

مواجهة المجتمع الدولي للقرصنة البحرية

جابر ظاهر علي¹، أ. د. جورج لبكي¹

¹ الجامعة الإسلامية في لبنان، كلية الحقوق، قسم القانون عام.

بريد الكتروني: mukhallade@yahoo.com

HNSJ, 2025, 6(3); <https://doi.org/10.53796/hnsj63/26>

المعرف العلمي العربي للأبحاث: <https://arsri.org/10000/63/26>

تاريخ النشر: 2025/03/01م

تاريخ القبول: 2025/02/15م

تاريخ الاستقبال: 2025/02/07م

المستخلص

لقد أثارت القرصنة البحرية اليوم انتباه العالم، بعدما أصبحت ظاهرة سلبية على المجتمع الدولي بأسره. لأن القرصنة البحرية مرتبطة بحركة التجارة البحرية الدولية. ولكنها في الوقت الحاضر وبعد أن استفحلت هذه الظاهرة، أصبح من الواجب العمل على إيجاد قواعد قانونية لم تكن موجودة فيما مضى تحرم وتمنع وبشكل صريح جريمة القرصنة، مع بيان السبل الأمثل في مكافحتها. ومع مرور الزمن فقد أدرك المجتمع الدولي أهمية صيانة وحفظ أمن السفن وسلامتها في عرض البحر، وتأمين خطوطها الملاحية، وأبرمت من أجل ذلك عدة اتفاقيات دولية تعرضت في نصوصها إلى تجريم ظاهرة القرصنة واعتبرتها جريمة دولية. وذلك بعد أن تنامت بشكل ملحوظ في أواخر القرن العشرين، بعد إنحسارها لمدة من الزمن. والقرصنة من أهم الجرائم التي تهدد الأمن البحري والتجارة الدولية بالوقت الحاضر. مما يستدعي الكثير من الجهد، والمزيد من العمل المشترك، مع إبراز دور المنظمات الدولية في مجال مكافحة القرصنة البحرية وما قامت به من جهود حثيثة في سبيل مواجهتها.

الكلمات المفتاحية: القرصنة البحرية، السفن، الأمم المتحدة، مكافحة القرصنة، المنظمات المتخصصة.

RESEARCH TITLE

**THE INTERNATIONAL COMMUNITY'S CONFRONTATION
WITH MARITIME PIRACY****Abstract**

Piracy has captured the world's attention today, having become a negative phenomenon for the entire international community. This is because piracy is linked to international maritime trade. However, now that this phenomenon has become rampant, it has become imperative to establish legal rules that did not exist in the past that explicitly prohibit and prevent the crime of piracy, while outlining the best ways to combat it. Over time, the international community has realized the importance of maintaining and preserving the security and safety of ships at sea, and securing their shipping lanes. To this end, several international agreements have been concluded, criminalizing the phenomenon of piracy and considering it an international crime. This comes after its significant growth in the late twentieth century, following a period of decline. Piracy is one of the most significant crimes threatening maritime security and international trade today. This calls for greater effort and more joint action, highlighting the role of international organizations in combating maritime piracy and the tireless efforts they have made to confront it.

Key Words: Maritime piracy, ships, the United Nations, combating piracy, specialized organizations.

أولاً: المقدمة

تحظى القرصنة البحرية بالوقت الحاضر باهتمام بالغ من قبل المجتمع الدولي، لما تمثله من خطورة وتهديد للأمن والسلم الدوليين. لقد كان القرصنة في الدراسة القانونية وتجذير العصور القديمة جزءاً لا يتجزأ من حركة التجارة الدولية، ولكنها لم تحظى بالاهتمام الكافي، وهذا ناتج من عدم وجود قواعد قانونية محددة تجرم القرصنة وتحظر أعمالها، بالرغم من إدراك خطورتها، ولكن لم يتخذ المجتمع الدولي أية إجراءات تفرض عقوبات على ممارسة الظاهر الأمر الذي أدى الى بقاء الحال على ما هي عليه، ولاسيما بعد توثيق هذه ظاهرة القرصنة. فقد تم إبرام عدة اتفاقيات دولية تعرضت من ضمن موادها إلى القرصنة وعدتها من الجرائم الدولية، وأدانتها، وحظرت ارتكابها عالمياً. كما وبينت الأعمال المشكلة لتلك الجريمة الدولية. وقد أصبح الاهتمام بالقرصنة كبيراً من لدن الدول دون أن تأخذ حقها من الدراسة القانونية لهذه الظاهرة بالرغم من أهميتها التي تتمثل في آثار خطيرة على أمن الملاحة والتجارة الدوليين.

ثانياً: أهمية البحث

أن البحث في هذه الدراسة تأتي لإبراز موقف القانون الدولي، وموقف الدول من ظاهرة القرصنة البحرية، وكيفية معالجة هذه المشكلة التي تحد من انسيابية التجارة الدولية عبر البحار. وتتمثل أهمية البحث في هذا الموضوع. كون هذه الظاهرة أصبحت مصدر قلق وخوف لكل دول العالم وبالأخص في منطقة القرن الإفريقي. ويأتي ذلك لدرجة المخاطر الناجمة عنها وصعوبة التحكم فيها. كما أن للظاهرة آثار سلبية على المنطقة العربية باعتبارها منطقة قريبة جداً من منطقة القرن الإفريقي. من جانب آخر يؤثر مسار الظاهرة بشكل واضح على الأمن والسلم الدوليين، للنتائج الوخيمة التي تخلفها على الملاحة البحرية بشكل خاص والتجارة الدولية بشكل عام وبالتالي تأثيرها على اقتصاديات جميع دول العالم.

كما تكمن أهمية البحث في تسليط الضوء على التنظيم القانوني لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، باعتبارها من الجرائم الدولية التي تمس النظام العام لانتشارها في مناطق مختلفة من دول العالم، وفضلاً عن كونها من الجرائم العامة، فأنها تشكل انتهاكاً صارخاً لحقوق الإنسان وحياته لارتباطها بجرائم أخرى، تثير الرعب والخوف في نفوس الأبرياء، لذلك لا بد من تضافر الجهود للحد من أعمال القرصنة البحرية.

ثالثاً: أهداف البحث

أن البحث يسعى على تحقيق الأهداف التالية؛

(1) بيان تأثير القرصنة البحرية على الاقتصاد العالمي.

(2) بيان سبب اختيار القراصنة للمناطق التي تنشط فيها جرائمهم.

(3) بيان أسباب اعتبار القرصنة البحرية جريمة دولية.

(4) بيان جهود الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة.

رابعاً: إشكالية البحث

يؤثر تطور وانتشار ظاهرة القرصنة البحرية في مناطق نفوذها على الأمن الإقليمي والدولي. كما توجد علاقة وطيدة بين هشاشة المراقبة والمتابعة في العقد البحرية، سواء فس سواحل الصومال، أو في مضيق ملقا، هنا ضعف للدولة لبروز الظاهرة، وهناك مسالك بحرية لا يمكن مراقبتها بسهولة اختباء سفن القرصنة. ومن خلال ما تقدم نحاول طرح الإشكالية بالسؤال الآتي؛

ما هي الأسباب التي أدت إلى ظهور جريمة القرصنة البحرية وانتشارها؟

خامساً: فرضية البحث

يبدو أن الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية لدول مناطق النفوذ، كانت من أسباب ارتكاب جريمة القرصنة البحرية وتزايدها، بعد المعاناة من سوء الأوضاع المعيشية التي يعانيها سكان تلك المناطق من فقر وجوع. كما تعتبر مناطق نفوذ القرصنة من أهم المناطق الاستراتيجية في العالم، حيث تسعى الدول الكبرى بشكل مباشر وغير مباشر للسيطرة على تلك المناطق ونهب خيراتها وهذا يعتبر من أهم الأسباب.

سادساً: منهجية البحث

لقد تم الاعتماد على المنهج التحليلي الوصفي عند البحث في جهود المجتمع الدولي التي عالجت موضوع مكافحة جريمة القرصنة البحرية على السفن. من خلال ما تناولته النصوص القانونية الدولية، وتقارير المنظمات الدولية المعنية بالأمن البحري والقرارات الدولية، من أجل معرفة ماهية الجريمة وإحكامها وتدابير مكافحتها.

سابعاً: هيكلية البحث؛

أن طرح موضوع جريمة القرصنة البحرية والجهود الدولية في مكافحتها، تطلب وضع خطة البحث التي تتماشى مع أهمية الموضوع وأهدافه، وأهم الدوافع والأسباب التي أدت إلى وجود هذه الظاهر. وما بذله المجتمع الدولي ممثلاً في الأمم المتحدة من جهود في تشخيص ومكافحة هذه الجريمة. وقد تم تقسيم البحث إلى مبحثين، وكل مبحث منهما يتضمن مطلبين. يكون عنوان المبحث الأول هو؛ وصف وتاريخ القرصنة البحرية، حيث يكون عنوان مطلبه الأول هو؛ تعريف وأركان القرصنة البحرية. أما عنوان مطلبه الثاني فهو؛ القرصنة البحرية عبر التاريخ، وأساليبها ونشاطها في القرن الأفريقي. ويكون عنوان المبحث الثاني هو؛ مواجهة الدولة للقرصنة البحرية. حيث سيتم البحث في مطلبه الأول بتشريعات تجريم وعقاب القرصنة البحرية. وسيكون عنوان مطلبه الثاني هو؛ جهود الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الأول**وصف وتاريخ جريمة القرصنة البحرية**

لقد صب المجتمع الدولي جُل اهتماماته في الوقت الحاضر للعمل من أجل مكافحة القرصنة البحرية والحد منها، وقد أصبحت الدول تعني بوضع الخطط في مواجهة هذه الظاهرة لما تمثله من خطورة وتهديد للأمن والسلم الدوليين. ولم تحظ القرصنة البحرية بالدراسة القانونية الكافية من قبل الدول، ولا في التمعن في بحث مسبباتها، ولم تكن هناك من النصوص القانونية التي تجرم القرصنة وتحظر أعمالها رغم امتلاك الدول التصور الكافي عن خطورتها، ورغم ذلك فالمجتمع الدولي لم يتخذ حينها إجراءات فعالة بفرض العقوبات الرادعة بحق ممارسي هذه الظاهرة. ولكن بعد توثيق هذه التشريعات ذات الصلة لتلك الظاهرة، عندما تم إبرام عدد من اتفاقيات دولية التي تعرضت ضمن قواعدها إلى ظاهرة القرصنة البحرية وعدتها من الجرائم الدولية وبعضها منحها التعريف الذي يراه مناسباً، وعدها من الأعمال المشككة للجريمة والمحظورة عالمياً. وبعد تطور صناعة النقل البحري وتوسع خطوطه الملاحية، أصبحت مكافحة أعمال القرصنة البحرية من أكثر اهتمامات المجتمع الدولي لغرض الحد منها. لذلك تحركت مؤسسات المجتمع الدولي الى وضع أسس قانونية متضمنة لوسائل مكافحتها دولياً وإقليمياً. خصوصاً أن ازدادت خطورتها مع التطور التقني والاتصالات الحديثة التي أصبحت من العوامل التي تطورت بها تلك الظاهرة. وفي ظل هذا الوضع يحاول الفقهاء الدوليون إيجاد الحلول القانونية للمساهمة في الحد من هذه الظاهرة الخطيرة. وفي ذلك سيتم تقديم هذا المبحث بمطلبين، تعريف وأركان القرصنة البحرية في المطلب الأول. أما في المطلب الثاني سيتم بحث القرصنة البحرية عبر التاريخ، وأساليبها ونشاطها في القرن الأفريقي.

المطلب الأول

تعريف وأركان القرصنة البحرية

لغرض التعرف على ظاهرة القرصنة لابد من الوقوف على ما وصفت به من تعاريف قبل تضمينها النصوص التشريعية الدولية، وكذلك آراء الفقهاء الذين خاضوا في وصف عناصرها. فمن الأهمية أن يتم معرفة الأركان التي عند توفرها تصبح فيها ظاهرة القرصنة قائمة. لذلك يمكن البحث في؛

أولاً: تعريف القرصنة؛ لقد تعرضت العديد من النصوص القانونية إلى تعريف القرصنة البحرية. وإن كان هناك اختلاف فيها، لكنها تتفق على تجريم هذه الظاهرة. فقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 القرصنة بأنها تشمل أي عمل من الأعمال الآتية :

" 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 ويكون موجهاً :

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 أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج) أي عمل يحرض علي ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدَي الفقرتين الفرعيتين (1) أو (2) أو يسهل عن عمد ارتكابها. "(1)

كما وقد عرفت تلك الاتفاقية السفينة أو الطائرة التي تعمل بالقرصنة عند قيامها بأحد الأفعال التي حددتها، حيث نصت على أنه "تعتبر سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (101) من الاتفاقية. وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استُخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل ". (2)

أما تعريف القرصنة البحرية، حسب مصطلحات القانون الدولي هي ارتكاب أعمال عنف ضد الأشخاص أو الأموال في البحار لتحقيق أغراض خاصة، وسواء ارتكبت ضد مواطنين أو أجانب، وتهدد بالخطر الأمن العام فيجب الاعتراف بأنه لا يوجد تعريف دقيق للقرصنة البحرية على السفن. في الاتفاقيات الدولية نظراً إلى صعوبة وضع تعريف دقيق لذلك. إلا أن ذلك لم يمنع الفقهاء من الاجتهاد في وضع تعريف يساعد على معرفة الظاهرة وتشخيصها. فلقد تناول بعض فقهاء القانون الدولي تعريف القرصنة البحرية وأشهرهم هو العالم بيلا (PELLA) الذي حدد تعريفها بالقول: إن القرصنة البحرية هي أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص أنفسهم، أو من أجل سلب أموالهم، في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة.(3)

(1) م/101، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(2) م/103، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(3) زايد علي زايد؛ القرصنة البحرية في القانون الدولي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية، المجلد/10، العدد/2، 2013م.

أما الفقيه ديوي (Dupuy) يذهب إلى تعريف القرصنة بأنها: "اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة. ويعرفها الأستاذ محمد حافظ غانم بأنها: "اعتداء مسلح تقوم مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص" أما محمد طلعت الغنيمي فيعرفها بأنها: "إتيان أعمال إكراه أو إتيان الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة، وخارج نطاق اختصاص أي دولة متمدنة. وأياً كان اختلاف الفقهاء حول تعريف القرصنة البحرية إلا أنهم متفقون على نقطة جوهرية هي أنها جريمة من جرائم القانون الدولي، وقد استقر العرف واقضاء على اعتبارها عملاً محظوراً وفقاً لأحكام هذا القانون يستوجب العقاب عليه". (4)

ويأتي اختلاف الفقهاء في تعريف ظاهرة القرصنة البحرية، بسبب صعوبة وضع تعريفاً دقيقاً لها. لذلك نلاحظ أن الفقهاء الذين تصدوا لتعريفها قد اقساموا إلى قسمين، حيث عرف قسم منهم القرصنة بالنظر إلى عناصرها الجوهرية، أما القسم الآخر فقد عرفها بالنظر لها كجريمة وبين عناصرها.

ثانياً: أركان القرصنة البحرية؛

بالنظر لتعدد الأعمال المخالفة للقانون وتصنيفها حسب نوعها ودرجتها، فإن كل جريمة لا يطلق عليها هذا الوصف إلا بعد اكتمال أركانها. أما جريمة القرصنة البحرية فقد ظهر مما ورد لها من تعاريف، أن محلها البحر ولها أركان تميزها عن سواها من الأعمال المخالفة للقانون التي تتعرض له السفن في البحار. وأركان جريمة القرصنة البحرية هي؛

أ) الركن المادي؛ يتمثل الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية في أفعال العنف المادي التي تؤدي إلى النتيجة المقصودة، ولكن يشترط أن تكون السفينة أو الطائرة هي أداة الجريمة. كما يكفي لقيام جريمة القرصنة، الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها، ويدخل في إطار الأفعال المادية أعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة، والتمويل والتسهيل والتحريض. (5)

أن القيام أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب يصدر عن طاقم السفينة أو المسافرين على متنها. ويلاحظ أنه لا يهم أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو الأشخاص، كما أنه لا يعتد فيما إذا كانت جسمانية أم مجرد الحد من حرية الضحايا. ومثال ذلك أن تعترض سفينة سبيل سفينة أخرى وتجبرها تحت تهديد السلاح أن تتوجه إلى ناحية معينة حيث تقوم بسلبها، أو أن تفرض على الركاب مغادرة السفينة ثم تقوم بإغراقها. ولا يكفي إتيان فعل من أفعال العنف والإكراه وحده ليكون ركناً من أركان جريمة القرصنة، فمن يقتل شخصاً على ظهر سفينة، أو يسلبه ماله، لا يعد قرصاناً، وإنما يعد مخالفاً لأحكام قانون دولة علم السفينة. لذلك فإنه يتعين لك تكون أعمال الإكراه ركناً في جريمة القرصنة أن ترتكب ضد سفينة، وأن تكون السفينة كعنصر سلبي أو إيجابي في الأفعال وهي التي تجعل من هذه الأفعال ركناً من أركان الجريمة. (6)

كما ويشترط أن يتم ارتكاب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار. أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة من الدول، ذلك ما الزمة به المادة (101) من اتفاقية قانون البحار بأن يكون العمل غير المشروع ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في أعالي البحار. ويواجه جمع الأدلة في البيئة البحرية صعوبات خاصة واستثنائية. من قبل فرق

(4) عمران نادية؛ القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة بها، مجلة البحوث والدراسات القانونية، جامعة البليدة، العدد/6

(5) عيسات راضية؛ القرصنة البحرية وانعكاسها على الامن البحري، ماجستير، جامعة مولود معمري - تيزيوزو.

(6) عمران نادية؛ القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة، المصدر السابق.

العمل المعنية بمكافحة القرصنة البحرية التي تقوم بالمشورة الضرورية للدول الأعضاء في المنظمات ذات الصلة بهدف تحسين نوعية البيانات التي يتم جمعها وتعزيز كميتهما والحرص على حفظها وتحليلها بالطريقة الملائمة. ويجب أن يتصف الفعل المادي بالجاهرة إضافة إلى اتصافه بالعنف لأن ذلك هو ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السرقة من السفن التي تتم خفية.⁽⁷⁾

(ب) الركن المعنوي؛ أن القصد الجرمي هو توجيه الفاعل إرادته إلى ارتكاب الفعل المكون للجريمة هادفاً إلى نتيجة الجريمة التي وقعت أو أية نتيجة جرمية أخرى⁽⁸⁾. وهو ما يطلق عليه القصد الجنائي لارتكاب الفعل الذي يُعد جريمة، ويعني ذلك وجوب توفر القصد الجنائي، بمعنى إتمام الأفعال المادية المكونة لها، وقد كان شرط توفر القصد الجنائي الخاص في جريمة القرصنة البحرية مثار جدل لأنه يصعب التفرقة بين الجريمة السياسية وبين جرائم القانون العادي. ويذهب بعض الفقه الآخر ومن بينهم الدكتور حامد سلطان إلى أن الفعل لا يكون قرصنة إلا إذا كان الدافع لارتكابه تحقيق مصلحة شخصية بقصد تحقيق الكسب والنفع الخاص ولذلك يشترط هذا الرأي الفقهي في تعريفه للقرصنة بنية السلب والنهب⁽⁹⁾، وهو عندما يتوفر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص، وهو من العناصر الأساسية للتمييز بين جريمة القرصنة البحرية وغيرها من الأفعال المخالفة للقانون.

ونعتقد أن جريمة القرصنة البحرية هي جريمة عمدية يكتفي بتوفر القصد الجنائي العام وهو ارتكاب الأفعال المحرمة مع العلم بأنها تهدد السلم والأمن البحري.

(ج) الركن الدولي؛ أن هناك اختلاف بين آراء الفقهاء في تحديد ماهية الركن الدولي في الجرائم الدولية، لعدم وجود معيار يهتدى به. فالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية التي يسبغها عليها القانون الجنائي الدولي، تتمثل في الحفاظ على ركائز أساسية لكيان المجتمع الدولي. وفي جريمة القرصنة البحرية فإن أعمال العنف التي تعد سلوكاً غير مشروع من شأنه المساس بالمصلحة الدولية.⁽¹⁰⁾

ويرى بعض شراح القانون أن صفة الدولية في جريمة القرصنة البحرية على السفن تتطلب تميزها كأى جريمة دولية بإضافة الركن الدولي. ويتوفر هذا الركن إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الجنائي الدولي، فهذا الركن يستمد وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الاعتداء، والقانون الدولي يهتم بحماية الحقوق والمصالح الدولية.⁽¹¹⁾

وقد حصرت المادة (101)⁽¹²⁾ الأعمال التي تدخل في نطاق القرصنة البحرية على المساهمة الجنائية، عندما نتصت على أنه يعد عملاً غير مشروع من أعمال العنف أي عمل من أعمال الاشتراك التطوعي في استخدام سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيء على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة. كذلك فقد نصت الفقرة (ج) من المادة المشار إليها على أي عمل (يحرص) على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها. فقد اعتبر النص الاشتراك في التحريض أو أعمال القرصنة. وتكمن الحكمة في ذلك لعدم إفلات أي شخص

(7) محمد مطلق عساف، محمود محمد حمودة؛ فقه العقوبات، مؤسسة الوراق، عمان، د. ط، 1999م، ص106.

(8) م/1/33، قانون العقوبات العراقي، رقم 111 لعام 1969م.

(9) عمران نادية؛ القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة، المصدر السابق.

(10) عمران نادية؛ القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة، المصدر السابق.

(11) أشرف توفيق شمس الدين؛ مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط، 1998م، ص159.

(12) م/101، اتفاقية قانون البحار، لعام 1982.

من المحاكمة والعقاب وصولاً للحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية. (13)

(د) الركن الشرعي؛ أن ما يقصد بالركن الشرعي هو أن يكون هناك نص قانوني يجرم الفعل المعاقب عليه. وجريمة القرصنة البحرية مجرمة في النصوص القانونية الدولية لما تتضمنه من فعل الاعتداء على الانفس والممتلكات. فقد كانت القرصنة البحرية مجرمة ويعاقب عليها على أساس عرفي فقط وفق مبادئ القانون الدولي المستقرة⁽¹⁴⁾. ثم جاء تجريمها في القانون الدولي لأول مرة ضمن تجريم النهب في (المادة/47) من اتفاقية تعليمات لاهاي الصادرة في 29/تموز/1899م. وكذلك في اتفاقية لاهاي الرابعة في 18/10/1907م⁽¹⁵⁾. وقد تم تجريم القرصنة البحرية على أساس دولي رسمي بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار في نيسان/1958م. وجاء ذلك في المواد من (14) إلى (23)⁽¹⁶⁾. وقد تجريم القرصنة في اتفاقية روما للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة لعام 1988م. والمعدلة في 2005م. حيث تضمنت هذه الاتفاقية الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد القرصنة البحرية جزءاً منها⁽¹⁷⁾.

المطلب الثاني

القرصنة البحرية عبر التاريخ، اساليبها ونشاطها في القرن الأفريقي

من أجل البحث في القرصنة البحرية لابد من الاطلاع على؛

أولاً: القرصنة البحرية عبر التاريخ؛ بالرغم أن القرصنة البحرية ليست ظاهرة حديثة، فهي تضرب بجذورها بأعماق التاريخ الذي يسجل العدد الكبير من قصص القراصنة وبطولات مواجهتهم والتخلص من حيلهم. إلا أنه ومع التطور في وسائل الإعلام والاتصالات تنامي الشعور بحجم الظاهرة وخطورها، خاصة أن عملياتها وحوادثها تتزايد بشمل ملحوظ وصل الى حد أن شهد العالم في عام 2008م. وحده (270) عملية قرصنة، فضلاً عن أنها لم تعد قاصرة على الخارجين عن القانون من الأقليات ذات الأطماع العدوانية، أو عصابات السطو المسلح وإنما امتد أثرها ليشمل دولاً شاركت في عمليات الاختطاف عبر أجهزتها الاستخبارية بهدف تنفيذ سياسات والوصول إلى مراميها غير المشروعة. لذا فقد انتبه المجتمع الدولي منذ فترة بعيدة إلى أهمية صيانة وحفظ أمن السفن عند ابحارها، وقد أُطلق على الخاطفين قراصنة البحر⁽¹⁸⁾. وقد برزت القرصنة البحرية عالمياً طوال العصور القديمة ووصفها التاريخ البحري عبارة عن جماعات وعصابات خارجة عن القانون⁽¹⁹⁾.

لقد شهد القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين انحساراً ملحوظاً في نمو الظاهرة بين عدة سواحل ودول أهمها أفريقيا وأمريكا، وثمت محاربة ظاهرة بيع العبيد، ووجدت الدوريات وبذلت جهوداً استثنائية للقضاء عليها حتى حكم عليها بشبه التلاشي إلى عام 1945م. وهذا التاريخ هو الذي أعقب الحرب العالمية الثانية إذ أطلت الظاهرة بوجهها القبيح مرة أخرى وبثوب آخر، حيث شكل شللاً من عصابات تهاجم التجار وسفن الصيد واتسمت بأعمال العنف وكانت في مناطق متفرقة في بحر الصين وجنوب آسيا وسواحل شرق إفريقيا وأمريكا الجنوبية خاصة وساحل البرازيل. وفي القرن العشرين والواحد والعشرين، وعلى الرغم من التقدم الحضاري الكبير في العالم، ووجود منظمات دولية ومحاكم وقوانين

(13) محمد عبد المنعم عبد الغني؛ الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة الدولية، مجلة اتحاد الحقوقيين العرب، عدد/2، 2009.

(14) عبد الرحمن حسين علام؛ المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الجنائي الدولي، دار النهضة الشرق، القاهرة، 1988م. ص260.

(15) على بن عبد الله الملحم؛ القرصنة البحرية على السفن، جامعة نايف للعلوم الأمنية، رسالة ماجستير، 2007م.

(16) حسام الدين الأحمد؛ جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات الدولية، منشورات الحلبي، بيروت، ط1، 2010م. ص115.

(17) إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري؛ القرصنة البحرية في الساحل الصومالي، دار شتات للنشر، مصر، 2011م. ص47.

(18) أسامة الهتمي؛ القرصنة البحرية، موقع في شبكة الانترنت، تاريخ الزيارة 09/12/2012م.

(19) محمد سلامة مسلم؛ القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011م. ص124.

دولية، ووسائل رصد ومراقبة فائقة القدرة، وطيران سريع وأسلحة فعالة، عادت ظاهرة القرصنة البحرية من جديد، ولا سيما بعد هجمات القرصنة التي شهدتها جنوب شرق آسيا، علاوة على القرصنة قرب السواحل الإفريقية والصومال وباب المندب منذ بداية التسعينيات، فالقرصنة يجوبون البحار بحرية، ويتهبون السفن بقوة السلاح غالباً. والقانون الدولي للبحار لا يمنح صلاحيات كافية للسفن الحربية والجهات المختصة من أجل مقاومة القرصنة، وكذلك قوانين الدول التي تجري قرب سواحلها أعمال القرصنة، ومؤخرً ازدادت القرصنة نتيجة للاضطرابات التي تشهدها بعض الدول وانتشار الفوضى فيها. وتنتشر عمليات القرصنة حالياً شمالاً على خليج عدن جنوباً إلى سواحل كينيا وظاهرة القرصنة البحرية المتزايدة في الصومال.⁽²⁰⁾

وقد مرت القرصنة البحرية بعصور ازدهار وعصور ركود، وذلك تبعاً لحركة التجارة والملاحة البحرية. حيث القرصنة شكل مجموعات من البحارة تعيش على سواحل صقلية وتهاجم السفن المنفردة والموانئ ذات الدفاعات الضعيفة. وكان سكان جزيرة كريت هم أول من فكر بالتصدي لهؤلاء القراصنة، فجهزوا اسطولاً سار الى اقصى نقطة من شرقي الجزيرة (جزيرة صقلية) وكان هدفه القضاء على القراصنة وطردهم، لكن نجاحاتهم بقيت نسبية. وقد حاول البعض توثيق بعض الأعمال المخالفة للقانون. ومنها ما قام به ثري سويسري من متحفاً للقرصنة في عاصمة مدغشقر حيث يحتوي سجلاً تضمن أسماء أشهر عتاة القراصنة في البحر، من تركوا بصمة وأساطير في عالم القرصنة ما زالت محفورة في ذاكرة الناس والتاريخ. وحول ذلك يمكن سرد بعض من وقائع جرائم القرصنة المعاصرة التي حدثت في العقود الماضية؛

1. في مطلع الثمانينات تم اختطاف سفينة من المياه الإقليمية لدولة (نايجيريا) وقد تم طرد طاقمها من البحارة، وتغيير لونها وعلمها واسمها وميناء تسجيلها.

2. في عام 2006م. قام القراصنة بخطف السفينة الإماراتية (المنارة) أمام السواحل الصومالية، ولى متنها (20) بحاراً احتجزوا كرهائن وهددوا بقتلهم إذا لم تدفع لهم الفدية.⁽²¹⁾

ثانياً: أساليب القرصنة البحرية ونشاطها في القرن الأفريقي؛ في جريمة القرصنة البحرية قد تتعدد وسائل تنفيذ عملياتها، وغالباً ما يرتبط كل أسلوب إجرامي بنطاق جغرافي محدد ويمكن تناول نماذج من الأساليب الاجرامية الأكثر شيوعاً لممارسة القرصنة على السفن، والبحث في مناطق نشاط هذه الظاهرة وعلى النحو التالي:

(أ) أساليب القرصنة البحرية؛ تتنوع أساليب ووسائل العمليات التي يقوم بها قراصنة البحر ومنها؛

1. مركز سفن كبيرة تشكل قيادة العمليات للقرصنة البحرية، ثم تتطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف ومباغتتها والسيطرة عليها. وبعد تنفيذ عمليات السطو هذه، تعود الزوارق إلى (السفينة الأم). وهذا يعني أن السفن الكبيرة قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جداً عن السواحل وتصل إلى مناطق لا تستطيع الزوارق الصغيرة الوصول إليها⁽²²⁾. وعند فشل المحاولة فيمكن تلك الزوارق العودة السريعة إلى السفينة الأم لتجنب الظفر بها.

2. الإغارة على السفن ومهاجمتها ليلاً عندما تكون السفن مبحرة بسرعة منخفضة أثناء عبورها مضائق بحرية وممرات يحكمها القانون المرور بها، حيث يتسلق القراصنة على السفن والسيطرة على برج القيادة وتوجيهها للموقع الذي يرغبون، حيث يتم استخدام هذا الأسلوب في (مضيق ملقا) بالشرق الأقصى.

. وقيام طاقم أو ركاب سفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة. أو قيام

(20) زايد علي زايد؛ القرصنة البحرية في القانون الدولي، المصدر السابق.

(21) حسام الدين أحمد؛ جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2010م. ص 28.

(22) حسام الدين أحمد؛ جرائم القرصنة البحرية، المصدر السابق، ص 34.

طاقم أو ركاب سفينة حكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها ، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية.(23)

ب) مناطق نشاط القرصنة البحرية؛ تتمركز القرصنة البحرية على محاور رئيسية في نقاط الاختناق البحري. وبالتحديد منها ما يقع في خليج عدن وسواحل الصومال، وكذلك تتكاثر في المحيط الهندي والشرق الأقصى. ولكن تسليط الضوء على القرصنة البحرية في خليج عدن والسواحل الصومالية لما تتميز فيه هذه الظاهرة في هذه المنطقة. فمن المعروف أنه لا يمكن لأي دولة أن تعيش بمعزل عن المجتمع الدولي ومن الصعب حل القضايا الأمنية خاصة ذات التأثير الخارجي التي تواجهها بصورة منفردة، وأية طريقة يسعى بها بلد ما لتحقيق الأمن، قد يؤثر على أمن الآخرين، وأي ظاهرة عابرة للحدود (الإرهاب، القرصنة، الجريمة المنظمة...) تمس منطقة تؤثر على الجوار وحتى المستوى الدولي، ولا يمكن لأي دولة أن تحصل على الأمن بمعناه الحقيقي إلا عندما تبني أمنها تماشياً مع الأمن الإقليمي والدولي خاصة في ظل العولمة وتكنولوجيا الاتصال وتطور وسائل الإعلام، والتسلح بمختلف أنواعه. هذا ما يفرض على الدول التعاون في الكثير من الأحيان للتصدي لأخطر أنواع الجرائم خاصة العابرة للحدود، ولعل القرصنة البحرية إحداها التي مست الأمن العالمي عند تهديدها للملاحة البحرية والتجارة الدولية، خاصة البحرية منها. وقد أثرت خاصة على المناطق التي ضربتها في الصميم سواء في المناطق المباشرة التي تتواجد فيها الظاهرة أو دول الخليج حيث أثرت مباشرة على الملاحة في القرن الإفريقي والبحر الأحمر وهو ما أثر سلباً على اقتصاديات وأمن دول منطقة القرن الإفريقي وجوارها وهدد أمنها وما نتج عنها من تأثيرات سلبية أخرى.(24)

وعلى الرغم من وجود القوانين الدولية ووسائل الرصد والمراقبة الفائقة، والطيران السريع مع الأسلحة الفعالة. فقد عادت أعمال القرصنة البحرية من جديد بعد هجمات القرصنة التي يشهدها خليج عدن والسواحل الصومالية منذ بداية التسعينات. فهم يجوبون المنطقة بحرية وينهبون السفن المارة بقوة السلاح، ويضربون عرض الحائط بسيادة الدول والقوانين. والقانون الدولي للبحار لا يمنح صلاحية كافية للسفن الحربية والجهات المختصة لمقاومة القرصنة، وكذلك الدول التي تجري قرب سواحلها أعمال القرصنة.(25)

إن الاقتتال والتمزق وغياب السلطة الشرعية وانتشار المجاعة في الصومال والحاجة هي الدافع الأساسي لامتهان القرصنة، بل أن قراصنة اليوم في الغالب هم مقاتلون من الفصائل المتعددة لأمرء الحرب في الصومال الذين راحوا يحارب بعضهم بعضاً من أجل السيطرة على البلاد إثر انهيار حكومة الرئيس محمد سياد بري عام 1991م. ويقول الخبير الصومالي (اقبال جربهاي) أن القراصنة هم خليط من المقاتلين الذين يعملون لأجل البقاء(26). فأن ما يؤكد واقع الحال، أن هؤلاء القراصنة ليسوا سوى مقاتلين يبحثون في المقام الأول عن فرص يغتيمونها أو غنائم يفترسونها، اعتادوا في السباق على قطع الطرقات مع الصيادين المحليين ثم تمكنوا من شراء الزوارق والأسلحة المتنوعة من الأموال التي تتدفق عليهم. وتشير التحليلات الأمنية الراهنة إلى أن معظم القراصنة المنتشرين على طول السواحل الصومالية والذين يقدر متوسط اعدادهم التقريبية (1100) قرصاناً موزعين على أربع مجموعات ومعظمهم ممن كانوا يعملون في خفر السواحل الصومالية سابقاً (27).

(23) محمد عمر مدني؛ القانون الدولي للبحار وتطبيقاته، معهد الدراسات الدبلوماسية، السعودية، ط2، لعام 1997م.

(24) حسام الدين بو عيسى؛ القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة، دكتوراه ، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012م.

(25) انظر: محمد سلامة مسلم؛ القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، المصدر السابق، ص119.

(26) حسام الدين أحمد؛ المصدر السابق، ص39.

(27) حسام الدين أحمد؛ المصدر السابق، ص60.

ويشير معهد السلام الدولي الأمريكي في تقريره عام 2009م. ان القرصنة الصوماليين هم عبارة عن شباب ينحدرون من الفئات غير المتعلمة وغير الراضية عن وضعها. وهم ثلاثة مجموعات متميز: (الميليشيات العشائرية، شباب يبحثون عن الربح السريع، وصيادون أجبروا على القرصنة لمهاراتهم الملاحية)⁽²⁸⁾. وأن ضعف الحكومة الصومالية والقرصنة بخليج عدن تمثل عامل إخلال ولا استقرار بحكومات القرن الأفريقي، فهي توفر طريق مناسباً للتجارة غير الشرعية للأسلحة وتؤثر على العلاقات الاقتصادية الحيوية باعتبار الخليج من أهم الممرات العالمية للسفن وهذا ما يمس مباشرة مداخل الدول المجاورة.⁽²⁹⁾

أما في فترة حكم الإسلاميين في الصومال فإنه ولمدة (6) أشهر لم تحدث أي عملية قرصنة، ولكن وبعد نهاية سنة (2006) وبدعم من الولايات المتحدة الأمريكية ودعم من فرق العمليات الخاصة الأمريكية جنبا إلى جنب مع الحكومة الاتحادية الانتقالية لدفع الإسلاميين إلى الورا. وقد استمرت الحكومة الاتحادية الانتقالية والجيش الأثيوبي من جهة في قتل العديد من المواطنين الصوماليين بحيث تم قتل حوالي (10000) مواطن صومالي، إضافي إلى وجود ما يقارب مليون لاجئ داخلي ومنهم من لجأ إلى اليمن، كما تركوا حوالي (3) ملايين شخص صومالي محتاج للغذاء مع هروب حوالي (15000) شخص من أفراد الشرطة والجيش الصومالي، ومن بين الأسباب التي ساهمت كذلك في بداية تأجيج الظاهرة من جديد عام (2007م.) هو الجفاف الذي ضرب المنطقة من سنة (2000م.) إلى (2006م.) ، بحيث ساهم في تفاقم الأوضاع السياسية و الاقتصادية وبالتالي زعزعة الاستقرار في المنطقة. وتركز القرصنة البحرية على منطقة القرن الإفريقي وخليج عدن ما نسبته (37%) من مجموع الهجمات في العالم.⁽³⁰⁾

لقد كان تأثير القرصنة على التجارة الدولية كبير حيث خلفت آثاراً وخيمة على الاقتصاد الدولي بسبب أن (90%) من التجارة الدولية تعتمد على الشحن الدولي إذ يعتبر كل من خليج عدن وشرق الصومال من أهم الطرق الرئيسية لهذا الشحن. لكن يعاني هذين الطريقين من غياب الاستقرار والأمن بسبب تهديد ما تفرزه أعمال القرصنة على السواحل الصومالية. فعلى سبيل المثال احتجز القرصنة (600) بحار من (18) بلد سنة (2010). كما تؤثر القرصنة بشكل واضح على صناعة النقل البحري التجاري في العالم. فهي تتسبب في خسائر وصلت قيمتها (7-12) ترليون دولار. وذلك لأن (80%) من التجارة العالمية تقام بحراً. إذ تمر حوالي (93,000) سفينة تجارية سنوياً ويعمل بها ما يقارب 1.25 مليون بحار، كما تصل حمولة هذه السفن إلى (6) مليار طن من البضائع. كل هذه الأرقام الهائلة تكشف عن مدى أهمية الممر بالنسبة للتجارة العالمية. ومن البديهي أن الشركات التي لاتصل حمولتها إلى هدفها النهائي في الوقت المحدد سوف تكلفها خسائر مالية ضخمة. إضافة إلى نفقات دفع الفدية التي تكلف أموالاً طائلة . إن تداعيات هذه الأعمال ليست مقتصرة على الشركات التي يتم خطف سفنها فقط، بل تمتد أيضاً إلى شركات التأمين التي أصبحت تخسر مبالغ إضافية طائلة بسبب رفعها لأقساط التأمين. ومن

جهة أخرى فإن أعمال القرصنة في هذه المنطقة سيؤدي بشركات الملاحة إلى تجنب منطقة خليج عدن والتوجه نحو الطريق الأطول هو طريق الرجاء الصالح ما ينعكس سلباً على الشركات لان الدورة الإفريقية يستغرق وقتاً إضافياً في الإبحار، كما يؤدي إلى استهلاك مضاعف للوقود وبالتالي خسارة أكبر.⁽³¹⁾

(28) فوزية زراولية؛ القرصنة الصومالية، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد/2، كانون الثاني/ 2012م. ص165.

(29) فوزية زراولية؛ القرصنة الصومالية، المقدر السابق، ص166.

(30) سلمة حوماش، فايزة بوعنان؛ القرصنة البحرية في القرن الأفريقي، ماجستير، جامعة محمد الصديق، لعام 2017م.

(31) سلمة حوماش، فايزة بوعنان؛ القرصنة البحرية في القرن الأفريقي، ماجستير، المصدر السابق.

المبحث الثاني

المواجهة الدولية للقرصنة البحرية

لما كانت جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الخطرة على المجتمع الدولي، فقد تم تجريم هذه الأفعال لفترة طويلة، وذلك على أساس عرفي إلى أن انفق المجتمع الدولي على تجريمها في تعليمات لاهاي لسنة 1899م. واتفاقية لاهاي لعام 1907م. وقد تم تجريمها في عدد من الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية قانون البحار لعام 1982م. واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005م. وقد تم وضع تنظيم قانوني خاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية، وتقوم عمليات الضبط وفق الشروط والضوابط الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م. والنصوص القانونية لاتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005م. على أن الأدلة كافية لممارسة السفينة لأعمال القرصنة، وهي المعيار الذي تقوم عليه عمليات الضبط. ولا يجوز القيام بها أو القبض على السفينة، إلا من قبل السفن الحربية أو السفن العامة التابعة للدولة المخولة بتلك الواجبات وأن تحمل من الإشارات ما يسمح لها بذلك. وإذا تم ضبط السفينة بدون المبررات المطلوبة، تضع الدولة التي قامت بالضبط أمام تحمل مسؤولية الخسائر الناتجة من العملية اتجاه دولة العلم. ولم يكفي القانون الدولي بتجريم القرصنة البحرية على السفن ومكافحتها، بل وضع لها الأساس القانوني للتجريم وضوابط وشروط تلك الجريمة بعد تثبيت خصائصها. وقد وضع لها الاختصاص القضائي، مع تحديد العقوبة التي يستحقها مرتكبي تلك الجريمة. هذا وسيتم تقديم هذا المبحث بمطلبين، يكون عنوان أولهما تشريعات تجريم وعقاب جريمة القرصنة البحرية. أما المطلب الثاني فعنوانه جهود الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية.

المطلب الأول

تشريعات تجريم وعقاب جريمة القرصنة البحرية

يبني الأساس التجريمي للقرصنة البحرية على ما تتطوي عليه هذه الجريمة من اعتداء وإلحاق الضرر بالأفراد والأموال، الأمر الذي دفع المجتمعات ممثلة بالدول إلى محاربتها حتى استقر العرف الدولي أن القرصان عدو للجنس البشري⁽³²⁾. وتعتبر هذه الجريمة تهديداً للاقتصاد العالمي في وقتنا الحاضر لأنها تهدد الخطوط الملاحية الدولية، وانسيابية النقل البحري. وخطورة هذه الجريمة والمحل الذي تستهدفه، فأنها تنطبق عليها صفة الجريمة الدولي، لملامستها للدول والأشخاص، ويتضرر منها أطراف عديدة، عن طريق نهب الأموال بالقوة والعنف، وقد تؤدي إلى إزهاق الأرواح، وتضرر الممتلكات. تأخذ نصوص التجريم والعقاب سواء كانت الدولية أو تلك التي تنص عليها القوانين الجنائية المحلية في كل دولة أهمية بالغة، لأنها تضع القواعد التي تحمي الإنسان من الخطر التعسفي في التجريم والعقاب على الأفعال التي يقوم بها بغير الأداة التشريعية المعبرة عن القانون الممثل لإرادة الشعب، والتي غايتها حرية الفرد، وصونها من العدوان في إطار الموازنة بين موجباتها، وما يعتبر لازماً لحماية مصلحة الجماعة كما أنها تقرر عدم العقاب على الأفعال السابقة للتجريم وفق مبدأ عدم رجعية النصوص أو القوانين⁽³³⁾. ومن ذلك سيتم البحث في؛

أولاً: أسس التجريم؛ لقد مرت أسس تجريم أعمال القرصنة البحرية بعدة مراحل سواء كانت الأسس العرفية، أو ما اقترتها النصوص القانونية الدولية. أما الأساس العرفي يُظهر أن تجريم القرصنة البحرية قد ظل العمل به لفترات طويلة حتى

(32) محمد طلعت الغنيمي؛ قانون السلام في الإسلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ص 803.

(33) محمود زكي شمس؛ الموسوعة العربية للاجتهادات القضائية والجزائية، مؤسسة الأجيال، ج3، بيروت، 2000م. ص 16.

جرمت في إطار تجريم النهب⁽³⁴⁾. ولم يكن ذلك التجريم في إطار منظمة دولية، ولهذا يذهب أكثر شراح القانون الدولي إلى اعتبار اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م. هي البداية الأولى لتجريم القرصنة البحرية على أساس ونطاق دولي⁽³⁵⁾. وأما على الأساس الدولي فقد كان تجريم القرصنة البحرية لأول مرة في الاتفاقيات الدولية بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار المنبثقة في (1958/4/29م). وهي المصدر الأول لتجريم القرصنة البحرية على السفن، حيث اتفق عدد كبير من أشخاص القانون الدولي تحت ظل هيئة الأمم المتحدة، وهي أكبر المنظمات الدولية، وقد نصت المادة الأولى منها على نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية في أعالي البحار، وجاء في المواد (14-23) من الاتفاقية ما يخص تجريم القرصنة البحرية في أعالي البحار، وفي كل مكان لا يخضع لقضاء أي دولة، وهذه المواد جاءت صريحة في تجريم القرصنة البحرية، وتكليف الدول المتعاقدة بفرض العقوبات عليها⁽³⁶⁾.

وقد جاء تجريم القرصنة البحرية بعد ذلك في اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. في المواد (من 100 إلى 107). وقد أشارت المادة (105) من الاتفاقية إلى ما يقيد نطاق عملها في أعالي البحار. ذلك عندما نصت على أنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الممتلكات"⁽³⁷⁾. أما اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحه والمنصات البحرية لعام 1988م. فقد تضمنت تجريم القرصنة البحرية كأحد الأعمال غير المشروعة التي توجه ضد سلامة الملاحه، ودعت الدول إلى التعاون فيما بينها للقضاء على هذا العمل، كما وضعت أسس الاختصاص القضائي⁽³⁸⁾.

وقد تم تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحه البحرية لعام 2005م. وقد تناولت هذه الاتفاقية من خلال المواد (3) و (3 مكرر/3) تحديد الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحه التي تعد القرصنة البحرية جزء منها، وهي التي يكون لها غرض خاص، ثم بينت المادة (4) النطاق المكاني الذي تغطيه أحكام الاتفاقية والذي يعتبر أوسع من النطاق الكاني لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م. حيث تشمل أحكام هذه الاتفاقية جميع السفن سواء التي تبحر في المياه الإقليمية، أو كانت قادمة إليها من أعالي البحار، إضافة لما يقع في أعالي البحار. ومن ذلك يتضح أن جريمة القرصنة البحرية قد جرمت في ضوء القانون الدولي العام منذ البداية على أساس عرفي مستقر لدى الشعوب وبين الدول، ثم جرمت في الاتفاقيات الدولية ذات نطاق واسع، تلك التي عقدت تحت مظلة الأمم المتحدة⁽³⁹⁾. ويستوي في نظر القانون الدولي العام من يشترك، أو من يساعد، أو من يحرض على أعمال القرصنة البحرية مع مرتكبها، إذا كان ذلك عن عمد وعلم، وتتص على ذلك المادة (101) من اتفاقية قانون البحار، وهي تؤكد ما تضمنته المادة (15) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م⁽⁴⁰⁾.

ثانياً: عقوبة القرصنة البحرية؛ لقد أناطت قواعد القانون الدولي العام مهمة التحقيق في قضايا القرصنة البحرية على الدول التي تقوم بمباشرة الجرائم وتتولى ضبط المتهمين بجرائم القرصنة البحرية. وتطبق كل دولة ما لديها من إجراءات تخص

(34) رضا زين العابدين؛ الاعتقام البحري دراسة مقارنة، مطابع السفير، ط1، 1979م. ص36.

(35) رضا زين العابدين؛ المرجع السابق، ص31.

(36) عبد الرحمن حسين علام؛ المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، ج1، دار النهضة الشرق، القاهرة، 1988م.

(37) م/105، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(38) أحمد أبو الوفا؛ القانون الدولي للبحار، أحكام المحاكم الدولية والوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988م. ص406-407.

(39) علي بن عبد الله الملحم؛ القرصنة البحرية على السفن، رسالة ماجستير، جامعة نايف للعلوم الأمنية، عام 2007م.

(40) مفيد شهاب؛ قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، الجامعة العربية، ب. ت. ن، ص162.

التحقيق، ثم تقوم بعد ذلك بإجراءات المحاكمة وفق قوانينها. ومن الجدير بالذكر أن مركز مكافحة القرصنة ومقره في (كوالالمبور) يشارك في عمليات التحقيق في الجرائم الغامضة من باب التعاون ومساعدة الدول في كشف الجرائم⁽⁴¹⁾ وقد يتم التعامل مع القراصنة وفق ما تمليه:

أ) التشريعات الوطنية؛

أن معظم التشريعات الداخلية والقوانين ذات العلاقة، تجرم أعمال القرصنة البحرية، ولاسيما التي ترتكب في المياه الإقليمية للدول، ذلك لأنها تابعة للأختصاص القضائي للدول، والتي تمنح السلطات القضائية الوطنية حق القبض والاعتقال والمحاكمة والعقاب لمرتكبي جرائم القرصنة البحرية ومشاركيهم في أراضي الدولة المعتدى عليها أمام محاكمها الوطنية، وذلك بغية الحفاظ على أمن الملاحة الدولية البحرية والتجارية وحريتها. وقد صدرت مجموعة قانونية تتضمن قواعد القانون البحري في عهد الإمبراطورية الرومانية، وكانت هذه المجموعة مستوحاة من أحكام الشريعة الإسلامية⁽⁴²⁾. ولكننا نجد أن التشريعات والأنظمة الداخلية تختلف وتتغير من حيث تشديد العقوبات المترتبة على جريمة القرصنة البحرية أو تخفيفها، وهو ما يؤدي بالنتيجة إلى إمكانية عدم تحقيق العدالة⁽⁴³⁾.

ب) التشريعات الدولية؛

أما قواعد القانون الدولي العام فأنها تخول المحاكم المحلية في الدول الحق في النظر بقضايا القرصنة البحرية على السفن طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول، بموجب أنظمة القضاء وإجراءاته المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية ضبط القراصنة، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة، إذا سلم القراصنة إليها، وتتص المادة (19) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، على أنه لمحاكم الدول التي قامت بالحجز أن تعلن عن العقوبات التي تطبقها، وعن التدابير التي يجب أن تتخذها فيما يختص بالسفن، أو الطائرات، والأموال مع حفظ حقوق الأشخاص حسني النية الذين شملتهم القضية⁽⁴⁴⁾.

كما أشارت اتفاقية قانون البحار لعام 1982م. إلى واجبات الدول التي تقوم بضبط أعمال القرصنة عندما نصت على أنه "لمحاكم الدول التي قامت بالضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات" مع مراعات حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية⁽⁴⁵⁾.

أما العقوبات المقررة لمكافحة هذه الجريمة، فإن القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية، على الرغم أن القرصنة تعد جريمة دولية لكن ليست من الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة الجنائية، بالتالي تخضع لاختصاص محاكم الدول ويطبق عليهم قانون العقوبات، ويقصد بقانون العقوبات هو "مجموعة القواعد القانونية التي تحدد الأفعال المعتمدة جرائم وما يترتب على اقترافها من جزاءات"⁽⁴⁶⁾. لذا تذهب أغلب التشريعات بتجريم هذا الفعل وترتب عليه عقوبة، إذ جرم المشرع المصري في المادة (167) من قانون العقوبات على أن "كل من عرض للخطر عمداً سلامة وسائل النقل العامة البشرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالسجن" وفي قانون العقوبات الكويتي رقم 16 لسنة 1960 تناول هذه الجريمة وقرر عقوبة الحبس المؤبد على مرتكبيها وقد تصل

(41) م/7 و8 مكرر، اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، لعام 2005م.

(42) حسام الدين الأحمد؛ المرجع السابق، ص116.

(43) محمد أبو زهرة؛ العقوبات في الفقه الإسلامي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1960، ص139.

(44) عبد الرحمن حسين علي علام؛ المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي، ج1، دار النهضة، القاهرة، 1988م.

(45) م/5، اتفاقية قانون البحار لعام 1982م.

(46) فتوح عبد الله الشاذلي؛ شرح قانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2003م. ص9.

العقوبة إلى الإعدام إذا ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن تقلهم⁽⁴⁷⁾.

وقد حدد المشرع العراقي العقوبة المناسبة للذين يعرضون سلامة النقل بجميع أنواعه للخطر، ذلك بالنص على أن "يعاقب بالسجن من عرض عمداً للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية أو المائية أو سلامة قطار أو سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العامة. وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار أو غيره مما ذكر. وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك إلى موت إنسان⁽⁴⁸⁾.

أما قانون العقوبات الفرنسي فقد حدد العقوبة المتعلقة بتجريم خطف وسائل النقل المختلفة، وتنص المادة (2/224) من القانون على تجريم فعل الاستيلاء، أو السيطرة المرتكبة بالقوة، أو التهديد بالقوة بوسيلة نقل جوية، أو مائية، أو غيرها، وكذلك إذا كانت الوسيلة سطحاً مثبتاً على الرصيف القاري. ويعاقب عليها بالحبس مع الشغل (20) عاماً، وتشتد إذا الفعل بتعذيب، أو استعمال قسوة، أو نتج عنها موت شخص أو أكثر، بموجب المادة (7/224)، ويدخل في نص هذه المادة القرصنة على وسائل النقل البحري من سفن وزوارق وغيرها⁽⁴⁹⁾.

المطلب الثاني

جهود الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية

لقد بذلت الأجهزة التابعة للأمم المتحدة على الصعيد الدولي جهوداً في مكافحة القرصنة البحرية، فأن مجلس الأمن الدولي قد أصدر عدة قرارات تقضي بالسماح للدول باستخدام السفن الحربية في المياة الإقليمية الصومالية لمكافحة القرصنة البحرية وبعد موافقة الحكومة الصومالية. وهي؛ (1814، 1838، 1816، 1844، 1846، 1851). وتلك الجهود سواء ما قام به مجلس الأمن من إصدار تلك القرارات، التي من شأنها المساهمة في الحد من جريمة القرصنة البحرية. أو ما صدرت من النصوص القانونية من بعض المنظمات العائدة للأمم المتحدة من اتفاقيات، أو بروتوكولات. ومن أهم ما طرح في مواجهة القرصنة البحرية؛

قرارات مجلس الأمن الدولي؛

1. القرار رقم (1814)؛ كان القرار (1814) الذي تم اتخاذه خلال الجلسة رقم (5893) في 15 مايس 2008 والصادر عن مجلس الأمن الدولي، هو أول قرار يشير فيه إلى ضرورة مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية فيالبندي الحادي عشر منه، من خلال حماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي، وأكد في المواد (6 و7) على معالجة الواقع السياسي في الصومال⁽⁵⁰⁾. وقد أكد المجلس في قراره على احترام سيادة الصومال وسلامته الإقليمية واستقلاله السياسي ووحدته، إلى جانب إشارته إلى الخطر الذي تشكله أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن وعلى عملية إيصال المساعدات الإنسانية بسرعة وأمان وفعالية وعلى سلامة الطرق البحرية التجارية وعلى الملاحة الدولية⁽⁵¹⁾.

2-القرارين (1816) و (1846)؛ أن ما ظهر من هذين القرارين هو عدم إقتصار مكافحة القرصنة في أعالي البحار،

(47) الموقع الإلكتروني، www.kuna.net.kw/Article_Details.aspx?id=199148&language=ar الزيارة 2023/6/24

(48) قانون العقوبات العراقي رقم 0111 لعام 1969م.

(49) انظر: أشرف توفي شمس الدين؛ مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة 1998م. ص 196-197.

(50) الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة (62)، البند (77) من جدول الاعمال، في 14/5/2008م.

(51) نوبس نبيل؛ مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الخامس /2018م.

بل بسطتها حتى داخل المياه الإقليمية للدولة فالقراران (1816) و(1846) تجيزان دخول المياه الإقليمية الصومالية بغرض قمع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح البحري. والملاحظ على القرارين السابقين ما لم يجعل دخول المياه الإقليمية الصومالية من طرف الدول الأجنبية والمنظمات الإقليمية دون قيود، بل قيد هذا الدخول بمجموعة من الشروط لإضفاء الشرعية على عمليات قمع القرصنة البحرية من الدول الأجنبية والمنظمات الإقليمية داخل المياه الإقليمية الصومالية، وهذه الشروط هي:

(أ) أن يكون الغرض من دخول المياه الإقليمية الصومالية هو قمع القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحر، وبشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح بها الأحكام ذات الصلة من القانون الدولي في أعالي البحار.

(ب) حتى يكون تدخل طرف أجنبي واستعماله القوة العسكرية قانونياً، لابد أن تكون الدولة المختصة إقليمياً التي يجري التدخل فوق إقليمها قد طلبت المعونة العسكرية من الطرف الأجنبي، ويكون هذا الطلب صادراً عن الحكومة الشرعية داخل الدولة.

(ج) أن تقدم الحكومة الاتحادية الانتقالية إشعاراً مسبقاً إلى الأمين العام للأمم المتحدة بشأن الدول التي تتعاون معها على مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية.⁽⁵²⁾

(د) أن يكون هذا الإنذار محدوداً زمنياً، وأن لا يكون بتاريخ مفتوح، فقد جاء في القرار (1816) أنه: "يجوز ولمدة ستة أشهر اعتباراً من تاريخ هذا القرار"، وفي القرار (1846) ورد أنه: "يجوز ولمدة 12 شهراً، اعتباراً من تاريخ هذا القرار..."، وأن يكون تجديد وتمديد المدة كذلك وفق قرار صادر من مجلس الأمن بناء على طلب الدولة صاحبة الاختصاص الإقليمي.

(هـ) أن تكون الإجازة والإذن الممنوح متصلة بالوضع في الصومال فقط⁽⁵³⁾، ويجب عدم التأثير على حقوق أو التزامات أو مسؤوليات الدول الأعضاء بموجب القانون الدولي، بما في ذلك أية حقوق أو التزامات بموجب الاتفاقية على أي وضع آخر، ولكي لا يمكن اعتبارها منشئة لقواعد قانونية دولية⁽⁵⁴⁾ قد يتحجج البعض بها مستقبلاً على أساس أنها أسهمت في تكوين العنصر المادي للعرف الدولي.

3. القرارين رقم (1851 و1897)؛ بعد بداية العمليات العسكرية ضد القراصنة أصبحت عملية قمع القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن أمام تحدي جديد متمثلاً أساساً في ضرورة إيجاد إطار قانوني وفني لمكافحة ومحاكمة القراصنة، وقد نص القرار على بعض منها، كإبرام إتفاقيات وترتيبات خاصة مع البلدان المستعدة للتحفظ عليهم، والسماح بصعود مسؤول إنقاذ القانون، وإنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات الإقليمية والدولية وتعني بجميع جوانب مكافحة القرصنة وأعمال السطو في البحر قبالة سواحل الصومال، وحث الدول على إتاحة مواطنيها وسفنها للخضوع للتحقيقات الجنائية حسب الاقتضاء في أول ميناء تبلغه السفينة بعد تعرضها لهجوم أو محاولة هجوم من قبل القراصنة أو بعد الإفراج عنها⁽⁵⁵⁾. وأن استمرار الطابع المحدود

(52) نويس نبيل؛ مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، المصدر السابق.

(53) مصطفى الفؤاد؛ القرصنة وأمن البحر، ط1، دار امجد للنشر والتوزيع، عمان، 2019م. ص35.

(54) مصطفى الفؤاد؛ القرصنة وأمن البحر، المصدر السابق.

(55) نويس نبيل؛ مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، المصدر السابق.

للقدرة والتشريعات الوطنية الكفيلة بتيسير اعتقال ومقاضاة المشتبه في أنهم قراصنة بعد القبض عليهم أعاق اتخاذ إجراءات دولية أكثر ردعا ضدهم قبالة سواحل الصومال، وأدى في بعض الأحيان إلى الإفراج عنهم دون مثولهم أمام العدالة بغض النظر عما إذا كانت هناك أدلة كافية لدعم مقاضاتهم، وإذ يؤكد من جديد انه تماشيًا مع أحكام الاتفاقية المتعلقة بقمع القرصنة.⁽⁵⁶⁾

4. القرارين رقم (1838 و 1844)؛ لقد أشار القرارين إلى القلق الشديد إزاء تصاعد أعمال القرصنة البحرية العنف والسطو المسلح على السفن، وما يمكن أن تشكله من خطر على إيصال المساعدات الإنسانية ومن جهة أخرى في تمويل انتهاكات الحظر على الجماعات المسلحة.⁽⁵⁷⁾

ثانياً: جهود الوكالات الدولية المتخصصة في مكافحة القرصنة البحرية؛ لقد ساهمت الوكالات الدولية ذات الصلة من خلال عقد الاتفاقيات وإصدار القرارات والبروتوكولات الخاصة بدراسة أسباب وعوامل تقشي ظاهرة القرصنة البحرية، والسبل الكفيلة في مكافحتها. واهم تلك الوكالات هي؛

1. المنظمة البحرية الدولية (IMO)؛ لقد تم إنشاء المنظمة البحرية في عام (1958م) بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والافراد على متنها، وأبدت اهتماماً ملحوظاً بحوادث القرصنة البحرية منذ عام (1980م)، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من (18) دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري. وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة⁽⁵⁸⁾. وقد أنشأت المنظمة عام (1974م) لجنة السلامة البحرية، مهمتها جمع المعلومات والاحصائيات حول الظاهرة وأماكن وجودها، وقد قامت اللجنة باستقبال التقارير من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عما وقع من حوادث، حيث كانت هذه التقارير نصف سنوية، ثم أصبحت ربع سنوية، ثم شهرية، وفي عام (1986م) أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية. وقد استمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يتم من حوادث. ثم أصدرت المنشور رقم (17) A.683 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على تسخير الإمكانيات لمكافحة القرصنة البحرية.⁽⁵⁹⁾

وقد اعتمدت الجمعية العامة للمنظمة في تشرين الثاني/ 2001م. قواعد الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن من خلال قرارها رقم (22) A.922 فضلاً عن التدابير الرامية إلى منع تسجيل السفن الوهمية من خلال قرارها رقم (22) A.923⁽⁶⁰⁾. كما تم صياغة المدونة الدولية لأمن السفن المعروفة بقاعدة (ISPS) التي عدلت اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (سولاس/74). التي تضمنت بنوداً خاصة بسبيل الحماية من أعمال السطو المسلح والقرصنة ضد السفن.⁽⁶¹⁾

2. المكتب البحري الدولي (BIMB)؛ لقد أسس هذا المكتب في عام (1981م)، وهو تابع إلى غرفة التجارة الدولية. ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء

(56) صلاح الدين عامر؛ مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مصر، 2007م. ص408.

(57) الموقع الإلكتروني <http://daccess-ods.un.org/TMP/3707199/9528872> html الزيارة 1018م.

(58) بوزوجة عبد الحكيم؛ القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، كلية الحقوق، عدد3، جامعة وهران، 2011م. ص49-60.

(59) علي بن عبد الله ملحم؛ القرصنة البحرية على السفن، ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007م.

(60) بوقجوة فؤاد؛ القرصنة البحرية بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، ماجستير، جامعة الجزائر/2013م.

(61) عيسات راضية؛ القرصنة البحرية وانعكاسها على الامن البحري، المصدر السابق.

التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول⁽⁶²⁾. كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية، عن طريق تأسيس (خدمة إجراء التحريات السريعة) التي توفر معلومات سريعة عن الحوادث 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.⁽⁶³⁾

3. غرفة الملاحة الدولية (ICC)؛ تهتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد أصدرت دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة، وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة في مكافحة القرصنة البحرية.⁽⁶⁴⁾

الخاتمة

لقد تطرق البحث إلى ما أحدثته جريمة القرصنة البحرية من الآثار على المجتمع الدولي ذلك نتيجة تعديها المباشر على حركة التجارة الدولية من جهة، وتهديد أمن وأرواح الأشخاص العاملين في البحار، وهذا ما جعل المنظمات الدولية المتخصصة من التحرك بعقد الاتفاقيات لغرض الحد من هذه الظاهرة، بعد التعريف بها وتحديد أركان. وقد تطرق البحث إلى تاريخ هذه الجريمة، وأساليبها، مع المناطق التي تنشط فيها. وقد تم تناول أسباب الظاهرة وآثارها والقائمين بها وأساليبهم وطرقهم المتبعة، وأخيراً عرضت الجهود الدولية المتعلقة بهذه الظاهرة. عندما حدد المجتمع الدولي سبل مكافحتها، من خلال ما صدر من تشريعات قانونية دولية في تجريم هذه الظاهرة والعقوبات التي تناسبها، ذلك عندما جرمت فيما سبق على أساس عرفي.

الاستنتاجات

أن من خلال البحث لقد ظهرت النتائج الآتية؛

1. أن القرصنة البحرية هي جريمة دولية، مما يستدعي تضافر جهود المجتمع الدولي لمواجهتها.
2. أن تقاوم جريمة القرصنة البحرية، نتيجة عجز المجتمع الدولي في التصدي لها، ذلك لعدم وجود الحزم اللازم في مواجهتها.
3. أن عمليات القرصنة البحرية لا تتم إلا بواسطة سفينة مع زوارق سريعة عائدة لها.
4. أن تطبيق النصوص القانونية الدولية التي تناولت القرصنة البحرية، قد ضيقت من نطاق تطبيقها، ذلك عندما حصرتها في البحر العالي.
5. أن المشرع الدولي قد منح الدولة التي تقوم بضبط القراصنة والقبض عليهم حق محاكمتهم في محاكمها الوطنية. لعدم وجود محاكم جنائية دولية تفصل بتلك الجريمة.

(62) إبراهيم خليل إبراهيم؛ القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار شتات للنشر، مصر، 2011م. ص62.

(63) بوخميس وناسة؛ النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري، ماجستير، جامعة الجزائر، 2012م.

(64) إبراهيم خليل إبراهيم؛ القرصنة البحرية في الساحل الصومالي، المصدر السابق، ص63.

التوصيات

من خلال ما تم بحثه نوصي بما يلي؛

1. نتيجة القصور في التشريعات الخاصة بمكافحة جريمة القرصنة، من الأهمية تعزيزها بما يتناسب وتطور أساليب هذه الظاهرة.
2. الامتناع عن كل عمل يشجع على جريمة القرصنة البحرية، وبذل كل ما يلزم لمواجهته.
3. قيام التعاون المثمر بين دول مناطق نفوذ ظاهرة القرصنة.
4. يجب قيام تعاون دولي من أجل البحث عن الأسباب الحقيقية للظاهرة، والتصدي لها بما يتناسب مع تلك الأسباب.
5. أن تقوم الأمم المتحدة بإنشاء محكمة دولية خاصة بمحاكمة القراصنة، لعدم وجودها بالوقت الحاضر.
6. تضمين التشريعات الوطنية للدول الساحلية ما يجرم ظاهرة القرصنة البحرية.

قائمة المصادر

- (1) إبراهيم خليل إبراهيم؛ القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، دار شتات للنشر، مصر، 2011م.
- (2) أحمد أبو الوفا؛ القانون الدولي للبحار، أحكام المحاكم الدولية والوطنية، دار النهضة العربية، القاهرة، 1988م.
- (3) أسامة الهتمي؛ القراصنة البحرية، موقع في شبكة الانترنت، تاريخ الزيارة 2012/12/09م.
- (4) أشرف توفيق شمس الدين؛ مبادئ القانون الجنائي الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، ط، 1998م.
- (5) بوقجوة فؤاد؛ القرصنة البهرة بين الممارسة الدولية والقانون الدولي، ماجستير، جامعة الجزائر، 2013م.
- (6) بوخميس وناسة؛ النظام القانوني للسفينة في القانون الجزائري، ماجستير، جامعة الجزائر، 2012م.
- (7) بوزوجة عبد الحكيم؛ القانون الدولي وجريمة القرصنة البحرية، كلية الحقوق، عدد/3، جامعة وهران، 2011م.
- (8) زايد علي زايد؛ القرصنة البحرية في القانون الدولي، مجلة جامعة الشارقة للعلوم الشرعية، المجلد/10، العدد/2، 2013م.
- (9) حسام الدين الأحمد؛ جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات الدولية، منشورات الحلبي، بيروت، ط/1، 2010م.
- (10) محمد مطلق عساف، محمود محمد حمودة؛ فقه العقوبات، مؤسسة الوراق، عمان، د. ط، 1999م.
- (11) محمد أبو زهرة؛ العقوبات في الفقه الإسلامي، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، 1960، ص139.
- (12) محمد سلامة مسلم؛ القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، 2011م.
- (13) محمد عبد المنعم عبد الغني؛ الجرائم الدولية الماسة بأمن وسلامة الملاحة الدولية، مجلة اتحاد الحقوقيين العرب، عدد/2، 2009.
- (14) محمد عمر مدني؛ القانون الدولي للبحار وتطبيقاته، معهد الدراسات الدبلوماسية، السعودية، ط2، لعام 1997م.

- (15) محمد طلعت الغنيمي؛ قانون السلام في الإسلام، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر.
- (16) محمود زكي شمس؛ الموسوعة العربية للاجتهادات القضائية والجزائية، مؤسسة الأجيال، ج3، بيروت، 2000م.
- (17) مفيد شهاب؛ قانون البحار الجديد والمصالح العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، الجامعة العربية، ب.ت.ن.
- (18) مصطفى الفؤاد؛ القرصنة وأمن البحر، ط1، دار امجد للنشر والتوزيع، عمان، 2019م.
- (19) سلمة حوماش، فائزة بوعنان؛ القرصنة البحرية في القرن الافريقي، ماجستير، جامعة محمد الصديق، لعام 2017م.
- (20) عبد الرحمن حسين علام؛ المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الجنائي الدولي، ج1/، دار النهضة الشرق، القاهرة، 1988م.
- (21) عيسات راضية؛ القرصنة البحرية وانعكاسها على الامن البحري، ماجستير، جامعة مولود معمري - تيزيوزو.
- (22) على بن عبد الله الملحم؛ القرصنة البحرية على السفن، جامعة نايف للعلوم الأمنية، رسالة ماجستير، 2007م.
- (23) عمران نادية؛ القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة بها، مجلة البحوث والدراسات القانونية، جامعة البليدة، العدد/6.
- (24) فتوح عبد الله الشاذلي؛ شرح قانون العقوبات، دار المطبوعات الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2003م.
- (25) نويس نبيل؛ مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، العدد الخامس /2018م.
- (26) رضا زين العابدين؛ الاغتنام البحري دراسة مقارنة، مطابع السفير، ط1، 1979م.
- (27) فوزية زراولية؛ القرصنة الصومالية، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد/2، كانون الثاني / 2012م.
- (28) صلاح الدين عامر؛ مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، دار النهضة العربية، مصر، 2007م. ص408.
- (29) اتفاقية قانون البحار، لعام 1982.
- (30) اتفاقية الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، لعام 2005م.
- (31) قانون العقوبات العراقي رقم (111) لعام 1969م.
- (32) الجمعية العامة للأمم المتحدة، الدورة (62)، البند (77) من جدول الاعمال، في 14/5/2008م.
- (33) الموقع الالكتروني <http://daccess-ods.un.org/TMP/3707199/9528872> html الزيارة 2018م.
- (34) الموقع الالكتروني، www.kuna.net.kw/Article_Details.aspx?id=199148&language=ar الزيارة 2023/6/24