DE BEAULIEU Louis**, la piraterie maritime a l'aube du XXI^{eme} siècle, R.G.D.I.P, tome 115 2011 N° 3.
3. **MONTAS Arnaud**, Droit maritime, Vibert, France, 2012.
4. **NEUKIRCHEN Amiral Heinz**, piraterie sur toutes les mers du monde. Hier et demain, 1978
5. **PANCRACIO Jean-Paul**, Droit de la mer- 1ere édition, Dalloz, paris, 2010.
6. **REMOND-GOUILLOUD Martine**, droit maritime, 2eme édition, Pédone, Paris.
7. **VINCENT Philippe**, droit de la mer, larcier, Bruxelles, 2008.

II- THESES et MEMOIRS

a- Thèse :

-BOUTOUCHENT ABDENOUR, les incidences du nouveau droit de la mer, sur la navigation et les transports maritime, thèse de doctorat, université de Montpellier I, juin 1991,

b- Mémoires :

- **BOUDONG Nathalie**, la piraterie maritime moderne, mémoire présenté master II professionnel droit maritime et des transports, Faculté de droit et des sciences politiques d'Aix-Marseille, université Paul Cezanne III, France, année 2008-2009.

- **DERARDJA Djamel**, une nouvelle approche de la prévention des actes illicites en mer : le code ISPS, mémoire de magister institut supérieur maritime, Tipaza, 2007.

III- ARTICLES

1. **BUTI Gilbert**, « les seigneurs de la mer », le Figaro Histoire, numéro 9, Aout - Septembre 2013, pp 70-72.
2. **CABELLERO Jocelyne**, « l'origine du phénomène », in la piraterie maritime, larcier, 2011, pp 37-52.
3. **CUDENNEC Annie**, « Terrorisme et piraterie maritimes », in sureté maritime et violence en mer, Bruy lont, Bruxelles, 2011, pp 191- 207.
4. **DELEBEQUE Philippe**, « comment juger le pirate », in la piraterie maritime larcier, 2011, pp 105-112.
5. **FERRIER Jérôme**, « la piraterie maritime : quelles victimes ? pour quels couts ? » in la piraterie maritime, larcier, 2011, pp 54-69.
6. **HRODEJ Philippe** , « devenir corsaire en 9 leçons », le figaro histoire numéro 9, Aout - Septembre 2013, pp 60-69 .
7. **LE HARDY DE BEAULIEU Louis**, « la piraterie maritime à l'aube du XXI ème siècle », R.G.D.I.P, tome 115, N° 3, 2011.
8. **MOMTAZ Djamchid** , « la piraterie », in droit international pénal, 2eme éd. Pedon, 2012, pp 367- 370.
9. **MOMTAZ Djamchid**, « La convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », annuaire français de droit international, Paris. vol 34, 1988, pp 589-591.
10. **MOMTAZ Djamchid**, « les infractions liées aux activités maritimes », in droit international pénal, 2012, pp 371- 374.

11. **SOBRINO HEREDIA José Manuel**, « le terrorisme et la piraterie maritime », in sûreté maritime et violence en mer, Bruylont, Bruxelles, 2011, pp. 155- 190.
12. **YANAI Shunji**, « la coopération régionale contre la piraterie en Asie », in annuaire français de droit international, vol. 52, 2006, pp 391-399.

IV- SEMINAIRE:

-BOUTOUCHENT ABDENOUR, « de la défection du monopole de l'Etat du pavillon à l'intervention des Etats tiers dans la lutte contre la piraterie », in séminaire national sur le recours à la force dans les relations internationales, Tizi Ouzou, le 19-20 mai 2013, non publié.

فهرس

الموضوعات

فهرس الموضوعات

قائمة المختصرات 3

مقدمة 5

الفصل الأول : الجوانب القانونية للقرصنة البحرية 8

المبحث الأول : حقيقة جريمة القرصنة البحرية 9

المطلب الأول : التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية.....10

الفرع الأول : القرصنة البحرية قبل الميلاد 10

الفرع الثاني : القرصنة البحرية في العصور الوسطى 12

الفرع الثالث : القرصنة البحرية المعاصرة 15

أولا : نشاط القرصنة البحرية في العصر الحديث.....15

ثانيا : تقنيات القراصنة.....17

المطلب الثاني : ماهية القرصنة البحرية 20

الفرع الأول : تعريف القرصنة في الفقه الدولي 20

أولا : تعريف القرصنة البحرية من منظور العناصر الجوهرية 20

ثانيا : تعريف القرصنة البحرية من منظور عناصر الجريمة 21

الفرع الثاني : القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية 22

أولا : القرصنة البحرية في معاهدة جنيف حول البحر العالي لعام 1958 23

ثانيا :القرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار 1982 24

ثالثا : القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة 1988الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 29

رابعا : القرصنة البحرية في بروتوكول روما 2005 30

الفرع الثالث : التكييف القانوني للقرصنة البحرية 31

أولا : القرصنة البحرية جريمة قائمة بذاتها.....31
1-الركن الشرعي 31
أ – التجريم على أساس عرفي.....31
ب – التجريم في الاتفاقيات الدولية 32
2-الركن المادي 32
3-الركن المعنوي 33
ثانيا : القرصنة البحرية جريمة دولية 34
الفرع الرابع : تمييز القرصنة البحرية عن بعض الأعمال المشابهة 35
أولا : القرصنة البحرية و أعمال الثوار 35
ثانيا : القرصنة البحرية و الجريمة السياسية.....36
ثالثا : القرصنة البحرية و السطو المسلح.....38
رابعا : القرصنة البحرية و الجريمة المنظمة 39
1-تعريف الجريمة المنظمة 39
2-العلاقة بين الجريمة المنظمة و القرصنة البحرية 39
أ-أوجه التشابه.....40
ب-أوجه الإختلاف 41
خامسا : القرصنة البحرية و الإرهاب 42
1-تعريف الإرهاب 42
2-حقيقة صلة القرصنة البحرية بالجرائم الإرهابية 42
أ-صفة العنف و التهديد.....43
ب-صفة الغرض والباعث.....43
المبحث الثاني : الآثار المترتبة على القرصنة البحرية.....45
المطلب الأول : الآثار القانونية للقرصنة البحرية 46

الفرع الأول : حق الزيارة 46
أولا: حق الاقتراب من السفن وزيارتها 46
ثانيا : الضمانات المقررة لحماية السفن من التعسف 49
الفرع الثاني : مبدأ الاختصاص القضائي العالمي 51
أولا : الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة.....51
ثانيا : السلطة المختصة بمحاكمة القراصنة 52
الفرع الثالث: محاكمة القراصنة في العالم.....54
أولا : العقوبة المقررة لجريمة القرصنة لبحرية.....54
ثانيا : تسليم القراصنة 57
المطلب الثاني: أثار القرصنة البحرية على الأمن البحري 59
الفرع الأول: انعكاسات القرصنة على الملاحة البحرية الدولية.....59
أولا : تأثير القرصنة على الاقتصاد العالمي 59
ثانيا : مخاطر القرصنة على التجارة الدولية والنقل البحري العالمي.....61
ثالثا : أخطار القرصنة على البيئة البحرية 63
الفرع الثاني : انعكاسات القرصنة على المنطقة العربية 63
أولا : التداعيات الأمنية على الدول ذات العلاقة.....63
1-تأثير القرصنة على مصر 64
2-تأثير القرصنة على السعودية 65
3-تأثير القرصنة على اليمن 67
ثانيا : مخاطر وجود عسكري أجنبي دائم.....68
ثالثا : مخاطر تدويل لبحار المنطقة 69
الفصل الثاني:التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية 70
المبحث الأول: الجهود المبذولة لمواجهة القرصنة البحرية 71

المطلب الأول: الإجراءات الوقائية و التخطيط لمواجهة القرصنة البحرية 72
الفرع الأوّل: المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (Code isps) 72
أولا: مضمون المدونة 72
ثانيا: التشريعات الجزائرية المتعلقة بأمن السفن والمرافق المينائية 74
1-التشريعات السابقة على إصدار (Code isps).....75
2-التشريعات اللاحقة على إصدار (Code isps) 75
الفرع الثاني: التدابير الوقائية لمواجهة القراصنة 76
أولا: التدابير الوقائية قبل الإبحار 76
1-الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني.....76
2- وضع خطة أمن السفينة.....77
ثانيا: مرحلة التصدي و تنفيذ خطة أمن السفينة 81
1- مرحلة الاشتباه بالهجوم.....81
2- الإجراءات الواجب اتخاذها عند التأكد من الهجوم القرصني.....82
3- إنهاء الهجوم بالقبض على القراصنة أو انسحابهم 84
المطلب الثاني: الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة القرصنة البحرية.....85
الفرع الأول: الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.....85
أولا: جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية.....85
1-الإتفاقيات الدولية 85
2-الجمعية العامة.....86
3-قرارات مجلس الأمن 87
أ-قرار مجلس الأمن رقم (1814).....87
ب-قرار مجلس الأمن رقم (1816) 87
جـ- قرار مجلس الأمن رقم (1838).....88

د- قرار مجلس الأمن رقم(1846) 89
هـ- قرار مجلس الأمن رقم (1851)..... 90
و- قرار مجلس الأمن رقم (1918) 91
4- جهود مجلس التجارة و التنمية التابع للأمم المتحدة..... 91
ثانيا:جهود المنظمات الدولية المتخصصة 92
1- جهود المنظمة البحرية الدولية (OMI)..... 92
2- المكتب البحري الدولي. (BMI) 94
3- غرفة الملاحة الدولية:(ICC)..... 94
4-الإتحاد الدولي لعمال النقل 95
5- مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور 95
الفرع الثاني: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية..... 96
أولا: الأجهزة الأمنية المختصة..... 97
ثانيا :الإتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية والأعمال غير المشروعة في أسيا (ريكاب) 97
ثالثا : جهود المنظمات غير العربية..... 98
رابعا : جهود الدول العربية في مكافحة القرصنة..... 98
خامسا : جهود جامعة الدول العربية 99
سادسا : مشاركة الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية..... 100
المبحث الثاني: عوائق مكافحة القرصنة البحرية 101
المطلب الأول: القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية..... 102
الفرع الأول: العوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري وإمكانيات القراصنة 102
الفرع الثاني: العوائق المرتبطة ببيئة القرصنة و تزايد عدد الأطراف المستفيدة..... 104
المطلب الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية 106
الخاتمة 112

الملاحق 116
قائمة المراجع 120
فهرس الموضوعات..... 131

ملخص

تعتبر القرصنة البحرية جريمة تهدد البشرية جمعاء، قد يعتقد البعض أنها من أساطير الماضي إلا أن الواقع يثبت عكس ذلك من خلال ارتفاع عمليات القرصنة في الآونة الأخيرة، مما يجعلها من أبرز وأهم مواضيع الساعة ومن أبشع الجرائم التي تهدد الملاحة البحرية والتجارة الدولية وكذا حياة الأشخاص والممتلكات في العديد من دول العالم,

هذا التهديد الذي يزداد يوما بعد يوم يستدعي اهتمام القانون الدولي والفقه الدولي من أجل قمع هذه الظاهرة وإيجاد حلول لمكافحتها,

Résumé

La piraterie maritime est un crime contre l’humanité toute entière. Elle peut sembler comme un sujet dépassé, bien que la réalité actuelle prouve totalement le contraire, ce qui la rendue un des sujets les plus intéressants.

Aujourd’hui la piraterie maritime est devenue une menace pour la navigation maritime et le commerce international ainsi que la vie des personnes dans plusieurs pays du monde.

Cette menace qui augmente de jour en jour nécessite que le sujet soit pris en considération par le droit international et la doctrine internationale afin de réprimer et trouver des moyens de lutte contre ce crime.