جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان

الملحقة الجامعية - مغنية

قسم العلوم القانونية و الادارية

مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر في

القانون الدولي العام

تحت عنوان:

التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية

إعداد الطالبة:

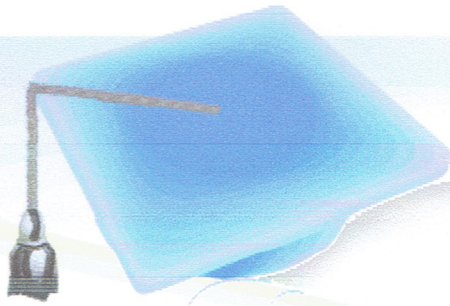
بومعرفة ماجر

الأستاذة المر سهام: مشرفة ومقررة

الأستاذ وحياني لخضر: رئيسا ومناقشا

الأستاذة حاسي مريم: مناقشة

السنة الجامعية: 2014-2015



شكر وتقدير

الحمد والشكر لله العليّ القدير، ذي المنّة والإكرام والنّعمة المزجاة، فما توفيقي إلاّ به العفو الكريم.

نتوجه بجزيل الشكر و الامتنان إلي كل من ساعدنا من قريب أو بعيد علي انجاز هذا العمل و في تدليل ما واجهناه من صعوبات، ونخص بالذكر الأستاذة المشرفة " المر سهام" التي لم تبخل علينا بتوجيهاتها و نصائحها القيمة التي كانت عونا لنا في إتمام هذا البحث، فجزاها الله عنا كل التقدير و الاحترام.

و لا يفوتنا أن نشكر كل موظفي الملحقة الجامعية – بمغنية. و خاصة كل عمال المكتبة.

وفي الأخير شكر كل من ساهم في انجاز هذه المذكرة من بعيد او من قريب

إهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا، و لم نكن لنصل إليه لو لا فضل الله علينا أما بعد.

إلى من لا يمكن للكلمات أن توفي حقهما

إلي من لا يمكن للأرقام أن تحصي فضائلهما

إلي والدي العزيزين أدامهما الله لي

و إلي أفراد أسرتي، سندي في هده الدنيا و لا أحصي لهم فضل.

إلي كل الأصدقاء و الأحباب من دون استثناء.

إلي أساتذتي الكرام و كل طلبة السنة الثانية ماستر تخصص قانون دولي عام، دفعة 2015.

قائمة المختصرات

قائمة المختصرات:

- ب.ط: بدون طبعة
- ط: طبعة
- ص: صفحة

مقدمة

تمثّل البحار والمحيطات 70% من سطح الأرض، فالمحيط الهادي وحده يمثل 50% من مساحات المحيطات في العالم، هذه المساحة جعلت معظم دول العالم تعتمد كثيرا على طرق الملاحة البحرية في المرور ونقل البضائع عبر البحار التّي تظّل أداة الاتصال والتّجارة بين مختلف شعوب العالم، فعلى الرّغم من التّطور الكبير الذي شهدته وسائل المواصلات إلاّ أنّ البحار لا تزال مياهها تحمل أكثر من 90% من التّجارة العالمية، سواء عبر ناقلات البترول العملاقة أو عبر سفن شحن البضائع الكبيرة،كما تعتبر البحار حلقة وصل بين الشّعوب ويتمّ عبرها المد الحضاري والثّقافي ومعرفة عادات الشّعوب وتقاليدها وتواصلها الاجتماعي والاقتصادي، إلاّ أنّها قد تكون أداة للطّامعين ووسيلة لسلب ونهب واختطاف السّفن والمراكب التي تمرّ بالبحار وهذا ما يسمّى بالقرصنة البحرية[1]

فإذا كان النّظام القانوني لأعالي البحار يقضي بألا تخضع هذه المنطقة لأي قانون وطني، فليس معنى ذلك أن نترك أعالي البحار مسرحا للجرائم والفوضى، وإلاّ قضينا على الغرض الذي من أجله تقرر مبدأ حرّية الملاحة في أعالي البحار، ألا وهو توطيد الأمن والمحافظة على سلامة جميع السّفن التي تجوب منطقة أعالي البحار وحمايتها من أي خطر وأي هجوم قد تتعرض له خلال إبحارها في هذه المنطقة من قبل لصوص البحر أو ما يعرف بالقراصنة.

لقد برزت جريمة القرصنة البحرية على الصّعيد العالمي منذ العصور القديمة ومرّت عبر التّاريخ بعصور ازدهار وركود وذلك تبعا لحركة التّجارة و الملاحة البحرية حيث ازدهر نشاط القراصنة منذ أن بدأت السّفن الكبيرة في الإبحار لمسافات بعيدة عن السّواحل[2].

---

[1] محمّد المجذوب، الوسيط في القانون الدّولي العام – الدّار الجامعية للنشر و التوزيع بيروت، لبنان، ب.ط، سنة 2000 ، ص 412 .

[2] ما ياخاطر الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، مجلد 27، العدد04 ، سنة 2011، ص.05 .
انظر الموقع الالكتروني:-http://www.damascusuniversity.edu.sy/mag/law/images/stories/265-279pdf

ولقد بلغت جريمة القرصنة البحرية ذروتها خلال القرنين السابع عشر والثامن عشر أمّا في القرن التّاسع عشر ونظرا لزيادة حجم السّفن التجارية وتطور دوريات الحراسة البحرية في معظم الطرق الرّئيسية على المحيط، فلقد أدى ذلك إلى حدوث تراجع ملحوظ لجريمة القرصنة البحرية .

أمّا خلال القرن الحادي والعشرون عادت جريمة القرصنة البحرية إلى الظهور من جديد وحيث إتسمت بدرجة عالية من الخطورة وخاصّة في منطقة خليج عدن والسّاحل الشرقي للصومال، فلم تعد تقتصر جريمة القرصنة على إعتراض السّفن ونهب حمولتها وما يحمله الطّاقم و الرّكاب من أشياء ثمينة وإنّما تطوّرت إلى أخذ رهائن وإختطاف السّفن والمطالبة بفدية لإطلاق سراحها، وهو يؤدّي بالنتيجة إلى تهديد أمن الملاحة الدّولية والإستقرار المحلي والإقليمي والدّولي على حدّ سواء .

لقد شكّلت عودة جريمة القرصنة البحرية خلال القرن الواحد و العشرين خطوة على حرّية الملاحة ونتج عنها تأثيرات سلبية هدّدت سلامة وحركة التجارة البحرية الدّولية وتنقلات الأفراد، فلذلك إعتبرت هذه الجريمة من أخطر الجرائم الدّولية لأنّها تهدّد أمن المجتمع الدّولي برمّته.

و لقد برهنت الإحصاءات الأخيرة أنّ جريمة القرصنة البحرية في تزايد مستمر[1] هذا ما دفعنا إلى إلقاء المزيد من الضوء على هذه الجريمة وإيضاح أهمّ الملابسات التي تحيط بها.

ولعلّ أهم إشكال يطرحه موضوع التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية : فيما تتمثّل الأفعال المكوّنة لجريمة القرصنة البحرية؟ وما هو دور المنظّمات الدّولية في مكافحتها؟

[1] ففي سنة 2001 هاجم القراصنة 335 سفينة و في سنة 2002 هوجمت 338 سفينة ،كما تعرّضت 344 سفينة للهجوم من قبل القراصنة سنة 2003،كما أكّدت بعض التقارير عن ارتكاب 114 جريمة قرصنة بحرية عبر العالم في النصف الأوّل لسنة 2008 .

و للإجابة عن هذه التساؤلات، قسّمنا الدّراسة إلى فصلين :

سنتطرق في الفصل الأول إلى ماهية جريمة القرصنة البحرية أمّا الثاني فخصّصناه لدراسة الآليات الدّولية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

الفصل الأول

لقد أصبح الأمن البحري يواجه تحديات ومشكلات عديدة سواء على المستوى الدولي أو الإقليمي خصوصا بعد التطور الكبير الذي شهدنا الملاحة البحرية وحركة التنقل البحري حيث أصبح يعتمد عليها سواء في التبادل التجاري أو في نقل آلاف المسافرين .ومن أهم تلك التحديات جريمة القرصنة البحرية التي تؤثر بشكل مباشر على أمن الملاحة وحركة التجار البحرية الدولية والتي تمثل أحد الشرايين الرئيسية للتنمية في الوقت الحاضر، إضافة إلى تأثيرها على ممارسة أنشطة استغلال الثروات المائية وأنشطة السياحة البحرية .[1]

ونظرا لخطورة هذه الجريمة سنحاول من خلال هذا الفصل تسليط الضوء على ماهية جريمة القرصنة البحرية وذلك من خلال مبحثين سنتعرض من خلال المبحث الأول إلى مفهوم جريمة القرصنة البحرية أما المبحث الثاني فسنتعرض من خلاله إلى أحكام جريمة القرصنة البحرية وصورها وكذا آثارها .

[1]- محمّد سامي عبد الحميد -القانون الدولي العام- الدّار الجامعية للطباعة والنشر الاسكندرية، ب،ط-سنة 1990،ص352.

المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية:

تعد جريمة القرصنة البحرية من أخطر الجرائم الدولية التي تهدد استقرار وأمن المجتمع الدولي وذلك بسبب سرعة انتشارها ، وتعدد صورها ، خاصة في ظل الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية السيئة والصعبة السائدة في الوقت الحاضر ، بالإضافة إلى ازدياد معدلات الجريمة المنتظمة ونمو أنشطة الجماعات الإجرامية المنظمة عبر الحدود. [1]

لذلك سنحاول من خلال هذا المبحث تسليط الضوء على مفهوم جريمة القرصنة البحرية وذلك من خلال مطلبين سنتطرق من خلال المطلب الأول إلى تعريف جريمة القرصنة البحرية وتمييزها عن المفاهيم المشابهة لها ، أما المطلب الثاني فسنتطرق من خلاله إلى أركان جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية وتمييزها عن لمفاهيم المشابهة لها:

سنحاول من خلال هذا المطلب تعريف جريمة القرصنة البحرية في اللغة وكذا في الفقه الدولي الذي حاول إعطاء تعريف لجريمة القرصنة البحرية بالإضافة إلى الاتفاقيات الدولية التي سعت جاهدة من أجل إيجاد تعريف لجريمة القرصنة البحرية ، وهذه هي أهم النقاط التي سيشار إليها من خلال الفرع الأول ، أما الفرع الثاني فهو يتعلق بتميز جريمة القرصنة البحرية عن بعض المفاهيم والمصطلحات المشابهة لها.

[1] - مايا خاطر –المرجع السّابق،ص02.

الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية:

باعتبار أن جريمة القرصنة البحرية من أخطر الجرائم على المستوى الدولي سنحاول تعريفها لغة واصطلاحا، وذلك من أجل تبيان مدى خطورة الأفعال المكونة لهذه الجريمة.

البند الأول: التعريف اللغوي لجريمة القرصنة البحرية:

كلمة القرصنة في اللغة مشتقة من كلمة "قرص" بالضم نعت من القرص بالفتح وجاء في لسان العرب : وقطع به قطعا إذا قطع به الطريق وفي المعجم الوسيط القرصان لص البحر، والقرصنة : السطو على سفن البحر والقرصنة كلمة ايطالية الأصل معناها الغزو بالبحر، والقرصنة نوعان : قرصنة البحارين الذين كانوا ينقضون على السفن لسلبها وكانوا كاللصوص ، وقرصنة الموظفين في خدمة دولتهم أيام الحرب لمواجهة سفن العدو التجارية.

البند الثاني: التعريف الاصطلاحي لجريمة القرصنة البحرية:

تعددت التعريفات الخاصة بجريمة القرصنة البحرية وان اتفقت جميعها على خطورة الأفعال المكونة لها مما دعا إلى تجريم هذه الظاهرة دوليا، وسنحاول تعريف جريمة القرصنة البحرية من جانب الفقه ومن جانب الاتفاقيات الدولية

أولا : تعريف القرصنة البحرية في الفقه الدولي:

لقد اختلف الفقهاء في تعريف جريمة القرصنة البحرية نظرا لصعوبة وضع تعريف دقيق لها، ونلاحظ أنهم انقسموا في تعريفها إلى فريقين، فريق عرف القرصنة بالنظر لعناصرها الجوهرية أما الفريق الثاني فعرفها بالنظر لعناصر الجريمة. [1]

[1] - حسام الدين بوعبيسى، القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية، مذكرة تخرج مقدمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم السياسية والعلاقات الدولية-جامعة الحاج لخضر باتنة كلية الحقوق والعلوم السياسية سنة 2012-2013، ص20.

1- تعريف القرصنة من منظور العناصر الجوهرية :

لقد اكتفى هذا الفريق من الفقهاء بيان العناصر الجوهرية فيها: فعرفت جريمة القرصنة البحرية بأنها:" ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص والأموال ومنهم من عرفها بأنها "

"اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص".

وفي تعريف آخر للقرصنة: " في كل عمل غير شرعي من أعمال العدوان يرتكبه أشخاص على ظهر سفينة خاصة في أعالي البحار، أو يحاولون ارتكابه ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى أو ضد سفينة أخرى نفسها مع قصد السلب والنهب".

ومنهم من عرف جريمة القرصنة بأنها: " كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص مستهدفا السلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها، أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معا".

كما تعرف جريمة القرصنة البحرية " تشمل أعمال العنف التي تتم ضد الأشخاص أو الأموال بغير حق مشروع في البحر العام".[1]

وعند النظر إلى مجمل هذه التعاريف نجد أنها تتضمن أهم العناصر الجوهلاية لأعمال القرصنة البحرية دون أن تتعرض لعناصر جريمة القرصنة البحرية ذاتها .[2]

---

[1]- حسام الدين بوعيسى، المرجع السابق، ص21.

[2]- حمدي كمال -القانون البحري-منشأة المعارف-الاسكندرية،مصر،ط3،سنة 2003، ص410.

2- تعريف جريمة القرصنة البحرية من منظور عناصر الجريمة :

اكتفى أنصار الفريق ببيان عناصر جريمة القرصنة البحرية دون أن يقدموا تعريفا محددا لها، ومنهم من حدد عناصرها بثلاث:

1) أعمال اكراه: ويستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للعمال أو الأشخاص.

2) يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العام:

فالجرائم التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية وهي التي تنظم كيفية المعاقبة عليها.

3) أن لا تكون بوكالة مشروعة أي لا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام ، سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته ، أو لمن أمر بمباشرتها والبعض يعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية إذا توفرت منه العناصر التالية :

1- أن يكون من الأعمال الإجرامية.

2- أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال.

3- أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية.

4- أن يتم في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة.

وإن كان اختلاف الفقهاء حول تعريف جريمة القرصنة البحرية، إلا أنهم اتفقوا على أنها جريمة من جرائم القانون الدّولي واعتبارها عملا محظورا يعاقب عليه.

ثانيا : تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية :

لم تستطع الاتفاقيات الدولية إعطاء تعريف واضح للقرصنة البحرية وإنما حددت الأعمال التي تعتبر من قبيل أعمال القرصنة البحرية .[1]

وسنتناول هذه الاتفاقيات من خلال أربعة بنود ، سنخصص البند الأول إلى تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لعام 1958، أما البند الثاني فسيخصص لتعريف جريمة القرصنة البحرية ووفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، أما البند الثالث فسنتطرق من خلاله إلى تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام 1988 المبرمة للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد السلامة البحرية ، أما البند الرابع فسنتطرق من خلاله إلى تعريف جريمة القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

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

تعد هذه الاتفاقية أول اتفاقية عالجت موضوع القرصنة البحرية حيث تناولتها في م 15 التي نصت على ما يلي : "تكون القرصنة أي عمل من الأعمال التالية :

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

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

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

[1]- علي ابراهيم- القانون الدولي العام-الجزء الثاني-دار النّهضة العربية القاهرة-ب، ط ، سنة 1997،ص 286.

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

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

ولقد أضافت المادتان (16-17) من اتفاقية جنيف التي سبقت الإشارة إليها إلى حالتين أخرتين هما :

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

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

- تعريف جريمة القرصنة البحرية وفقا الاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

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

ولقد جاءت المادة (101) لتعرف القرصنة البحرية والتي تنص على أن:

"أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة :

[1]- حسام الدّين الأحمد – جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدّولية-منشورات الحلبي الحقوقية-بيروت،لبنان،ط1، سنة 2010،ص166.

ا- أي عمل غير قانون من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم، أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة ويكون موجها:

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

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 تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة قرصنة .

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

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

ثم أضافت المادة (103) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تعريف سفينة أو طائرة القرصنة بأنه ": تعتبر السفينة أو الطائرة ،سفينة أو طائرة قرصنة ، إذا كان الأشخاص الذين سيطرون عليها سيطرة فعلية بدون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (101) وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال ، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل " إن تعريف القرصنة البحرية وفقا لهذه الاتفاقية هو التعريف المعتمد لدى المنظمة البحرية الدولية ويميل إليه بعض علماء القانون.

[1]- علي عبد الله ملحم –القرصنة البحرية على الشفن-دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية-مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير-جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية كلية الدّراسات العليا، قسم العدالة الجنائية سنة 2008، ص44.

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

نصت المادة (3) من هذه الاتفاقية في تعريف القرصنة على أن : " أي شخص يرتكب عن عمد وبطريقة غير قانونية أي عمل من الإعمال التالية المتمثلة في :

الاستيلاء ، أو محاولة السيطرة على السفينة بالقوة ، أو التهديد ، أو ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضد شخص على السفينة ، وكان هذا الفعل من شأنه أن يعترض سلامة الملاحة السفينة الآمنة للخطر[1]، أو يتسبب في أحداث ضرر للسفينة أو بضاعتها، أو وضع أي جهاز أو مادة في السفينة بأية وسيلة والتي من شأنها أن تسبب تدمير السفينة أو أحداث ضرر فيها، أو في البضائع التي على متنها أو يتسبب في تدمير، أو أحداث أضرار شديدة في التسهيلات الملاحية البحرية أو يسبب تداخلا أو تعارضا شديدا في تشغيلها ، أو يبث معلومات يعلم أنها غير صحيحة (مزيفة) من شأنها أن تعرض سلامة ملاحة السفينة للخطر ، أو يتسبب في إصابة أو قتل أي شخص بسبب ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة".

ولقد نصت المادة (4) من الاتفاقية السابقة ذكرها على أن هذه تطبق إذا كانت السفينة تبحر ، ومخطط لها أن تبحر في ، أو خلال مياه تقع بعد الحد الخارجي للمياه الاقليمية للدولة ".[2]

ولقد جرى تعديل على هذه الاتفاقية وصدرت من جديد اتفاقية عام 2005.

---

[1]- حسام حميد شهاب –القرصنة البحرية في الصّومال وأثرها على الملاحة الدّولية مجلة جامعة تكريت للعلوم القانونية –العراق-مجلد 14، العدد 4، كانون الثاني 2012. أنظر الموقع الإلكتروني:
Rttp..//www.iASj.NET/iAsj ?Func=Full text. Ald=567268.

[2]- الحاج ساسي سالم-قانون البحار الجديد بين التّجديد والتقليد معهد الإنماء العربي، بيروت، لبنان،ط1،سنة 1997- ص425.

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

تناولت هذه الاتفاقية تعريف القرصنة البحرية من خلال تعداد الأعمال غير المشروعة حيث تنص المادة (03) من هذه الاتفاقية على:

1- يرتكب أي شخص جرما في مفهوم هذه الاتفاقية إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

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

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

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

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

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

و.نقل معلومات يعلم ذلك الشخص بأنها زائفة مما يهدد الملاح الآمنة للسفينة

2- ويرتكب أي شخص جرما أيضا إذا قام بالتهديد المشروط أو غير المشروط طبقا لما ينص عليه القانون الوطني بارتكاب أي فعل من الأفعال التي نصت عليها الفقرات الفرعية (ب) ، (ج)

،(هـ) من الفقرة (1) بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل ما ، أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض الملاحة الآمنة للسفينة المعنية للخطر. [1]

وعليه نقول أن القرصنة البحرية هي : كل عمل يقوم به فرد أو جماعة بقصد منفعة عامة أو خاصة على سواحل أو مياه دولة أو البحر العالي ويكون باستعمال الإكراه أو القوة على سفينة أو مركب أو أي نوع من أنواع النقل البحري صغيرا.[2] أو كبيرا بطريقة غير قانونية وعلى غير وجه حق، وكل من ساهم أو سهل أو حرض أو قام أو أمر ونفذ أي من هذه الأعمال ، وتكون السيطرة للاستغلال أو الاستيلاء أو حتى الابتزاز والإكراه على سلب المال أو الأعراض، [3] أو المطالبة بمثل ذلك يعد قرصنة.

الفرع الثاني : تمييز جريمة القرصنة البحرية عن المفاهيم المشابهة لها :

هناك عدة مفاهيم تتشابه وتتداخل مع جريمة القرصنة البحرية وفي نفس الوقت تختلف وتتميز عنها ، ومن بين هذه المفاهيم نجد مصطلح "السطو المسلح على السفن " وكذا الإرهاب البحري"، لذلك سنحاول الإشارة إلى وجه التشابه والاختلاف بين هذين المصطلحين وجريمة القرصنة البحرية.

البند الأول: الفرق بين جريمة القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن:

نظرا لأن تعريف جريمة القرصنة البحرية الاصطلاحي مقيد بالتحديد المكاني وهو وقوعها في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أي دولة فقد اضطرت المنظمة البحرية إلى وضع مصطلح للأفعال التي تقع في مياه خاضعة لسيادة الدول هي المياه الإقليمية أو الداخلية وهو مصطلح "

---

[1]- حسام الدين الأحمد، المرجع السّابق، ص168.

[2]-محمّد هاني دويدر –موجز القانون البحري، المؤسسة الجامعية للدّراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان –ب-ط، سنة 2000-ص210.

[3]- حسام حميد شهاب، المرجع السّابق، ص07.

السطو المسلح على السفن " ولقد عرفته المنظمة البحرية وذلك في قرارها رقم 22-922.أ سنة 2001 بأنه :

أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجها ضد سفينة، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدّول."[1]

ومن خلال تعريف كل من جريمة القرصنة البحرية ، والسطو المسلح على السفن ، يتضح الفرق بينها في مكان وقوع الجريمة ويترتب على هذا التفريق أثر قانوني يتعلق بالحق في الضبط والقبض على مرتكبي الجريمة ، ففي حالة السطو المسلح يكون من حق الدولة صاحبة الولاية على المياه ، أما في حالة جريمة القرصنة البحرية ، فالحق مشروع لأي دولة يمكنها ضبط الحادثة بواسطة سفنها الحربية واتخاذ الإجراءات القانونية الأزمة وتطبق أنظمتها على مرتكبيها .

ومن جانب آخر، فان كل من جريمة القرصنة البحرية ، والسطو المسلح على السفن تعد جريمة ومخالفة قانونية ، فالأولى مخالفة للقانون الدولي ، والثانية مخالفة للقانون المحلي ويعتبر السطو المسلح قرصنة من الناحية التقنية أي من ناحية طريقة التنفيذ والوسائل المستخدمة كما أن كل منهما ينطوي على العنف في معظم الأحوال.

البند الثاني: الفرق بين جريمة القرصنة البحرية والإرهاب البحري:

الإرهاب البحري وان لم يكن قديما ، فهو ليس بالظاهرة الجديدة ولا يوجد تعريف محدد ومتفق عليه وبالرغم من ذلك ، فهناك عدة محاولات لتعريف الإرهاب البحري ولعل أهمها التعريف المقترح من قبل المنظمة البحرية الدولية والتي عرفته كالآتي :

السعي لأغراض سياسية أو بغية التأثير على ممارسة حقوق دولة أخرى أو كيان سياسي آخر عن طريق القيام بفعل واحد أو مجموعة من الأفعال التالية:[1]

[1]- علي بن عبد الله ملحم، المرجع السّابق، ص48.

* احتجاز وممارسة السيطرة غير المشروعة على سفينة أو هيكل بحري آخر عن طريق التهديد والقوة.

* اقتراف عمل عنيف أو التهديد باقترافه إزاء شخص على متن السفينة مما قد يعرض الملاحة الآمنة للخطر.

* تدمير سفينة أو منصّة بحرية أو بضائع أو مرفق ملاحي أو الإضرار بها أو وضع نييظة (جهاز تدمير) يحتمل أن تدمرها أو تضر به.

* القيام عن علم بنقل معلومات زائفة يمكن أن تهدد الملاحة الآمنة.من خلال هذا التعريف يتضح لنا أن كلا من الإرهاب البحري والقرصنة البحرية ظاهرة خطيرة وجريمة دولية تمس أمن المجتمع الدولي ، ويلتقي الإرهاب البحري مع القرصنة البحرية في عدة جوانب أهمها مكان ارتكاب الفعل في البحار، كما أن كل منهما يعتمد على العنف باستخدام الأسلحة، كما أن كلاهما يسببان خسائر مادية وبشرية إلا أن هناك أوجه إخلاف جوهرية بينهما:

1- ترتكب أعمال القرصنة البحرية لتحقيق أهداف وأغراض خاصة بمرتكبيها بينما يرتكب الإرهاب البحري لتحقيق غايات ومطالب سياسية عامة يعود أثرها إلى غير منفذيها .

2- أعمال القرصنة البحرية ترتكب ضد أي واسطة خاصة أو عامة طالما تحقق الهدف من الهجوم القرصني ، بينما يتوجه الإرهاب البحري في الغالب إلى الوسائط العامة والحيوية التابعة للحكومة المستهدفة ، وهذا الاختلاف يتضح من خلال تعريف كل منهما .

3- في ضوء الاختلاف في الغاية يلزم اختلاف الأحكام بين كل من القرصنة البحرية والإرهاب البحري وان تشابهت صور الفعل ونتائجه.

[1]- علي بن عبد الله ملحم، المرجع السّابق، ص224.

المطلب الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية:

تقوم جريمة القرصنة البحرية على ثلاثة أركان ، ووجود هذه الأخيرة هو أساس قيام الجريمة بالمعنى الشرعي أو القانوني ، وهذه الأركان هي ذاتها التي يجب توفرها في الجرائم الجنائية الأخرى ويضيف بعض شراح القانون الدولي ركنا رابعا وهو الركن الدولي ، وسنتناول هذه الأركان من خلال أربعة فروع ، الفرع الأول سنخصصه للركن الشرعي ، أما الفرع الثاني فهو متعلق بالركن المادي ، وسنتناول في الفرع الثالث الركن المعنوي أما ، الفرع الرابع فسنتطرق من خلاله للركن الدولي .

الفرع الأول: الركن الشرعي:

يقصد بالركن الشرعي وجود النص المجرم للفعل والمعاقب عليه، وجريمة القرصنة البحرية مجرمة بالقانون الدولي العام في مبادئه المستقرة وعن طريق الاتفاقيات الدولية، لما تنطوي عليه هذه الجريمة من اعتداء على الأنفس والأموال.

الفرع الثاني: الركن المادي:

وهو عبارة عن الأفعال المادية المؤدية إلى النتيجة المقصودة[1]، فهذا الركن يتكون من ثلاث عناصر أساسية وهي السلوك الإجرامي والنتيجة ، والعلاقة السببية بينهما وأعمال العنف المادية في جريمة القرصنة البحرية تتصف بصفتين هامتين وهما :

الصفة الأولى : يجب أن يكون الفعل المادي عنيفا ، والعنف هنا إما ماديا مباشرا أو معنويا ، وفي تحديد مفهوم العنف يقول الدكتور عبد الرحمان علام : العنف لا يختلف في نطاق القانون الدولي عن نطاق القانون الجنائي الوطني ، فهو كل وسيلة، قسرية لغل المجني عليه عن المقاومة ، وينحل في نطاقه كل أعمال العنف ضد الحياة أو ضد الكرامة [2] ، وبالإضافة إلى أفعال العنف المادي ، فانه يجب أن يدخل إلى جانب ذلك أفعال العنف المعنوي ، ولكن هل طرق الغش التي يلجأ إليها

---

[1] - السّعيد كامل –شرح الأحكام العامة في قانون العقوبات-الدّار العلمية الدّولية - دار الثّقافة لنشر والتوزيع-القاهرة- ط1،سنة 2002، ص402.

[2] علام عبد الرحمن حسين، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي منشاة المعارف – إسكندرية، مصر. ب.ط، سنة 2001 ص 260.

القراصنة في عرض البحر تؤدي إلى اصطدام السفينة في الصخور ، تعد من قبيل اعمال العنف التي تقوم بها جريمة القرصنة ؟

ولطالما كانت الغاية من هذه الطرق السيطرة على السفينة والاستيلاء على ما بها من أموال تعد من قبيل الأفعال التي تقوم بها جريمة القرصنة البحرية ، لأن كل استيلاء ، أو حجز للطائرة أو السفينة يمكن أن يكون بكل الوسائل التي ما ينبغي أن تقف عند حد أفعال العنف بكل وسيلة أخرى يؤدي إلى عنف يقع على السفينة أو على الطائرة وعن طريقه يمكن سلب الأموال التي على متنها ، وبهذا أخذت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982

أما الصفة الثانية التي تتميز بها أعمال العنف المادية في جريمة القرصنة البحرية تتمثل في:

يجب أن يتصف الفعل المادي بالمجاهرة إضافة إلى اتصافه بالعنف لأن ذلك هو ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السّرقة من السفن التي تتم خفية فالسلوك الإجرامي لجريمة القرصنة البحرية يتمثل في العمل العنيف الذي يقوم به طاقم أو بحارة سفينة معينة ، ضد سفينة أخرى بهدف السطو والاعتداء والنتيجة المقصودة هي ما ينجم عن هذا العمل من سلب أموال وإصابات وأضرار، والعلاقة السببية هي الرابطة التي تربط ما بين الفعل العنيف والنتيجة المقصودة.

ويدخل في إطار الأفعال المادية التي تقوم بها جريمة القرصنة أعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة والتمويل والتسهيل والتحريض التي تساهم في إتمام الجريمة، والتي بدونها لا يستطيع منفذ الجريمة المباشر إتمامها. ولقد أخذت بذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 حيث ينص كل منهما على أن القرصنة هي ".

1- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

2- أي عمل ينطوي على تحريض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة....أو يسهل عن عمد ارتكابها.[1]

الفرع الثالث : الركن المعنوي :

يتمثل الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية في القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة ويعني ذلك وجوب توفر القصد الجنائي لدى فاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لها مع تمثل نتائج أفعاله من قبل ، وفضلا عن توفر هذا القصد، يجب أن يتوفر لدى فاعل الجريمة القصد

الخاص المتمثل في نية الكسب ونية الكسب الخاص ، تعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الاعتداء وهي تعد أحد العناصر الأساسية للتميز بين القرصنة البحرية العالمية والأعمال السياسية أو التي تكون ذات هدف سياسي بحث.

* ويتضح لنا من خلال ما ذكرناه آنفا أن ما يقع من أفعال في البحر عن طريق الخطأ كحوادث التصادم العرضية ، أو إطلاق النار عن طريق الخطأ لا تعد جريمة قرصنة ، ولو نتج عنها قتل أو إصابة شخص أو غرق سفينة أو إتلاف أموال لتخلف الركن المعنوي الذي تقوم عليه جريمة القرصنة البحرية ألا وهو القصد الجنائي.[2]

الفرع الرابع: الركن الدولي:

صفة الدولية أو الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية ويجعلها جريمة دولية ، ويتوافر الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الجنائي الدولي ، ويستمد هذا الركن وجوده من

[1]- أنظر المادة 15 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار بعام 1958، والمادة (101) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

[2]-علام عبد الرحمان حسين، المرجع السّابق، ص261.

نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الاعتداء ويحميها القانون الدولي ، و يجد ربما أن نذكر أن القانون الدولي يهتم بحماية الحقوق والمصالح الدولية .

ولعل التساؤل المطروح في هذا الإطار متى تكون المصلحة دولية ؟

ويجاب عن ذلك أنه إذا كانت المصلحة محل الحماية الجنائية الدولية تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعه أو الغالبية العظمى من أشخاصه فإنها تكون كذلك مصلحة دولية عامة ، أما إذا لم تمس هذا الكيان في مجموعة أغالبيته فانه ينتفي عنها وصف المصلحة الدولية العامة إذن فمعيار المصلحة وفقا لهذا الرأي هو المعيار الوحيد الذي يصلح للتمييز بين الجرائم الدولية والجرائم العادية

وبتطبيق ما سبق على جريمة القرصنة البحرية نرى أنها تعد جريمة دولية إذ لا شك أن أعمال العنف التي يقترفها القراصنة تعد سلوكا غير مشروع ومن

شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية ألا وهي أمن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار أو في أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما .[1]

فالمصلحة محل الحماية الجنائية الدولية وهي سلامة وأمن الملاحة البحرية تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعه أو الغالبية العظمى من أشخاصه، ومن ثم تكون مصلحة دولية عامة جديرة بأن يضفي عليها القانون الدولي الجنائي حمايته.

المبحث الثاني: أحكام جريمة القرصنة البحرية وصورها وآثارها

بعدما عالجنا في المبحث الأول الجوانب القانونية القرصنة البحرية، تطرقنا إلى الأركان التي تقوم على أساسها هذه الجريمة، سوف نحاول من خلال هذه المبحث التطرق إلى أحكام جريمة القرصنة البحرية وكذلك إلى صورها المتعددة بالإضافة إلى الآثار والمخاطر الناجمة عنها.

[1] - الحاج ساسي سالم، المرجع السّابق، ص432.

لذلك سوف نقسم مبحثنا هذا إلى ثلاث مطالب، سنتناول من خلال المطلب الأول أحكام جريمة القرصنة البحرية أما المطلب الثالث فسنخصصه للآثار الناجمة عن جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: أحكام جريمة القرصنة البحرية:

جريمة القرصنة البحرية هي إحدى الجرائم الخطيرة في القانون الدولي ، وهي نوع من الحرب المدمرة والوحشية غير المعلنة بين الإنسان وأخيه الإنسان ، تهدد السلام وتقوض دعائمه ، لذا فقد تضافرت الجهود من أجل تجريم الأفعال المكونة لتلك الجريمة الخطيرة [1] ، وعقاب مرتكبيها من أجل التخفيف من آثارها الجسمية على البشرية وتعزيز فرص السلام وتدعيمه لذلك سنتناول أحكام جريمة القرصنة البحرية من خلال ثلاث فروع سوف نعالج في الفرع الأول تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي العام ، أما في الفرع الثاني فسوف نعالج مسألة حق زيارة السفن وتفتيشها ومطاردتها ، أما في الفرع الثالث فسنتعرض لمسألة القضائي و عقوبة جريمة القرصنة البحرية.

الفرع الأول: تجريم القرصنة في القانون الدولي العام:

سنتطرق من خلال هذا الفرع إلى بندين، سنتطرق في البند الأول إلى أساس تجريم القرصنة البحرية أما البند الثاني فسنتطرق إلى المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية.

البند الأول: أساس تجريم القرصنة البحرية:

نظرا لأن جريمة القرصنة البحرية هي إحدى الجرائم الخطيرة في القانون الدولي لذا فقد تم تجريمها في العرف وفي الاتفاقيات الدولية وذلك على النحو التالي

[1]- أحمد أبو الوفا محمد حسن، القرصنة البحرية والقانون الدولي أركانا وأحكاما، الحلقة العلمية لمكافحة القرصنة البحرية الخرطوم-19-2011/12/21 أنظر الموقع الالكتروني:
Http//Naus.edu.fa/Ar/Colleges and centres/Training Colleges Craing activities/seminars002/act.19122011/Documents/002.PDF.

لقد جرمت القرصنة البحرية في بادئ الأمر بواسطة العرف ، وظلت القرصنة البحرية مجرمة على أساس عرفي ، حتى تم تجريمها في القانون الدولي لأول مرة ضمن تجريم النهب في اتفاقية لاهاي الصادرة في 1899 [1]، وبعد ذلك في اتفاقية لاهاي الرابعة المبرمة سنة 1908.[2]

ثانيا : تجريم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية :

لقد جرمت القرصنة البحرية من خلال أربع اتفاقيات وهي كالآتي :

1- تجريم القرصنة البحرية في اتفاقيات جنيف لأعالي البحار لعام 1958 :

لقد جرمت القرصنة البحرية على اساس اتفاقي لأول مرة بواسطة اتفاقية جنيف لأعالي البحار والموقعة في 29 أبريل عام 1908 ، والتي دخلت حيز النفاذ في 30 سبتمبر 1962 ، وقد جاء في المواد (14، 23) من الاتفاقية المذكورة ما يتعلق بتجريم القرصنة البحرية في أعالي البحار وفي كل مكان لا يخضع لسيادة أي دولة ، وما يتعلق بتوقيع العقوبات على من ارتكبها .

2 -تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982:

في مرحلة لاحقة تم تجريم القرصنة البحرية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وذلك في المواد (100، 107) من الاتفاقية والمواد 101، 102، 103، 104، 105.

3- تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام 1988:

لقد جرّمت أعمال القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام 1988 ، والخاصة بتجريم الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، ومما يذكر أنه تم إعداد مشروع هذه الاتفاقية بواسطة المنظمة البحرية الدولية لعام 1986 ، تم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع وإقراره في 10 مارس 1988 في مدينة روما ، ودخلت حيز النفاذ في مارس 1992م.[3]

---

[1]- صدرت إتفاقية لاهاي في 29 يوليو 1899، وجاء تجريم القرصنة البحرية في المادة 47 من الاتفاقية.

[2]- اتفاقية لاهاي الرّابعة في 18 أكتوبر 1908.

[3]- لقد عدلت إتفاقية روما في عام 2005.

4- تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 2005:

لقد جرمت القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة [1] ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، والتي كانت قد أبرمت تحت مظلة ورعاية المنظمة البحرية الدولية.

ولقد تكفلت المواد (3) و(3 مكرر ثالثا) ببيان الأعمال الغير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد القرصنة البحرية جزءا منها، ثم بينت المادة الرابعة من الاتفاقية الحيز المكاني الذي تغطيه أحكام الاتفاقية

البند الثاني: المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية

لقد تضمنت الاتفاقيات الدولية المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية ومن بين هذه المبادئ مبدأ المرور البريء (حق المرور البريء) ، بالإضافة إلى مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار أو في المياه التي لا تخضع لسيادة أي دول كما أكدت الاتفاقيات الدولية على حق الدول وسيادتها على مياهها الإقليمية أي (مبدأ شخصية العقوبات).

ويجدر بنا أن نذكر أن جريمة القرصنة البحرية لا ترتكب. وفقا للاتفاقيات الدولية لاتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982)إلا في أعالي البحار التي لا تخضع لولاية أية دولة .[2]

الفرع الثاني: حق زيارة السّفينة وتفتيشها ومطاردتها:

تخول قواعد القانون الدولي للسفن الحربية والسفن العامة حق زيارة السفن التي تنتهك القوانين الساحلية أو القانون الدولي للبحار، أو يتوافر في حقها أسباب معقولة تدعو للاشتباه في ارتكاب

---

[1]- عبد الله محمّد الهوّاري-القرصنة البحرية في ضوء القانون الدّولي- المكتبة العصرية بالمنصورة،ط1-،سنة 2010، ص90.

[2]- عبد الله محمّد الهوّاري-المرجع السّابق، ص91.

أعمال القرصنة البحرية ، وقد يستدعي الأمر القيام بتفتيش السفينة وإجراء المزيد من الفحص على متنها [1]، أو مطاردتها والقبض عليها.

البند الأول: حق الزيارة والتفتيش:

أولا : حق الزيارة : هو حق يخول للسفن الحربية والسفن العامة ، زيارة السفن التي تنتهك القوانين الساحلية أو القانون الدولي للبحار ، أو يتوافر في حقها أسباب معقولة للاشتباه في ارتكاب أعمال القرصنة البحرية أو الاتجار بالرقيق أو تقوم بأعمال البث الإذاعي غير المصرح به، أو كانت عديمة الجنسية ، وتتم تلك الزيارة عن طريق إرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشتبه فيها ويمكن للسفينة الحربية أو السفينة العامة أن تقوم بذلك بنفسها بشرط عدم تعريض السفينة المشتبه فيها للخطر، ويتم خلال الزيارة الإطلاع على وثائق السفينة والوقوف على طبيعتها وصلاحيتها والتحقق من مدى ارتكابها للمخالفات التي قامت الدلائل لديها على ارتكابها.

ثانيا : حق التفتيش : قد تتوقف الزيارة عند حد الإطلاع على الوثائق التي تحملها السفينة والتحقق من انها لم ترتكب مخالفات جسيمة ثم سيتم النزول من على متنها وتركها تبحر في حال سبيلها .وقد يستدعي الأمر القيام بتفتيش السفينة ، وإجراء المزيد من الفحص على متنها ، كما لو كانت هناك دلائل على ارتكاب جرائم معينة والتي من بينها جريمة القرصنة البحرية.

وإذا تمخض حق الزيارة والتفتيش عن وجود جرائم ارتكبتها السفينة في المناطق [2] الخاضعة لسيادة رقابة الدولة ، جاز للسفن الساحلية اتخاذ الإجراءات القانونية ضدها عن طريق اقتيادها إلى موانئ الدولة التي تتولى المطاردة واحتجازها واحتجاز طاقمها وتحويلهم للسلطات المختصة للتحقيق معهم ومحاكمتهم محاكمة عادلة.

---

[1]- راجع أحكام المادّة 110 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.

[2]- عبدالمعز عبد الغفّار نجم – الإتجاهات الحديثة في القانون الدّولي الجديد للبحار –دار النّهضة العربية، مصر، ب،ط-سنة 2006، ص314.

وإذا تمخض حق الزيارة والتفتيش عن وجود جرائم ارتكبتها السفينة في المناطق [1] الخاضعة لسيادة رقابة الدولة ، جاز للسفن الساحلية اتخاذ الإجراءات القانونية ضدها عن طريق اقتيادها إلى موانئ الدولة التي تتولى المطاردة واحتجازها واحتجاز طاقمها وتحويلهم للسلطات المختصة للتحقيق معهم ومحاكمتهم محاكمة عادلة.

ويجب أن تتم الزيارة والتفتيش وفقا للأصول المرعية أي دون تعريض السفينة للخطر أو تدميرها ، كما يجب إخطار سلطات الدولة التي تتبعها السفينة بعملية التفتيش والاحتجاز ، ويجوز لهذه السلطات الحضور ومتابعة التحقيقات وإعطاء الضمانات المالية اللازمة للإفراج عن السفينة وحق الدولة الساحلية في الزيارة والتفتيش والاحتجاز والمحاكمة يقتصر على المخالفات والجرائم التي تختص بها وتدخل في نطاق اختصاصها الإقليمي طبقا لقوانينها أو طبقا للقانون الدولي للبحار .كما في جرائم القرصنة والاتجار بالرقيق ، أما الجرائم التي تقع على متن السفينة ولا تشير الاختصاص الإقليمي للدولة الساحلية فإنها تخضع لاختصاص دولة العالم وحدها ، ولا يجوز لسلطات الدولة الساحلية اتخاذ إجراءات بشأنها بمناسبة زيارة السفينة أو تفتيشها.

البند الثاني: حق المطاردة الحارة (الحثيثة)

يحق للسفن الحربية أو العامة التابعة للدولة الساحلية إذا توفرت لديها الأسباب المعقولة أن تقوم بأعمال المطاردة الحارة أو الحثيثة بهدف تعقب السفن الأجنبية[2] التي ارتكبت عملا يعد خرقا لأحكام وقوانين الدول الشاطئية شريطة أن يتم هذا الانتهاك في مياهها الداخلية أو الإقليمية أو المناطق الأخرى الخاضعة لرقابتها كالمنطقة المجاورة أو المنطقة الاقتصادية.

ويشترط لصحة المطاردة عدة شروط هي:

1- أن تقوم بالمطاردة سفينة أو طائرة حربية أو عامة.

---

[1]- عبدالمعز عبد الغفار نجم – الإتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار –دار النهضة العربية، مصر، ب،ط-سنة 2006، ص314.

[2]-عبد المعز عبد الغفار نجم، المرجع نفسه- ص 315.

2- أن تبدأ المطاردة الحثيثة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة الدولة أو رقابتها.

3- أن تكون المطاردة لمخالفة القوانين واللوائح الداخلية والدولية.

4- أن تتم المطاردة إزاء سفينة تجارية وليست حربية.

5- أن تكون المطاردة مستمرة ومتتابعة.

6- أن تبدأ المطاردة بعد إطلاق إشارات تحذيرية.

الفرع الثالث: الاختصاص القضائي وعقوبة جريمة القرصنة البحرية:

يشمل الاختصاص القضائي إجراءات الضبط والمحاكمة وتوقيع العقوبة ،

وتقوم كل دولة من الدول بهذه الإجراءات وفق قوانينها الداخلية ، وإذا كانت هناك أدلة كافية أو شبهة قوية تدل على ممارسة السفينة لأعمال القرصنة[1] ، فإنه يجب القبض عليها واقتيادها إلى أحد موانئ الدولة ، التي قامت بعملية القبض وفق إجراءات محددة تمهيدا لمحاكمة القراصنة مع الأخذ بالاعتبار أن ما يقع في المياه الإقليمية للدولة يخضع لولايتها فقط ، أما ما يقع في أعالي البحار أو في أي منطقة أخرى خارج ولاية أي دولة فيخضع للإجراءات الآتية

البند الأوّل: الاختصاص القضائي:

أولا :إجراءات ضبط سفن القراصنة :

أجازت قواعد القانون الدولي لكل دولة بأن تقوم بضبط سفن القرصنة البحرية في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أية دولة ، وفي هذا الصدد تنص م 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار " أنه" يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج

[1]- جميل محمد حسين -دراسات في القانون الدولي العام، دار النهضة العربية القاهرة -ب.ط-سنة 2005، ص219.

ولاية أية دولة أن تضبط أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة ، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات. [1]

ويجب أن تتم عملية الضبط في ضوء شروط وضوابط معينة ورد النص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005 ومنها:

* يجب عدم الشروع بعملية الضبط أو القبض إلا بناء على مبررات وشواهد كافية. [2]

* أن يتم الضبط أو القبض من جانب السفن الحربية أو العامة التابعة والمخولة بذلك وأن تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك.

* عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة بدون مبررات كافية ، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها ، مسؤولية أية خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط. [3]

* في حالة التأكد من جنسية السفينة ، وأنها تتبع لدولة ما ، وجب أخذ الإذن من الدولة لتفتيش السفينة ، والشروع بتدابير الضبط الأخرى من استجواب الأشخاص وغيره ، وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن تأذن ، أو تكلف فورا من يتولى أمر ذلك مع طرف الطالب أو منفردا ، ويجوز للدول الأطراف في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية بإعطاء الإذن لاتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين تعطي الإذن بعده تلقائيا ، إذا لم تتمكن من الوصول إلى السفينة.

---

[1]- راجع نص المادة 105 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.
[2]- أنظر المادة 8 مكرّر من اتفاقية مع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية روما 2005.
[3]- أنظر المادة 106 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

ثانيا : إجراءات التحقيق :

تعطي قواعد القانون الدولي مهمة التحقيق في جرائم القرصنة البحرية للدول التي قامت بضبط سفن القرصنة البحرية ، وقبضت على من فيها من الأشخاص المتورطين بارتكاب أعمال القرصنة وتطبق كل دولة ما تنص عليها قوانينها وأنظمتها الداخلية من إجراءات تتعلق بالتحقيق والمحاكمة.

البند الثاني: المحاكمة وتوقيع العقوبة:

أناطت قواعد القانون الدولي بالمحاكم الوطنية الداخلية في الدول مهمة النظر وتوقيع العقاب من قضايا القرصنة البحرية وذلك طبقا للقوانين الجنائية في هذه الدول ، وبموجب أنظمة القضاء وإجراءاته المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية ضبط القراصنة ، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفينة القراصنة إذا كان قد تم تسليم القراصنة إليها .[1]

وتنص المادة 105 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 على أنه : لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما أن لها أن تحدد الإجراءات بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية .وتنص المادة الخامسة من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005على أن": تجعل كل دولة طرف الأفعال غير الجرمية التي تنص عليها المواد (3) 3 مكرر، 3مكرر ثانيا ، 3 مكرر ثالثا) خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الاعتبار الطابع الخطير لتلك الأفعال الجريمة ومن هنا يتضح لنا أن جريمة القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من أنها جريمة دولية ، لأنها ليست من بين الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة ، وإنما تخضع لاختصاص المحاكم الوطنية في الدول التي قامت بعملية ضبط القراصنة

ويجدر بنا أن نذكر أنه لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات وفقا لقانونها الجنائي الداخلي وبالتالي سوف تختلف عقوبة جريمة القرصنة البحرية من دولة إلى

[1]- محمد شريف البسيوني، المحكمة الجنائية الدولية -مطابع روز اليوسف الجديدة ب.ط سنة 2002-ص207.

دولة أخرى ، نظرا لاختلاف القوانين والأنظمة الداخلية في كل دولة [1]، فمثلا جمهورية مصر العربية تنص المادة (167) من قانون العقوبات المصري على أنه : كل من عرض للخطر سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو السجن، ووفقا للمادة (168) من قانون العقوبات نفسه "إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة (240أو 241) تكون العقوبة بالأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عن موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة.

وكذلك في فرنسا ينص قانون العقوبات الفرنسي على تجريم خطف وسائل النقل المختلفة في المواد من (06/224الى 08/224) ، وهو الباب الخاص بوسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل ، فلقد نصت المادة 224 الفقرة 06 من قانون العقوبات الفرنسي على تجريم فعل 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 الشغل 20عاما ، وتشدد العقوبة إذا اقترن الفعل بالتعذيب أو استعمال قسوة أو نتج عنها موت شخص ، أو أكثر وبموجب المادة 224 الفقرة 07 ويدخل فينص هذه المادة القرصنة على وسائل النقل البحري من سفن وزوارق وغيرها.

المطلب الثاني: صور جريمة القرصنة البحرية:

للقرصنة البحرية العديد من الصور والإشكال والتصنيفات ، فقد تصنف القرصنة البحرية بناء على نوع الواسطة المستخدمة ، وقد تصنف القرصنة بناء على الأهداف والبواعث ، وقد تصنف القرصنة بناء على حجم الاعتداء وخطورته وسنحاول من خلال هذا المطلب التطرق لكل صنف على حدى وذلك من خلال ثلاث فروع سنخصص الفرع الأول لصورة جريمة القرصنة البحرية بناء على نوع الواسطة المستخدمة أما الفرع الثاني فسنخصصه لصورة جريمة القرصنة البحرية بناء على الأهداف والبواعث أما الفرع الثالث فسنتعرض من خلاه لصورة جريمة القرصنة البحرية بناءا

[1]- محمد شريف البسيوني، المرجع السابق، ص208.

على حجم الاعتداء وخطورته.

الفرع الأوّل: تصنيف جريمة القرصنة البحرية بناء على نوع الواسطة المستخدمة:

وجاء في تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 أن جريمة القرصنة تأخذ خمس صور هي:

1- قيام طاقم أو ركاب سفينة يعمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى في أعالي البحار.[1]

2- قيام طائرة بعمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة في أعالي البحار.

3- قيام طاقم أو ركاب سفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات على متن سفينة أخرى في مكان يقع خارج ولاية أية دولة

4- قيام طاقم أو ركاب سفينة حكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية.

5- قيام بعض طاقم أو ركاب سفينة خاصة بالتمرد والاعتداء على السفينة ذاتها

الفرع الثاني: تصنيف جريمة القرصنة البحرية بناءا على الأهداف والبواعث:

ترتكب جريمة القرصنة البحرية لتحقيق غايات وأهداف مختلفة أهمها:

البند الأول: القرصنة بهدف الكسب المادي:

ترتكب أعمال السلب والنهب باستخدام القوة والعنف في البحار هو الهدف الذي يدفع القراصنة للقيام بهذه الأعمال منذ القدم ، ويتباين حجم ما ينم نهبه من نهب متعلقات شخصية

[1]- عبد الله محمد الهوّاري – المرجع السّابق، ص73.

وأموال يحملها طاقم السفينة إلى سلب البضائع من السفن أو حمولتها كاملة ، وفي مرحلة أشد خطورة تنهب السفينة مع حمولتها ، ويتم بيع الحمولة أو التصرف فيها وإعادة السفينة إلى طاقمها وفي أحيان أخرى يتم التخلص من الطاقم ويتم الاستيلاء على السفينة وتشغيلها بطريقة غير مشروعة .

البند الثاني: القرصنة بغية الانتقام:

لم تعد القرصنة في العصور الحديثة قاصرة على هدف السلب والنهب ، بل اتخذت أشكالا جديدة تستهدف أساسا إرضاء رغبة الانتقام أو الاستجابة لنوازع الحقد والضغينة فالقراصنة في هذا الفرض يستهدفون انحراف السفن بما فيها من بضائع وأموال وليس نهبها وسرقتها.[1]

البند الثالث: القرصنة لأغراض مختلفة:

إذا كان الأصل في القرصنة هو أن تكون لأغراض خاصة ومنافع شخصية ، إلا أن التاريخ الحديث عرف صورا للقرصنة تصاحب فيها الأهداف العامة المنافع الشخصية والخاصة ، بحيث يمكن القول أن القرصنة كانت تسعى لأهداف عامة وان كانت تخفي في نفس الوقت وراءها أغراض خاصة أو شخصية ، مثل الضغط على جهة معينة لتسهيل عمليات التهريب لأشخاص أو ممنوعات أو لفك محتجزين أو غير ذلك.

البند الرابع: القرصنة ذات الشكل السياسي:

لقد ازدادت في العصر الحديث حوادث خطف السفن لا يهدف السرقة والنهب وإنما رغبة في تحقيق أهداف سياسية، كالمطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين أو المطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيري، أو إبداء المعارضة لنظام سياسي معين.

[1]- علي بن عبد الله ملحم، المرجع السابق، ص70.

ويجد ربنا أن نذكر أن الرأي الراجح في القانون الدولي أن أعمال القرصنة البحرية ترتكب عادة لتحقيق أهداف ومنافع خاصة، ولكن إذا ارتكب العمل غير المشروع لتحقيق أهداف سياسية فإننا نكون بصدد إرهاب وليس قرصنة.[1]

الفرع الثالث: تصنيف جريمة القرصنة البحرية بناءا على حجم الاعتداء وخطورته:

تصنيف المنظمة البحرية الدولية الأعمال المباشرة للقرصنة بناء على حجم الاعتداء إلى ثلاث درجات وهي:

البند الأوّل: أعمال القرصنة البسيطة:

ويقصد بذلك السلب باستخدام أسلحة خفيفة ، وغالبا ما ترتكب على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر ، وتعرف منظمة الملاحة البحرية الدولية ذلك النوع من السلب على لنحو التالي ما يقع على طول السواحل ، وتنفذه مراكب قوية جدا ، يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحار ، وهم عادة يحملون السكاكين وأهدافهم عموما السيولة النقدية ولسيما في الصناديق الحديدية الموجودة في كل مركب ، وكذلك الأغراض الشخصية غالية الثمن والتي يبلغ متوسط ثمنها ما بين (1500-5000)دولار ، وهذا النوع من القرصنة هو الشائع وتزيد نسبته على 70 %من الحالات.

البند الثاني: أعمال القرصنة المتوسطة الخطورة:

ويقصد بأعمال القرصنة المتوسطة الخطورة الاعتداء العنيف وعمليات نهب تسفر عن جروح خطيرة، أو سقوط قتلى، ويتولى تنفيذها عصابات منظمة تكون مسلحة تسليحا متوسطا أو ثقيلا وتعمل لحسابها أو لحساب الغير ، ويمثل هذا الشكل من القرصنة خطرا شديدا على الملاحة. [2]

[1]- علي بن عبد الله ملحم، المرجع نفسه، ص71.
[2]- عبد الله محمد الهوّاري، المرجع السّابق، ص77.

البند الثالث : أعمال القرصنة الكبرى: (القرصنة الأكثر خطورة)

وتتم أعمال القرصنة الكبرى باستخدام الأسلحة الثقيلة ضد ناقلات النفط أو ضد سفن الشحن التي تمر بالبحار[1] ، ويتولى تنفيذ هذا النوع من الأعمال عصابات منظمة تستخدم الأسلحة النارية والقنابل ضد السفن .وفي بعض الأحيان يقوم القراصنة بخطف السفينة ثم يتخلصون من طاقم السفينة ويقومون ببيعها أو يقومون بتمويه السفينة وتسجيلها باسم مزور.

المطلب الثالث: آثار جريمة القرصنة البحرية:

إن القرصنة البحرية تعد في نظر شراح القانون الدولي العام جريمة دولية خطيرة تنال المجتمع الدولي في أمنه واستقراره ، وينجم عن هذه الجريمة آثار وأضرارا معنوية ومادية خطيرة ومأساوية ، لذلك سنحاول من خلال المطلب

التطرق إلى هذه الآثار وذلك من خلال ثلاثة فروع ، سنتطرق من خلال الفرع الأول إلى الآثار المعنوية أما الفرع الثاني فسنخصصه للآثار المادية ، أما الفرع الثالث فهو يتعلق بالآثار البيئية .

الفرع الأوّل: الآثار المعنوية:

تكمن الآثار المعنوية لجريمة القرصنة البحرية في حالتين هما:

* تؤدي أعمال الاعتداء غير المشروعة في جريمة القرصنة البحرية إلى إثارة الخوف والرعب في نفوس المجني عليهم ، مما يقهر قوتهم ، ويغلبهم على أنفسهم وأموالهم وأعراضهم وللقهر في جريمة القرصنة البحرية معنى أعمق وأشد لكون أن أعمال القرصنة تقع عادة في مكان بعيد يتعذر معه على المجني عليهم أن يستغيثوا أو يستنجدوا بالغير.

[1] - في سنة 2008، اختطف القراصنة ناقلة النفط السعودية (سيروس شار) التي يبلغ طولها 330 مترا، وكانت تحمل ربع الإنتاج البترولي في المملكة العربية السعودية، وهذه العمليّة تدلّ على القدرة النّوعية العالية للقراصنة ومقدرتهم على الاستمرار وشن هجماتهم وتوسيع منطقة القرصنة.

* إذا وقعت جريمة القرصنة البحرية فانه ينجم عنها إصابات بالغة وخطيرة وإزهاق أرواح وخسائر مادية وهذه الأضرار تسبب معاناة نفسية لكل من يتعرض لهذه الجريمة ويلحقه ضررها.[1]

الفرع الثاني: الآثار المادية:

تأخذ الآثار المادية بالجريمة القرصنة البحرية أبعاد مختلفة فمنها الآثار الجنائية وآثار اقتصادية وهي كالآتي:

البند الأوّل: الأضرار أو الآثار الجنائية:

يترتب على جريمة القرصنة البحرية أضرار جنائية عظيمة تتمثل تلك الأضرار في القتل وإزهاق الأرواح أو في الإصابات البدنية .ووفقا لإحصائيات وتقارير المنظمة البحرية الدولية فان أعمال القرصنة البحرية في تزايد مستمر ، فمنذ عام (2000) وحتى الشهور الأولى من عام (2009) بلغ عدد الهجمات التي نفذها القراصنة نحو (1375) هجمة ، وتم اختطاف أكثر من 266 سفينة ، وبلغ عدد الحوادث التي بلغت عنها المنظمة البحرية الدولية (681) حادثا مع الأخذ في الاعتبار أن هناك حوادث تقع ولا يتم الإبلاغ عنها ، وقد نتج عن هذه الحوادث التي تمت حتى الشهور الأولى من عام (2009) العديد من القتلى والجرحى المفقودين .

البند الثاني: الأضرار أو الآثار الاقتصادية:

تشكل الأضرار الاقتصادية أكبر تبعات لجريمة القرصنة البحرية ، ولهذا نجد أن هذه الجريمة تصنف مع الجرائم التجارية الكبرى[2] كالاحتيال والغش التجاري والبحري ، كما تحضى باهتمام بالغ من جانب المنظمات الدولية و الإقليمية المعنية بالتجارة والنقل وتتمثل هذه الآثار أو الأضرار فيما يلي :

---

[1]- عبد الله محمد الهوّاري، المرجع السّابق، ص78.

[2]- عبلة عبد الحميد بوخاريس –القرصنة البحرية وآثارها على الاقتصاد القومي الجزء الثاني ، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، القاهرة، ب،ط،سنة 2007، ص 1244.

أولا : الأضرار التي تلحق بملاك السفن و الشاحنين :

يساهم النقل البحري فيما يقرب من 80%.أو يزيد من حركة التجارة العالمية ، ولهذا يلحق ملاك السفن والشاحنين أضرار بالغة نتيجة ارتكاب جريمة القرصنة البحرية ولسيما الأضرار المباشرة التي تتمثل في إغراق السفن وخطفها أو سرقة خزنة السفينة ومتعلقات ركابها ونهب البضائع أو إتلافها.

وتشير تقارير وإحصائيات المنظمة البحرية الدولية إلى تعرض عدد غير قليل من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية ، منها ما حدث لناقلة البترول الأندونسيا عام 1997 والتي كانت تبحر من سنغافورة إلى أند ونسيا وما حدث عام 1998 لناقلة النفط الماليزية ، وما حدث سنة 2008 من اختطاف القراصنة لناقلة البترول السعودية (سيروسبتار) والتي يبلغ طولها 330 مترا وكانت تحمل ربع الإنتاج البترولي اليومي في المملكة العربية السعودية .وفي هذه الحالات يستولي القراصنة على ناقلات البترول ويتم بيعها في السوق السوداء.

أضف إلى ذلك أنه يقع على عاتق مالكي السفن ومشغليها أعباء مالية كبيرة بسبب أعمال القرصنة البحرية، ويتمثل ذلك في مبالغ الفدية التي يدفعها ملاك السفن ومشغليها لأجل تحريرها من أيدي القراصنة. هذا ناهيك عن وجود أعباء مالية [1] غير مباشرة نتيجة حوادث القرصنة البحرية وذلك نظر الارتفاع قيمة التأمين المطلوبة على السفن ، أو تغير طرق الملاح لتجنب الطرق المهددة بالقرصنة يضاف إلى ذلك ارتفاع الإنفاق على الاحتياطات الأمنية التي تتبعها شركات السفن .

ثانيا : الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية الحية :

إن انتشار جريمة القرصنة البحرية في المصائد المائية يجعل مرتديها من الصيادين يحجمون عن الصيد فيها ، ويبحثون عن أماكن أخرى آمنة للممارسة أنشطتهم ، ويكون ذلك بطبيعة الحال على

[1] - المنشاوي عبد الحميد -قانون التجارة البحرية في ضوء الفقه والقضاء دار المطبوعات الجامعية -الإسكندرية، مصر،ط، سنة 1995-ص89.

حساب استغلال هذه الثروات ويلحقهم خسائر كبيرة ، كما أنهم قد يتعرضون لهجمات مباشرة من قبل القراصنة تعرض مراكبهم للغرق أو للسلب[1].

الفرع الثالث: الآثار البيئية:

لجريمة القرصنة البحرية آثار بيئية خطيرة ، حيث انها تهدد سلامة البيئة البحرية بسبب إغراق السّفن أو تفرغ حمولتها في البحر ، حيث تتعرض البيئة لأضرار جسمية نتيجة تسرب مواد بترولية أو سامة تؤثر على البيئة البحرية. وقد حذر المكتب البحري الدولي من خطورة أعمال القرصنة البحرية على البيئة البحرية على اثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القراصنة ، مشيرا إلى أن إيجار ناقلات البترول دون أطقمها نتيجة تعرضها لأعمال القرصنة أمر خطير قد ينجم عنه كوارث بحرية عديدة .[2]

[1]-علي عبد الله ملحم، المرجع السّابق، ص77.
[2]-عبد الله محمّد الهوّاري، المرجع السّابق، ص83.

الفصل الثاني

نظرا لأنّ جريمة القرصنة البحرية هي إحدى الجرائم الدولية الخطيرة التي تؤدّي مشاعر العالم المتحضّر لأنّها تودي بحياة المئات من الأبرياء، وتمثل في الوقت نفسه إنتهاكا صارخا لحقوق الإنسان وحرّياته الأساسية، يتّخذ المجتمع الدّولي تدابير هامّة من أجل مكافحة جريمة القرصنة البحرية[1]

سوف نعالج هذا الفصل في مبحثين، في الأوّل سنتطرق من خلاله إلى الدّور الإقليمي لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، أمّا في المبحث الثاني فسنتعرض لدور المنظمات الدّولية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية.

المبحث الأوّل:

الدّور الإقليمي لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

تلعب الدّول دورا مهمّا في مكافحة جريمة القرصنة البحرية على المستوى الإقليمي وذلك من خلال أجهزتها الأمنية المختصّة في أمن السّفن وحمايتها، كما تلعب المنظمات العربية دورا أهمّ في مكافحة جريمة القرصنة البحرية وهو ما سنتطرق إليه من خلال هذا المبحث، وذلك من خلال مطلبين، في الأوّل سنتعرض لدور الأجهزة الأمنية المختصة في الدّول المختلفة أمّا المطلب الثاني فسنتعرض من خلاله لدور المنظمات العربية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأوّل:

دور الأجهزة الأمنية المختّصة و إحكام السّيطرة على الموانئ

تشكل جريمة القرصنة البحرية خطرا داهما على أمن وسلامة الملاحة البحرية وكذا إستقرار المجتمع الدّولي ، لذلك تحتاج الدّول على المستوى الإقليمي إلى آليات فعّالة من أجل مكافحتها ومن بين هذه الآليات الأجهزة الأمنية المختصة و التي تكفل أمن السّفن وحمايتها، كما تحتاج الدّول إلى إحكام السّيطرة على الموانئ من أجل تفادي هجوم القراصنة.

[1] صلاح الدّين عامر القانون الدّولي للبحار، دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النّهضة العربية ، مصر، ب.ط.سنة 2000، ص .742

وهذا ما سنتناوله من خلال هذا المطلب الذي سنقسمه إلى فرعين، في الفرع الأول نتطرق من خلاله إلى الأجهزة الأمنية المختصة أما الفرع الثاني فسنتطرق لإحكام السّيطرة على الموانئ .

الفرع الأوّل:

دور الأجهزة الأمنية المختصّة

يسهر حرس الحدود اوحرس السواحل في الدّول المختلفة على أمن السّفن وحمايتها من جريمة القرصنة البحرية طالما كانت هذه السّفن تعمل بصفة منتظمة، ويجب أن يكون هناك تعاون وثيق بين أجهزة حرس السّواحل أو حرس الحدود والجهات الحكومية والشّركات الملاحية من أجل أداء مهامّها بإتقان وفعاليّة، ويتولّى حراس السّواحل أو حرس الحدود تنبيه السّفن الدّاخلية إلى مناطق خطرة بضرورة إدراك خطورة الهجوم القادم من القراصنة وما يسببه من خسائر وبإتخاذ الإحتياطات اللازمة لزيادة مستوى المراقبة والأمان على سطح السّفن، وتوفير الوسائل اللاّزمة لمقاومة الهجوم[1] .

الفرع الثاني:

إحكام السّيطرة على الموانئ

يبدأ عادة هجوم القراصنة من الموانئ التي تضعف فيها السّيطرة والإجرءات الأمنية، وقد يتمكّن القراصنة من التّحرك بأسلحتهم أو التّسلل إلى السّفن لتسهيل عمليّة الإقتحام من قبل قراصنة آخرين، مع إحتمال إنطلاقهم بزواق صغيرة من موانئ لا تخضع للإجرءات الأمنية أو تضعف فيها الإجرءات ولهذا فإنّ إحكام السّيطرة على الموانئ، شأنه أن يحدّ من عمليات القرصنة البحرية، لهذا أكّدت المدوّنة الدّولية لأمن السّفن والموانئ التي أصدرتها المنظمة البحرية الدّولية على الدّول التي تتولّى وضع خطط أمن لكل ميناء،كما تضمنّت هذه المدونة إجرءات تساعد الدّول على إحكام السّيطرة على الموانئ و الحد من عمليّات تسلل عناصر القرصنة إلى السّفن، كما تضمنّت هذه المدوّنة عدّة قواعد إرشادية وتوجيهات للدّول تسير في ضوئها عند وضع خطط أمن الموانئ و الأرصفة[2] .

[1] عبد الله محمّد الهوّاري، المرجع السّابق ،ص 119.

[2] المرجع السابق، ص120.

المطلب الثاني:

دور المنظمات العربية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية وضرورة المكافحة عربيا

تلعب المنظّمات العربية دور مهمّا في مكافحة جريمة القرصنة البحرية ولعلّ أهمّ هذه المنظّمات جامعة الدّول العربية والإجراءات التي تقوم بها من أجل القضاء على جريمة القرصنة البحرية التي تهدد كيان المجتمع الدّولي وهذا ما سنخصّه بالدّراسة من خلال هذا المطلب، بالإضافة إلى أننا سنشير إلى نقطة مهمة أخرى ألا وهي ضرورة مكافحة جريمة القرصنة البحرية عربيا وذلك عن طريق تظافر جهود الدّول العربية وتعاونها من أجل مكافحة هذه الجريمة الخطيرة، هذا ما سنتناوله في الفرعين التاليين.

الفرع الأوّل:

دور المنظّمات العربية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية.

يتمثل دور المنظمات العربية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية فيما اتخذ من إجرءات عبر أجهزة جامعة الدّول العربية ولعلّ من أهمّ هذه الإجرءات ما يلي:

قيام المجلس الإقتصادي والإجتماعي بدراسة جريمة القرصنة البحرية والتّحايل البحري في دورته التي عقدت في تونس سنة 1982، بناء على طلب العراق لمواجهة جريمة القرصنة البحرية والتّعامل التجاري غير السليم[1].

ومن بين التّوصيات التي اتّخذت في هذا الشأن: دعوة الدّول العربية إلى سنّ تشريع دولي يعالج جرائم القرصنة والنّصب والإحتيال،و الحث على أهمية التحقق من خطوط النقل البحري، وتجنب النّقل على الخطوط البحرية المشبوهة وإدانة جريمة القرصنة البحرية الإسرائيلية، وتكليف اللجنة الفنّية للمواصلات ببحث موضوع جريمة القرصنة البحرية وأن تلتزم الدّول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحتها.

لقد أبرمت الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب سنة 1998 و التي اعتبرت جريمة القرصنة البحرية إحدى الجرائم التي تضمّنتها هذه الإتّفاقية، حيث نصّت المادّة الأولى الفقرة" ج" ، البند "و" على أنّه

[1] حسام الدّين الأحمد، المرجع السابق، ص 180 .

يعدّ من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982، وما يتعلق منها بجريمة القرصنة البحرية، وبالتالي تخضع هذه الجرائم لأحكام هذه الإتّفاقية[1]

- عقد المؤتمرات والنّدوات وأهمّها عقد ندوة القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية بالمركز العربي للدّراسات الأمنية بالرّياض سنة 1989، عقد الدّول العربية المطلّة على البحر الأحمر مؤتمر لمكافحة جريمة القرصنة البحرية في القاهرة في نوفمبر 2008 برعاية مصرية يمنية.
- إصدار القرارت، حيث أصدر البرلمان العربي في إجتماع دورته العادية الأولى لسنة 2009 المعقودة لمجلس الشّعب بالجمهورية العربية السّورية في الفترة ما بين 21-23 مارس 2009 قرارا يوصي فيه بما يلي :

أ. دعوة البرلمانات العربية والإقليمية والدّولية والحكومات العربية إلى المسارعة لمجابهة جريمة القرصنة البحرية .

ب. دعوة البرلمانات العربية والإقليمية والدّولية والحكومات العربية إلى المسارعة في دعم الصّومال مادّيا ومعنويا بما يمكنه من التّصدي لعمليات القرصنة البحرية أمام مياهه الإقليمية.

ج. التأكيد على أهمية الحفاظ على أن يكون أمن البحر الأحمر وخليج عدن مسؤولية عربية ورفض أي محاولات تهدف إلى تدويل الأمن في البحر الأحمر وخليج عدن وتأثير ذلك بالسّلب على الأمن القومي العربي[2].

---

[1] أحمد ابوالوفا ، القانون الدّولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدّولية و الوطنية و سلوك الدّول و إتّفاقية الأمم المتحدة لقانون. البحار 1982، دار النّهضة العربية ، القاهرة ب.ط، سنة 2005، ص.260 .

[2] أحمد أبو الوفا،القانون الدّولي للبحار ، المرجع نفسه،ص261.

الفرع الثاني:

ضرورة مكافحة جريمة القرصنة البحرية عربيا.

لقد إتّخذت أعمال القرصنة البحرية قبالة السّواحل الصّومالية أبعاد تنذر وتهدد واحدة من أهم الطرق البحرية في العالم، ووفقا لمعلومات المكتب الدّولي للملاحة البحرية فقد تمّ تسجيل العديد من هجمات القراصنة منذ مطلع سنة 2008 إلى وقتنا هذا، تمّ على إثرها إختطاف وإحتجاز العديد من السّفن والبحّارة، و قد قدّرت منظمة بحرية متمركزة في كينيا عدد القراصنة المنتشرين على طول السّواحل الصّومالية بنحو (1100) رجل موزّعين في أربع مجموعات، ومعظمهم ممّن كانوا يعلمون في خفر السّواحل الصّومالية سابقا بالإضافة إلى بعض القراصنة من اريتيريا في المياه الإقليمية اليمنية وقبالة السّواحل الصّومالية .

ويستخدم القراصنة زوارق سريعة جدّا ،تعمل إنطلاقا من سفينة أم ويتسلّحون بالرّشاشات وقاذفات للقنابل اليدوية، ويحتمل أنتكون لديهم قاذفات صواريخ، كما إنهم يستخدمون هواتف تعمل بنظام (DPS) وبالأقمار الصناعية،وهناك أنباء عن استخدام القراصنة أنظمة دفاع جوي محمولة على الأكتاف وقذائف صاروخيّة وعن إمتلاكهم أنظمة تحديد المواقع وهواتف متّصلة بالأقمار الصّناعية وتتراوح مقدار الفدية المطلوبة مقابل الإفراج عن سفينة، بين مئات الآلاف وملايين الدّولارات حسب السّفينة وهويتها وحمولتها وهويات الرّهائن.

وفي هذا السّياق سوف تتعرض للمصالح العربية في منطقة البحر الأحمر، ثمّ لمخاطر تدويل هذه المنطقة و بعد ذلك نتعرّض لما تمّ إقتراحه لتفادي عمليّة التّدويل وذلك على النحو التالي:

البند الأوّل: المصالح العربية.

يعتبر البحر الأحمر وخليج عدن الطّريق الوحيد لتجارة الدّول العربية المطلّة عليهما كالأردن والسّودان وجيبوتي، وهو طريق شديد الأهمية لتجارة كلّ من مصر والسّعودية ،رغم أن لكل منهما إطلالة على بحار غيره كالبحر المتوسط بالنسبة لمصر و الخليج بالنّسبة للسّعوديّة، و يطلّ كلّ من اليمن

والصومال على المحيط الهندي وأي إرتباك في الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن يؤثر سلبا بشكل واضح على مصالح تلك الدّول[1]

أمّا الملاحة البترولية فإنّ 30% منها يمرّ بالبحر الأحمر، وهكذا فإنّ الدول العربية البترولية لابدّ أن تتأثر بإرتباك الملاحة في هذا الممر خاصة دول الخليج العربي التي يمر جزء كبير من صادراتها البترولية إلى أوروبا عبره، وهكذا يصبح هذا الممر مهمّا لكل من العراق والكويت والسّعودية والبحرين وقطر والإمارات وعمّان وتتأثّر – كذلك- الملاحة في قناة السّويس بإرتباك الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن لأنّهما يعتبران امتدادا للقناة، إذ لابد أنتمر السّفن العابرة لقناة السّويس بالبحر الأحمر إمّا قبل العبور أو بعده، وبالتالي فإن دخل مصر من قناة السّويس سوف يتأثر بما حدث من قرصنة في البحر الأحمر قناة السّويس خاصّة إذا عرفنا أن دخل مصر من قناة السّويس يتجاوز 30 مليار جنيه حاليا كما أنّ إيرادات قناة السّويس تشكل جزءا هاما من الناتج المحلي الإجمالي المصري. وإذا عدنا إلى إحتمال الإنتقال إلى طريق رأس الرّجاء الصّالح ، فإنّ أثره على دخل قناة السويس يمكن أن يكون كبيرا وعلى موانئ اليمن والصومال.

البند الثاني: مخاطر التّدويل

يخشى من أنّ أطرافا أجنبية تكتسب حقوقا في المنطقة نتيجة تشريع مبادئ يساء استخدامها على حساب السّيادة العربية، كما هو مشاهدة من إساءة إستخدام أوضاع خوّلتها الأمم المتّحدة كما يحدث في أفغنستان وفلسطين، أو نتيجة وجود قوّات بدون تفويض كما هو الحال في العراق. وقد يؤدّي ذلك إلى زيادة الوجود العسكري الأجنبي تحت ستار مكافحة القرصنة، وإستخدامه لمصالح أجنبية حين يستخدم للضغط على دول المنطقة، كما يمكن أن يستخدم هذا الوجود ضدّ دول المنطقة وتبرير استخدامه بأخطاء كما يحدث في عدّة أماكن، وباختلاف أسباب تؤدّي إلى تبريره كما حدث للسّودان في أعقاب نسف السّفارات الأمريكية غرب أفريقيا.

[1] حسام الدّين بوعيسى، المرجع السابق، ص 89 .

إنّ وجود القوّات الأجنبية في المياه العربية تحت ستار مكافحة القرصنة[1] يشكل خطرا على الأمن القومي العربي، وقد يصبح كابوسا يمارس الضغط على الأمّة العربية ويزيد من التّدخل في الشؤون الداخلية العربية بما فيها فرض تسهيلات عسكرية لأساطيلهم، وأن هناك مخاوف لدى الدّول العربية من تحوّل منطقة جنوب البحر الأحمر، لبؤرة صدام إقليمي ودولي نتيجة وجود أساطيل الدّول الكبرى .وعلى صعيد الأهداف الإسرائيلية، فإنّ من يتتّبع تصاعد جريمة القرصنة ورواجها في زمن قياسي أمام السّواحل الصومالية مثلا، وخليج عدن يستغرب طبيعة الصمت الإسرائيلي وغياب الظهور العلني في منطقة تسعى الإستراتيجية الإسرائيلية جاهدة من إنشائها إلى تأمينها وإستغلالها لتحقيق مصالحها، وإلى لعب دور الفاعل الأساسي والإقليمي المؤثر في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر .

كما أنّه من أهم الأهداف التي تسعى إسرائيل لتحقيقها من وراء تفشي جريمة القرصنة البحرية هو قيامها بدور اللاعب الأساسي والمحوري في إطار نظام الشرق الأوسط الجديد والذي من خلاله تسعى إما لتدويل البحر الأحمر ومنافذه وإعطائها مساحة ونفوذ أكبر فيه أو محاولتها تعطيل حركة الملاحة من خلال دعمها لعمليات القرصنة البحرية[2] .

البند الثالث: مقترحات لتفادي التدويل

لتفادي عمليّة التدويل و لمعالجة جريمة القرصنة البحرية يمكن لتنظيم العربي العمل على النحو التالي :

أ. وضع إستراتيجية أمنية عربية شاملة لتأمين البحر الأحمر وحماية حرّية الملاحة الآمنة فيه لكافة دول العالم.

ب. تشكيل قوّة بحرية عربية مشتركة للدّول المطلّة على البحر الأحمر تعمل وفق إتفاقية الدّفاع العربي المشترك وتحت مظلة جامعة الدّول العربية .

ج. ضرورة التنسيق العربي مع القوات المتواجدة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن للعمل معا تحت مظلة الأمم المتحدة وفي إطار القانوني الدّولي والشّرعية الدّولية.

---

[1] عبد الله محمّد الهواري، المرجع السّابق، ص 127 .

[2] عبد المعز عبد الغفار نجم ، المرجع السابق، ص332

د. ضرورة تشكيل مراكز للرصد والمتابعة لأمن البحر الأحمر وممراته ومنافذه بهدف تبادل المعلومات المنية والتنسيق و تلبية نداءات الإغاثة ومواجهة جريمة القرصنة البحرية في هذه المنطقة.

هـ. تعزيز التعاون الإقتصادي والتنسيق العربي مع الدّول الإفريقية وضرورة الإهتمام بدول حوض النيل و حماية الأمن القومي العربي [1]

المبحث الثاني:

دور المنظمات العالمية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

إنّ مكافحة جريمة القرصنة البحرية تستدعي ضرورة إتخاذ التّدابير الفعالة للمكافحة على المستوى الإقليمي وكذا المستوى الدّولي العالمي وهذا ما تحاول أن تقوم به المنظمات العالمية والتي تعدّ من أبرزها منظمة الأمم المتّحدة التي تلعب دورا هاما في مواجهة جريمة القرصنة البحرية الإضافية إلى مجلس التّجارة والتنمية التابع لها، كما لا يمكننا أن ننفي الدور الفعّال للمنظّمة البحرية الدّولية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية و المكتب الدّولي البحري، ضف إلى ذلك غرفة الملاحة البحرية والاتحاد الدولي لعمال النقل.

وهذا ما سنخصّه بالدّراسة من خلال هذا المبحث وذلك عن طريق ثلاث مطالب وهي كالأتي:

[1] صلاح الدّين عامر، المرجع السّابق، ص 750.

المطلب الأوّل:

دور منظّمة الأمم المتّحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية ومجلس التجارة و التنمية التابع لها.

تعدّ منظمة الأمم المتحدة من أبرز المنظمات العالمية التي تلعب دورا فعّالا في مكافحة جريمة القرصنة البحرية[1]، وذلك من خلال الإتفاقيات الدّولية التي صادقت عليها بالإضافة إلى القرارات الدّولية التي اتخذتها فيما يتعلق بجريمة القرصنة البحرية.

كما لا يمكننا أن ننفي الدّور المهم لأجهزتها في مكافحة جريمة القرصنة البحرية ومن بينها مجلس التّجارة والتنمية التّابع لها لهذا إرتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين، في الفرع الأوّل سنتطرق لدور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية أما الفرع الثاني فسنتعرض لدور مجلس التجارة والتنمية التابع لها في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

الفرع الأوّل: دور منظمة الأمم المتحدة

يتمثل دور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية في مرحلتين :في المرحلة الأولى تبنت الأمم المتحدة الإتفاقيات الدّولية المتعلقة بمواجهة ومحاربة أعمال القرصنة البحرية، و في المرحلة الثانية أصدرت الأمم المتحدة قرارات دولية من أجل منع وقمع جريمة القرصنة البحرية وذلك على النحو التالي :

البند الأوّل: المرحلة الأولى " تبني الإتفاقيات الدّولية"

لقد تبنت وأقرت الأمم المتحدة لأغراض مقاومة جريمة القرصنة البحرية العديد من الإتفاقيات الدّولية وذلك كما يلي :

[1] عبد الله محمّد الهواري، المرجع السّابق، ص 131 .

أولا : إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة1958:

في أولى خطواتها لمحاربة جريمة القرصنة البحرية ، أقرت منظمة الأمم المتحدة إتفاقية جنيف لأعالي البحار لسنة 1958، وتمّ إقرار إتفاقية جنيف لأعالي البحار في 27 فبراير 1958 ، وتناولت جريمة القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية وذلك في المواد 14- 22 منها .

ثانيا: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982:

في مواصلتها لمحاربة أعمال القرصنة البحرية، أقرت منظمة الأمم المتحدة إتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وقد تناولت هذه الإتفاقية القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية في المواد من100 – 107 منها[1] .

ثالثا: إتفاقيتا قمع الأعمال غير المشروعة الموجّهةضد الملاحة البحرية لسنتي 1988 و2005:

بغرض إستدراك جوانب القصور الذي لحق بالإتفاقيتين سالفتي الذكر[2]، وتأكيدا من جانبها على دورها في قمع ومنع أعمال القرصنة البحرية أقرّت منظمة الأمم المتحدة سنة 1988.اتفاقية قمع الأعمال الغير المشروعة الموجّهة ضد سلامة الملاحة البحرية[3]وعدّلت هذه الإتفاقيّة بعد ذلك عن طريق إقرار إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجّهة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة2005، وقد تناولت هذه الأخيرة صور أخرى من العنف بالإضافة إلى صور العنف التي ورد النّص عليها في إتفاقية 1988.

البند الثاني: المرحلة الثانية (إصدار القرارات الدّولية)

في ظل الجدل الذي حظيت بشأنه جريمة القرصنة البحرية من حيث دوافعها وأسبابها وتأثيراتها فإن مجلس الأمن الدولي قد اصدر خلال سنة2008 العديد من القرارات منها 6 قرارات متعلقة

---

[1] تم التوقيع على هذه الإتفاقية في 10ديسمبر 1982 في جاميكا ودخلت حيز النفاذ في 16 نوفمبر 1994.

[2] اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 و إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 .

[3] قد عنيت المنظمة البحرية الدّولية عام 1986 بإعداد مشروع هذه الإتفاقية ، تم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع و إقراره في 10 مارس 1988 في مدينة روما ودخلت حيز النفاذ في مارس 1992

بتطورات جريمة القرصنة البحرية ذاتها بالأضافه الى قرار صدر سنة 2010، وقرارين آخرين صدرا خلال سنة 2012 .

أولا: قرار مجلس الأمن رقم 1814 [1]

يعتبر هذا القرار تمهيدي بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية، حيث ركّز هذا القرار على جوانب الحالة السّياسة وحالة حقوق الإنسان في الصّومال، وأكد على دعمه للمساهمة التي قدّمتها بعض الدّول لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال، ويهيب هذا القرار بالدّول والمنظّمات الإقليمية أن تتخذ إجراءات لحماية السّفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصّومال و الأنشطة الأخرى التي تأذن بها الأمم المتحدة.

ثانيا: قرار مجلس الأمن رقم (1816)[2]

لقد جاء هذا القرار في سياق التأكيد أن حوادث جريمة لقرصنة والسّطو المسلح على السّفن في المياه الإقليمية للصّومال، وفي أعالي البحار قبالة سواحله تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصّومال ، وأنّ هذا الوضع مازال يشكل خطرا على السّلم و الأمن الدّوليين في المنطقة .

وقرار مجلس الأمن هذا يحمل أهمية قصوى بإعتباره فتح بابا واسعا للتدخل الدّولي بصورة سافرة فهو من ناحية يحث الدّول التي تعمل سفنها الحربية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار وفي المجال الجوي قبالة سواحل الصّومال على تكثيف وتنسيق جهودها لردع جريمة القرصنة والسطو المسلّح في البحر وعلى تبادل المعلومات بهذا الشأن وعلى تقديم المساعدة إلى السّفن التي يهدّدها أو يعتدي عليها القراصنة أو مرتكبو السّطو المسلّح[3]

ومن ناحية أخرى يقرر مجلس الأمن أنّه يجوز و لمدّة ستة أشهر إعتبارا من تاريخ هذا القرار أن تقوم الدول بدخول المياه الإقليمية للصومال بغرض منع أعمال القرصنة و السّطو المسلّح في البحر، بشكل يتسق بالإجراءات المتعلقة بالقرصنة والتي تسمح أحكام القانون الدّولي باتخاذها في أعالي البحار

---

[1] تبني مجلس الأمن الدّولي قراره رقم 1814 في 15 ماي 2008 .

[2] اصدر مجلس لأمن الدولي قراره رقم (1816) في يونيو 2008

[3] مايا خاطر، المرجع السابق، ص 10

ويجوز لهذه الدّول أيضا استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال لقمع جريمة القرصنة البحرية والسّطو المسلّح

ثالثا: قرار مجلس الأمن رقم (1838)[1]

في سياق القلق من التهديد الخطير الذي تشكله ظاهرة إنتشار جريمة القرصنة والسّطو المسلح قبالة السّواحل الصّومالية و بالنظر إلى أنّ هذه الأعمال أخذت تزداد عمقا وتنفذ بإستخدام الأسلحة وبإستعمال وسائط بعيدة المدى، وعلى مستوى كبير من الدّقة في التنظيم وطرق الهجوم، جاء قرار مجلس الأمن رقم (1838) ليعزّز طبيعة التوجيهات الدّولية المرتبطة بموضوع مكافحة جريمة القرصنة البحرية ، بما يعطي غطاء شرعيا لما سبق من تحركات[2]

ففي دباجة القرار يثني مجلس الأمن على المساهمة التي قدمتها بعض الدّول منذ نوفمبر 2008 لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي ،وعلى قيام الإتحاد الأوروبي بإنشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية التي تقوم بها بعض الدّول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي قبالة سواحل الصّومال

ويؤكد القرار ذاته على إدانته وشجبه لجميع أعمال القرصنة والسّطو المسلح على السفن في البحر قبالة السواحل الصومالية و يحث القرار الدّول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية أو تشارك بنشاط في مكافحة جريمة القرصنة في أعالي البحار قبالة سواحل الصّومال عن طريق القيام على وجه الخصوص بنشر سفن حربية وطائرات عسكرية، وفقا للقانون الدّولي، وعلى النحو المبين في اتفاقية الأمم المتحدة لسنة 1982،و يهيب القرار بالدّول التي تعمل سفنها الحربية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار وفي مجال الجوي قبالة سواحل الصومال أن تستخدم في أعالي البحار والمجال الجوي قبالة سواحل الصومال جميع الوسائل اللازمة بما يتماشى مع القانون الدّولي من أجل قمع جريمة القرصنة البحرية.

رابعا: قرار مجلس الأمن رقم (1844)[3] :

---

[1] أصدر مجلس الأمن الدّولي قراره رقم (1838) في 7 أكتوبر 2008 .

[2] أحمد أبوالوفاء، محمّد حسين، القرصنة البحرية و القانون الدّولي أركانا وأحكاما، المرجع السّابق، ص 12 .

[3] أصدر مجلس الأمن الدّولي قراره رقم (1844) في 20 نوفمبر سنة 2008 .

لقد جاء هذا القرار ليعرب عن بالغ القلق إزاء تصاعد جريمة القرصنة البحرية و السطو المسلح التي تتعرّض لها السّفن،مشيرا بذلك إلى الدّور الذي يمكن أن تقوم به القرصنة في تمويل إنتهاكات الحظر من جانب الجماعات المسلحة.

وبناء على هذا القرار لم يأت مجلس الأمن بجديد سوى أنه أحيا ما يسمّى لجنة حظر توريد الأسلحة إلى الصومال المنشأة بقرار مجلس الأمن الدّولي رقم (751) لسنة 1992.

ولقد ألزم مجلس الأمن في قراره الجديد رقم (1844) جميع الدّول بإتخاذ التّدابير اللازمة لمنع دخول أو عبور أراضيها من طرف الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم، ويقرر أن تقوم جميع الدّول الأعضاء دون إبطاء بتجميد الأموال والأصول المالية والموارد الإقتصادية الأخرى التي تكون في أراضيها، والتي يملكها أو يتحكم فيها الكيانات أو الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم و يؤكد مجلس الأمن أن تتخذ جميع الدّول ما يلزم من تدابير لمنع توريد الأسلحة والمعدّات العسكرية إلى الصّومال بصورة مباشرة أو غير مباشرة بما في ذلك المساعدة والتدريب التقنيين والمساعدات المالية وغيرها من أشكال المساعدة.

خامسا: قرار مجلس الأمن رقم (1846) [1]

لقد جاء هذا القرار ليرحب بالمبادرات التي اتخذتها كل من الإتحاد الروسي وإسبانيا، والدانمرك، وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والهند وهولندا والو.م.أ والمنظّمات الإقليمية الدّولية لمكافحة جريمة القرصنة كما يشمل هذا الترحيب كل من حلف الشمال الأطلسي والإتحاد الأوربي .

ان صدور هذا القرار بهذا الترحيب وبإستعراض قائمة المشاركات الفردية والجماعية بقدر ما يعطي مزيدا من الشرعية لهذا التواجد فإنّه يفتح الباب لمشاركات أخرى حيث يهيب مجلس الأمن بالدّول و المنظّمات الإقليمية التي لديها القدرة على المساهمة بالفعالية في مكافحة جريمة القرصنة و السّطو المسلّح قبالة سواحل الصّومال أن تتخذ جميع الوسائل الممكنة و اللازمة لقمع أعمال القرصنة و لسطو المسلّح في البحر.

[1] أصدر مجلس الأمن الدّولي قراره رقم (1846) في 2 ديسمبر 2008 .

وفي الحقيقة ان المتتبع لقرارات مجلس الأمن بشأن جريمة القرصنة البحرية [1] سيلاحظ أنّ هناك تكرارا في ذكر القضايا العامّة وهذا التكرار من باب التأكيد وإعطاء القضية بعدها المتواصل ،ومع ذلك فإنّ كلّ قرار يتميّز بطرح العديد من الجوانب الجديدة المتعلقة بموضوع مكافحة جريمة القرصنة البحرية .

سادسا: قرار مجلس الأمن رقم (1851) [2]:

لقد نصّ هذا القرار على ثلاثة أمور، الأمر الأوّل: حثّ الدّول والمنظمات الدّولية على تتبع القراصنة برا وبحرا حتى داخل الأراضي الصّومالية، الأمر الثاني: حثّ الدّول على انشاء آلية دولية وللتنسيق و التعاون الدّولي لمكافحة جريمة القرصنة والسّطو المسلّح ، الأمر الثالث: حث الدّول على إنشاء مركز إقليمي للتعاون الاستخباراتي والمعلوماتي أيضا يهدف محاربة جريمة القرصنة البحرية.

سابعا: قرار مجلس الأمن رقم (1918)[3]

لقد فرض هذا القرار على الدّول جميعها تجريم القرصنة البحرية في قوانينها المحلّية و العمل على محاكمة القراصنة المشتبه بهم وسجن المدانيين منهم بما يتّسق مع القواعد المعمول بها في القانون الدّولي لحقوق الإنسان ، وأكد عدم محاكمة الأشخاص المسؤولين عن جريمة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصّومال يقوّض جهود مكافحة جريمة القرصنة التي يبذلها المجتمع الدّولي.

ثامنا: قرار مجلس الأمن (2036)[4]

لقد نصّ هذا القرار في ديباجته على ما يلي :

التأكيد على ضرورة إعتماد إستراتيجية شاملة في الصومال للتصدي للمشاكل السّياسية والإقتصادية والإنسانية والأمنية السّائدة ولجريمة القرصنة ، بما في ذلك إحتجاز الرهائن قبالة سواحل الصومال ، وذلك من خلال الجهود التعاونية لجميع أصحاب المصلحة .

---

[1] عبد الله محمّد الهواري، المرجع السّابق، ص 141

[2] اصدر مجلس الأمن قراره رقم ' 1851) في 16 ديسمبر سنة 2008 .

[3] قرار مجلس الأمن الدّولي رقم 1918 في جلسته 6301 المعقودة في 27 نيسان 2010 انظر الموقع الالكتروني:
www.un.org/arabic/ docs/ viewdoc.asp? documnumber= s / res/ 1918 (2010)

[4] قرار مجلس الأمن الدّولي رقم 2036 في جلسته رقم 6718 المعقودة في 22 شباط 2012 انظر الموقع الالكتروني :
www.diplomatie.gow.fr/ar/img/pdf/resolution2036cle 039744.p.d.f

ويشير في قراراته 1950 (2010)، 1976 (2011)، 2020 (2011) عن قلقه البالغ إزاء الخطر الذي تمثله القرصنة و السّطو المسلح قبالة سواحل الصومال إذ يدرك أن استمرار حالة عدم الإستقرار في لصّومال يساهم في تفاقم جريمة القرصنة البحرية و السّطو المسلح قبالة سواحل الصومال، و يؤكد على ضرورة قيام المجتمع الدّولي و المؤسسات الإتحادية الإنتقالية بتدابير شاملة للتصدي للقرصنة و إحتجاز الرّهائن و أسبابها الجذرية وإذ يرحب بالجهود التي قام بها فريق الإتصال المعني بمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال و الدول و المنظمات الدّولية:

- جاء هذا القرار تأكيد للقرارات السابقة
- تأكيد العلمل الدّولي في انتهاك السيادة الصومالية
- الإبقاء على سياسة الإستراتيجية المستقبلية لإحتلال الصومال و السيطرة عليه

تاسعا: قرار مجلس الأمن (2039)[1]

وهو عبارة عن قرار تابع للقرارات السّابقة وتكملة للقرارات السّابقة المشار إليها و إنّما تدعيما للوجود الأجنبي في الصومال من خلال التأكيد على ذلك في هذه القرارات و جاء فيه:

- الإعراب عن القلق الشديد مما يحدث نتيجة جريمة القرصنة البحرية
- الإشارة إلى ما يحدث في خليج غينيا من الجرائم قرصنة وآثارها على المنطقة
- تهديد السلم و الأمن الدّولي في لمنطقة (خاصة خليج غينيا)
- التأكيد على ما جاء في إتفاقية قانون البحار لعام 1982
- القيام بتدابير فعّالة للحدّ من الجريمة
- وما يمكن ملاحظته أن قرارات مجلس الأمن تصب كلّها في نوع معيّن من التدّخل لإنتهاك الأراضي البرّية الصومالية والمياه الإقليمية للصومال[2] .

---

[1] قرار مجلس الأمن الدولي رقم 2039 في جلسته رقم 6727 المعقودة في 29 شباط 2012 الموقع الالكتروني:
. www.revold org/cgi= bin/texis/rurmain/opendoc PDF ? reldoc= y & docid= 4 Fbe 21292

[2] حسام الدّين بوعيسى، المرجع السابق، ص132

فبالرغم من كلّ هذه القرارات، وبالرّغم من كلّ الآليات العسكرية المتمثلة في مدمّرات وغوّاصات ،ورغم الترخيص بإستباحة المياه والأراضي الّصومالية ،بالإضافة إلى المياه المشاطئة لبعض الدّول المشاطئة التي اصبحت مرتعا للزوار إلا أن القراصنة مازلوا يمارسون مهنتهم بكل حرّية وهذا ما زاد من أعمالهم الخطرة وتزايدت تداعياتها على التجارة الدّولية ودول المنطقة، نظرا لتجاهل جوهر الأزمة وهي محنة الصّومال وما يجري فيه من حرب أهلية مفتعلة

الفرع الثاني :

دور مجلس التجارة والتنمية التابع لمنظمة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

ساهمت منظمة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة والتنمية في دراسة جريمة القرصنة البحرية واسبابها وتداعيتها وتأثيراتها و سبل معالجتها فمن خلال الدّورة العاشرة لمجلس التجارة و التنمية، عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص للنظر في وسائل مكافحة الإحتيال و الغش التجاري وجريمة القرصنة البحرية وتوصل هذا الفريق إلى صياغة مدونة نموذجية تستعين بها الدّول النّامية عند وضع تشريعاتها المتعلقة بمعالجة الاحتيال التجاري وجريمة القرصنة البحرية .

المطلب الثاني:

دور المنظمة البحرية و المكتب الدّولي البحري في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

إن المنظمة البحرية الدّولية وكذا المكتب الدّولي البحري لهما دور مهم في مكافحة جريمة القرصنة البحرية على مستوى الدّولي لا يقل أهمية عن دور منظمة الأمم المتحدة وأجهزتها، لذلك سنحاول من خلال هذا المطلب الإشارة إلى دور هاتين الهيئتين في مكافحة جريمة القرصنة البحرية وذلك من خلال الفرعين التاليين:

الفرع الأول:

دور المنظمة البحرية الدّولية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

لقد أنشأت المنظمة البحرية الدّولية سنة 1958، بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنّية المتعلّقة بسلامة السّفن و الأفراد على متنها و أبدت هذه المنظمة إهتماما ملحوظا بحوادث جريمة القرصنة البحرية منذ 1980 عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من18 دولة بالإضافة إلى عدد لا بأس به من المنظمات البحرية الأخرى وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع جريمة القرصنة البحرية وآثارها السلبية عل النقل البحري، و تقدّمت بعدّت توصيات في هذا الشأن لمجلس المنظمة.

وفي سنة 1983 ، عندما وقعت عدّة جرائم قرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا، أصدرت الجمعية العامّة للمنظّمة الدّولية قرارها رقم (13) تدعوا فيه جميع الحكومات إلى إتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية و إرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الجرائم.

وفي سنة 1984 أنشأت المنظّمة الدّولية لجنة السلامة البحرية، وتضمن قرار إنشاءها بندا خاصا بالقرصنة البحرية، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول جريمة القرصنة البحرية وأماكن انتشارها[1].

[1] عبد الله محمد الهواري، المرجع السابق، ص 143 .

وقامت اللجنة بإستقبال التقارير عن جرائم القرصنة من الدّول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن هذه الجرائم ،وكانت هذه التقارير تصدر بشكل نصف سنوي، ثم أصبحت تصدر بشكل ربع سنوي ثم أصبحت تصدر شهريا و في سنة 1986 أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدّول التي ستتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدّول على الإبلاغ كما يقع من حوادث، ثم أصدرت المنشور رقم (443) *الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على اتخاذ التدابير الممكنة* ،ووضع الإجرءات الازمة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية[1]

في سنة 2000 أصدرت لجنة السّلامة المشور رقم 967 الذي يحدّد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة وفي نفس السّنة أصدرت اللجنة منشورا آخر برقم (984) الذي يمثل مسودة مدونة عنكيفيةإجرءات التعامل مع الحوادث، ومعايير التقييم الأمني ووضع الخطط وتم تبني هذه المدونة سنة 2001 .

الفرع الثاني :

دور المكتب البحري الدّولي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

تم تأسيس هذا المكتب سنة 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدّولية ومن أهم أهدافه جمع المعلومات الخاصة بجريمة القرصنة البحرية والعمل على الزيادة الوعي العام بإخطار هذه الجريمة وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدّول، كما ساهم هذا المكتب في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث جريمة القرصنة البحرية.

ولقد ساعد على استرجاع بعض السّفن التي تعرضت لحوادث القرصنة البحرية وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة جريمة القرصنة البحرية بماليزيا كما ساهم المكتب سنة 1998 بمشاركة الإتحاد الدّولي لعمّال النّقل في تأسيس ما يسمّى بخدمة إجراءات (التحريات السّريعة) عن حوادث

[1] محمد أحمد حبالة، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدّولية في الحدّ منها ، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النقل البحري الإسكندرية،ب.ط ، ص 75 ، 80

جريمة القرصنة البحرية والذي يوفر معلومات سريعة عن حوادث جريمة القرصنة فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أ، تنتج عنها[1].

المطلب الثالث:

دور غرفة الملاحة البحرية و الإتحاد الدولي لعمال النقل في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

بذلت المنظمات الدّولية جهودا جبارة سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها، وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظّهور والانتشار في منتصف القرن العشرين وذلك من أجل مكافحتها كما تعتبر غرفة الملاحة البحرية من الهيئات التي ساهمت في مجابهة جريمة القرصنة البحرية وكذلك الإتحاد الدّولي لعمال النقل كان له دور هام في المكافحة وهذا ما ستتطرق إليه من خلال هذا الطلب وذلك في الفرعين التاليين:

الفرع الأوّل :

دور غرفة الملاحة البحرية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

تهتم هذه الفرقة بالمسائل القانونية و التشغيلية الخاصةبالسفن التجارية كما تعني بحماية البيئة و سلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدّولية

ولقد أصدرت هذه الغرفة دليلا عن أماكن حدوث جريمة القرصنة البرية وكيفية منعها والحد منها ومكافحتها وشاركت في عديد من المهام والمؤتمرات والندوات المتعلقة بمكافحة جريمة القرصنة البحرية [2]

[1] عبد الله محمد الهواري ، المرجع السابق ، ص 146

[2] محمد أحمد حبالة، المرجع السابق، ص 83

الفرع الثاني:

دور الإتحاد الدّولي لعمّال النّقل في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

يحظى هذا الإتحاد بإنتشار واسع حيث يضم 621 نقابة نقل تجارية و تأسس سنة1896 و يمثله حاليا 137 دولة ولهذا الإتحاد مساهمات واسعة في مجال مكافحة جريمة القرصنة البحرية ولقد قدّم عدة إقتراحات للمنظّمات الدّولية البحرية في سبيل الحدّ من هذه الجريمة ،ومن أهمها إقتراح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل على مكافحة القرصنة البحرية واقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعدادا لمكافحة جريمة القرصنة البحرية. [1]

[1] علي عبد الله ملحم، المرجع السابق ص 122.

الخاتمة

بعد عرضنا لموضوع التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية الذي حاولنا من خلاله تبيان جميع الملابسات المحيطة بجريمة القرصنة البحرية و إزالة الغموض و الإبهام عن هذه الجريمة و إيضاح جميع معالمها خلصنا إلى مايلي :

– لقد حاول الفقه الدولي إعطاء تعريف موحد لجريمة القرصنة البحرية إلا أنّ الفقهاء اختلفوا حول ذلك نظرا لصعوبة وضع تعريف دقيق لجريمة القرصنة البحرية إلا أنهم إتفقوا على خطورة الأفعال المكوّنة لها في حين لم تعط الإتفاقيات الدّولية هي الأخرى تعريفا واضحا لجريمة القرصنة وانّما حدّدت فقط الأعمال التي تعتبر من قبيل أعمال القرصنة

– تعتبر جريمة القرصنة البحري من أخطر الجرائم الدّولية وذلك لأنها تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية وكما تؤدّي إلى عرقلة حركة التجارة الدّولية ، فهي بذلك تشكل خطرا على المجتمع الدّولي ككل .

– تتميز جريمة القرصنة البحرية على السّطو المسلح على السفن في عدّة نقاط أهمها أن جريمة القرصنة البحرية تقع في منطقة أعالي البحار أما السّطو المسلح على السفن يقع في المياه الإقليمية و الداخلية الخاضعة لسيادة الدّول ، لكن الإختلاف بينهما لا ينفي حقيقية أن كلاهما يعدّ جريمة ومخالفة قانونية،كما تتميز جريمة القرصنة البحرية عن الإرهاب البحري في عدّة نقاط أهمّها ان جريمة القرصنة البحرية ترتكب من أجل تحقيق أهداف و أغراض خاصة بمرتكبيها أما الإرهاب البحري فيرتكب من أجل تحقيق مطالب سياسية عامّة يعود أثرها إلى غير منفّذيها لكن هذا الإختلاف لا ينفي أنّ كلاهما يعدّ ظاهرة خطيرة و جريمة دولية تمس أمن المجتمع الدّولي كما أن كلاهما يعتمدان على العنف و إستخدام الأسلحة .

– تقوم جريمة القرصنة البحرية كغيرها من الجرائم الأخرى على ثلاثة أركان وهي: الركن الشرعي، و الركن المادي، و الركن المعنوي، إلا أنها تتميز عن الجرائم الأخرى بإضافة ركن رابع ألا وهو الركن الدولي، و يتوافر هذا الأخير إذا إرتكب إعتداء على مصلحة أو حقّ يحميه القانون الجنائي الدّولي .

– لقد جرّمت القرصنة البحرية في القانون الدّولي العام وذلك من خلال العرف و الإتفاقيات الدولية التي نصت موادها عل ى تجريم القرصنة البحرية .

– كما تضمنت الإتفاقيات الدّولية أهم المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية وهي مبدأ حق المرور البريء، مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار بالإضافة إلى مبدأ شخصية العقوبات

- إن جريمة القرصنة البحرية تثير العديد من الإشكالات المتمثّلة في الإختصاص القضائي وطرق الإثبات والعقوبات الواجبة التطبيق ،كما لها عدّة صور وأشكال فقد تصنف جريمة القرصنة البحرية بناء على الواسطة المستخدمة وقد تصنف بناء على الأهداف والبواعث كما قد تصنف بناء على حجم الاعتداء وخطورته.

- ينجر عن جريمة القرصنة البحرية آثار وأضرار مادّية تتمثل في فقد حياة البشر و التاثير على التجارة الدولية في البحار بالإضافة إلى أضرار معنوية تتمثل في إلقاء الروع في نفوس الأفراد من حدوث أعمال القرصنة التي تلحق بهم أو تصيبهم ضف إلى ذلك آثار واضرار بيئية جسيمة تتمثّل في تهديد سلامة البيئة البحرية .

- تلعب المظمات العربية دور هاما في مكافحة جريمة القرصنة البحرية وذلك خلال الإجرءات التي تقوم بإتخاذها أجهزتها كالإجرءات المتخذة من طرف جامعة الدول العربية

- للمنظمات العالمية دور مهم أيضا في مكافحة جريمة القرصنة البحرية و لعلّ أهم هذه المنظمات منظمة الأمم المتحدة وذلك عن طريق الإتفاقيات التي أصدرتها والقرارات التي صادقت عليها بالإضافة إلى مجلس التجارة والتنمية لتابع لها وكذا المنظمة البحرية الدّولية والمكتب الدّولي البحري وغرفة الملاحة البحرية فكل هذه الهيئات لعبت دورا مهما في مكافحة جريمة القرصنة البحرية

وكما سبق لنا الإشارة فإن جريمة القرصنة البحرية والآثار السلبية الناجمة عنها ولمتمثلة في تهديد سلامة وأمن الملاحة البحرية وكذا الإقتصاد العالمي يتطلب منا مواجهة هذه الجريمة والسعي إلى الحد منها وذلك على طريق :

- تحقيق التعاون بين الدّول وتكثيف الجهود بينها لمواجهة القراصنة و سفن القرصنة في منطقة أعالي البحار و في كل مكان لا يخضع لولاية أي دولة

- التنسيق بين الدّول و المنظمات في عملية مكافحة جريمة القرصنة البحرية وذلك عن طريق تبادل المعلومات فيما بينها باستعمال وسائل الاتصال المختلفة

- إعداد خطط أمنية محكمة لإحباط عمليات القرصنة، بالإضافة إلى إحكام السّيطرة على الموانئ و تعزيز الأمن في منطقة أعالي البحار

- اتخاذ جميع الإجراءات اللازمة التشريعية التنفيذية القضائية على مستوى كل دولة للقضاء على هذه الجريمة و الامتناع عن أي عمل يشجع حدوثها

- إصدار المزيد من الاتفاقيات الدّولية الخاصة بتجريم القرصنة البحرية ودعوة كل الدّول للمصادقة عليها .

قائمة المصادر و المراجع

قائمة المصادر و المراجع:

1. قائمة المصادر

الإتفاقيات الدّولية

1- إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958

2- إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982

3- إتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجّهة ضدّ سلامة الملاحة البحرية بروما سنة2005

2. قائمة المراجع

أ. المراجع العامّة:

1- الحاج ساسي سالم، قانون البحار الجديد بين التّجديد و التّقليد، معهد الإنماء العربي ، بيروت، لبنان، ط1 سنة 1997 .

2- السّعيد كامل، شرح الأحكام العامّة في قانون العقوبات، الدّار العلمية الدّولية، دار الثقافة للنشر و التوزيع، القاهرة،ط1 ، سنة 2002

3 - المنشاوي عبد الحميد، قانون التجارة البحرية في الفقه و القضاء، دار المطبوعات الجامعية، الإسكندرية،مصر،ط2، 1995

4 - جميل محمّد حسين، دراسات في القانون الدّولي العام، دار النّهضة العربية، القاهرة، ب.ط.سنة 2005

5 - حمدي كمال، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، ط3، سنة2003.

6 - محمّد سامي عبد الحميد، القانون الدّولي العام، الدّار الجامعية للطّباعة للنشر و التوزيع ، الإسكندرية، ب،ط، سنة 1990

7 - محمّد المجدوب، الوسيط في القانون الدّولي العام، الدّار الجامعيّة، للنّشر و التّوزيع، بيروت، لبنان، ب.، ط، سنة 2000.

8 -محمّد هاني دويدار، موجز للقانون البحري، المؤسسة الجامعية ، للدّراسات و النشر و التوزيع، بيروت، لبنان، ب.ط، سنة 2000 .

9 - محمّد شريف البسيوني، المحكمة الجنائية الدّولية، مطابع روز اليوسف، ب.ط، سنة 2002.

10- صلاح الدّين عامر، القانون الدّولي للبحار دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النّهضة العربية، مصر، ب.ط، سنة 2000

11- علي إبراهيم، القانون الدّولي العام، الجزء الثاني، دار النّهضة العربية، القاهرة، ب.ط، سنة 1997

12 علاّم عبد الرحمن حسين، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدّولي العام الجنائي،منشأة المعارف، إسكندرية، مصر، ب.ط، سنة 2001

13 عبد المعز عبد الغفّار نجم، الإتجاهات الحديثة في القانون الدّولي الجديد للبحار، دار النّهضة العربية، مصر ، سنة 2006 .

ب. المراجع الخاصة :

1 أحمد أبو الوفا، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدّولية الوطنية لسلوك الدّول، اتفاقية الأمم المتّحدة لقانون البحار 1982، دار النّهضة العربية ، القاهرة، ب.ط، سنة 2005 .

2 حسام الدّين الأحمد ، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات و الإتافاقيات الدّولية، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت، لبنان، ط1، سنة 2010

3 محمد أحمد حبالة، القرصنة البحرية ودور الإجرءات و التشريعات الدّولية في الحد منها، الأكاديمية العربية للعلوم و التكنولوجيا و النّقل البحري، الإسكندرية، مصر، سنة 2004

4 عبد الله محمّد الهواري، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدّولي، المكتبة العصرية بالمنصورة، ط1، سنة 2010

5 عبلة بوخاريس، القرصنة البحرية وآثارها على الإقتصاد القومي ، الجزء الثاني، دار النّهضة العربية للطباعة و النّشر، القاهرة، ب.ط، سنة 2007 .

أطروحات المذكّرات:

1 حسام الدين بوعيسى، القرصنة البحرية و تأثيرها على المنطقة العربية، مذكرة تخرج نقدّمة لنيل شهادة دكتوراه في العلوم السّياسية والعلاقات الدّولية،جامعة الحاج لخضر، باتنة، كلّية الحقوق و العلوم السّياسية سنة 2013/2012 .

2 علي بن عبد الله ملحم، القرصنة البحرية على السّفن ، دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير،جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، كلّية الدّراسات العليا، قسم العدالة الجنائية سنة 2008 .

المواقع الألكترونية :

1 قرار مجلس الأمن الدّولي رقم 1918 في جلسته 6301 المعقودة في 27 نيسان 2010 (2010) www.un.org/arabic/docs/viewdoc.asp?docunumber=s/res/1918

2 قرار مجلس الأمن الدّولي رقم 2036 في جلسته رقم 6718 المعقودة في 22 شباط 2012 www.diplomatie.gow.fr/ar/img/PDF/resolution2036cle039744.P.D.F

3 قرار مجلس الأمن الدّولي رقم 2039 في جلسته رقم 6727 المعقودة في 29 شباط 2012

www.revoldorg/cgi-bin/texis/rumain/opendocPDF?reldoc=y&docid=4fbe21292 4

4- أحمد أبو الوفا محمد حسن القرصنة البحرية ، القانون الدولي أركانا و أحكاما الحلقة العلمية لمكافحة القرصنة البحرية ، الخرطوم 19-2011/12/21 .

http..// nauss.edu.fa/ar/coleges andcenters/training tolleges/ training activities/ seminars 002/oct 19122011/documents/002 pdf

5 حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال و أثرها على الملاحة البحرية مجلة جامعة تكريت للعلوم القانوني، العراق، مجلّد 14، العدد4، كانون الثاني، 2012.

http..//www.iasj.nrt/iasj ?func=fulltext&ald=56728.

6- مايا خاطر ، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلّة جامعة دمشق للعلوم الإقتصادية و القانونية ، مجلد 27، العدد4،2011

http..//www.damas-cusunversity.edu.sy/mag/law/images/stories/265-279.PdF.

فهرس

الفهرس:

مقدمة:	1
الفصل الأول: ماهية جريمة القرصنة البحرية	4
المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية	5
المطلب الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية وتمييزها عن المفاهيم المشابهة لها	5
الفرع الأول: تعريف جريمة القرصنة البحرية	6
البند الأول: التعريف اللغوي لجريمة القرصنة البحرية	6
البند الثاني: التعريف الاصطلاحي لجريمة القرصنة البحرية	6
الفرع الثاني: تميز جريمة القرصنة البحرية عن المفاهيم المشابهة لها	14
البند الأول: الفرق بين جريمة القرصنة البحرية و السطو المسلح علي السفن	14
البند الثاني: الفرق بين جريمة القرصنة البحرية و الإرهاب البحري	15
المطلب الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية	17
الفرع الأول: الركن الشرعي	17
الفرع الثاني: الركن المادي	17
الفرع الثالث: الركن المعنوي	19
الفرع الرابع: الركن الدولي	19
المبحث الثاني: أحكام جريمة القرصنة البحرية و صورها و آثارها	20
المطلب الأول: أحكام جريمة القرصنة البحرية	21
الفرع الأول: تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي العام	21
البند الأول: أساس تجريم القرصنة البحرية	21
البند الثاني: المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية	23
الفرع الثاني: حق زيارة السفينة و تفتيشها و مطاردتها	24
البند الأول: حق الزيارة و التفتيش	24
البند الثاني: حق المطاردة الحارة	25
الفرع الثالث: الاختصاص القضائي و عقوبة جريمة القرصنة البحرية	26
البند الأول: الاختصاص القضائي	26
البند الثاني: المحاكمة وتوقيع لعقوبة	28

الفهرس:

المطلب الثاني: صور جريمة القرصنة البحرية	29
الفرع الأول: تصنيف جريمة القرصنة البحرية بناء علي نوع الواسطة المستخدمة	30
الفرع الثاني: تصنيف جريمة القرصنة البحرية بناء علي الأهداف و البواعث	30
البند الأول: القرصنة بهدف الكسب المادي	30
البند الثاني: القرصنة بغية الانتقام	31
البند الثالث: القرصنة لأغراض مختلفة	31
البند الرابع: القرصنة ذات الشكل السياسي	31
الفرع الثالث: تصنيف جريمة القرصنة البحرية بناء علي حجم الاعتداء و خطورته	32
البند الأول: أعمال القرصنة البسيطة	32
البند الثاني: أعمال القرصنة المتوسطة الخطورة	32
البند الثالث: أعمال القرصنة الكبرى (القرصنة الأكثر خطورة)	33
المطلب الثالث:اتار جريمة القرصنة البحرية	33
الفرع الأول: الآثار المعنوية	33
الفرع الثاني: الآثار المادية	34
البند الأول: الأضرار أو الأخطار الجنائية	34
البند الثاني: الأضرار أو الآثار الاقتصادية	34
الفرع الثالث: الآثار البيئية	36
الفصل الثاني: الآليات الدولية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية	37
المبحث الأول: الدور الإقليمي لمكافحة جريمة القرصنة البحرية	37
المطلب الأول: دور الأجهزة الأمنية المخصصة و إحكام السيطرة علي الموانئ	37
الفرع الأول: دور الأجهزة الأمنية المخصصة.	38
الفرع الثاني: إحكام السيطرة علي الموانئ	38
المطلب الثاني: دور المنظمات العربية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية وضرورة المكافحة عربيا	39
الفرع الأول: دور المنظمات العربية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	39
الفرع الثاني: ضرورة مكافحة جريمة القرصنة البحرية عربيا	41
البند الأول: المصالح العربية	41

الفهرس:

البند الثاني: مخاطر التدويل	42
البند الثالث: مقترحات لتفادي التدويل	43
المبحث الثاني: دور المنظمات العالمية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	44
المطلب الأول: دور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية ومجلس التجارة و التنمية التابع لها	45
الفرع الأول: دور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	45
البند الأول: المرحلة الأولى تبني الاتفاقيات الدولية	45
البند الثاني: المرحلة الثانية: إصدار القرارات الدولية	46
الفرع الثاني: دور مجلس التجارة و التنمية التابع لمنظمة الأمم المتحدة في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	52
المطلب الثاني: دور المنظمة البحرية و المكتب الدولي البحري في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	53
الفرع الأول: دور المنظمة البحرية الدولية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	53
الفرع الثاني: دور المكتب البحري الدولي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	54
المطلب الثالث: دور غرفة الملاحة البحرية و الاتحاد الدولي لعمال النقل في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	55
الفرع الأول: دور غرفة الملاحة البحرية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	55
الفرع الثاني: دور الاتحاد الدولي لعمال النقل في مكافحة جريمة القرصنة البحرية	56
الخاتمة:	57
قائمة المصادر والمراجع	60
الفهرس	64

الملخص:

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية الخطيرة التي تشكل تهديدا على المجتمع الدولي و ذلك نظرا لانتشارها و اتساع نطاقها و تنوع صورها و تزايد معدلات ارتكابها و جسامة آثارها، مما استدعى تجريمها في القانون الدولي العام.

فباعتبار أن جريمة القرصنة البحرية لا تهدد استقرار دولة معينة و إنما الأسرة الدولية ككل، كان من الواجب مكافحتها إقليميا و دوليا. و هذا ما قامت به المنظمات الدولية العربية منها و العالمية من خلال القرارات التي أصدرتها و الاتفاقيات التي صادقت عليها في هذا المجال.

الكلمات المفتاحية: التنظيم، القانوني، جريمة، القرصنة البحرية، آليات، دولية، مكافحة، إقليميا، دوليا..

La résumé : La piraterie maritime est Paramé les crimes internationales les plus dangereuses qui menace toute la société mondiale à cause de sa diffusion, son large développement , la diversité de ses types, l'augmentation de sa perpétration et ses résultats négatives ce qui a nécessite de l'avoir considérer comme une crime dans la droit international .

L'influence de la piraterie maritime ne touche pas la stabilité d'un pays précis mais elle touche toute la famille internationale ce qui nécessite qu'on lutte contre elle régionalement et mondialement comme l'avoir fait les organisations mondiales et arabes à travers les décisions prises et les conventions signées

Mots clés : Organisation, Légal, crime, la piraterie maritime, les mécanismes, international, régionalement, mondialement ....

Summary : The maritime piracy is one of the dangerous international crimes that threaten the international world because of its diffusion, its large propagation, the diversity of its pictures, the development of its concessions and the gravity of their results which require taken it as international crime.

The influence of the maritime piracy threaten not only the stability of one country but it threaten all the international family, this is why we should contened against it internationally and regionally like the international and the Arabic organization thought theirs taken decisions and signed conventions.

Key words: Organization, Loyal, The Crime, The maritime, Piracy, mechanisms, international, to contended against, internationally, regionally