

احد عشر - المواقع الالكترونية

- كرز ستيوف ويلزنيسكي ، تاريخ القرصنة ،الموقع على الانترنت :

www.pitatesinf.com/detaif-phparliele/id

<http://www.muuseahmed.maktoobb/og.com/262>

- باول جلبرت ، التاريخ الرسمي للعصر الذهبي للقرصنة الانكلوامريكية . الموقع على الانترنت:

<http://www.pitatesimf.com/detai/detaif-phparliele-id>

- المنظمة البحرية الدولية ، الموقع على الانترنت :

<http://www.imo.org/safety>.

- هادي عمرو وأريج نور ، القرصنة الصومالية والعلاقات الإسلامية العربية الموقع على الانترنت:

<http://www.commonground.news.org>.

- محمد الأمين محمد الهادي القرصنة رؤية من الداخل ، الموقع على الانترنت :

<http://www.aljazeera.net>

- ميدل إيست اون لاين ، السواحل الصومالية تحت رحمة القراصنة ، الموقع على الانترنت :

<http://195.224.230.11/somalia/?id=33957>

- تصريح الناطق باسم الأسطول الخامس الأمريكي ينظر شبكة الانترنت :

<http://www.alukah.net/artices/1/4475.in6-10-2009> .

- اتساع المياه التي يعمل فيها القراصنة على موقع الانترنت :

<http://www.corlobe.tk/article8587-html>

- محمد رفعت ، حل مصري لمشكلة القرصنة في خليج عدن ، الموقع على الانترنت:

<http://www.doroob.com-6/7/2009>

- د.زكي هاشم ، خطر القرصنة في الصومال وامن مصر والمنطقة العربية ، على الموقع في الانترنت :

<http://www.ahl-alquran.com /Arabic/show-article. Ph p? main id=4880-6/10/2009>

- آثار أعمال القرصنة على اليمن الموقع على الانترنت:

<http://knol.google.com/k .Maid - Srailin 8/10/2009>

- توقف أنشطة الصيد في المناطق المنكوبة في خليج عدن الموقع على الانترنت :

<http://www.elaph.com/wef/economics/2009/7/46/06-14/7/2009>

- د.جمال مظلوم وآخرين ، تأثير القرصنة الصومالية على مستقبل قناة السويس بين التحذير والتهوين ، الموقع على الانترنت :

<http://www.swissinfo.ch/ara/front.html?p.3>

- ينتج عن أعمال القرصنة الكثير من حوادث القتل (bbc) على الانترنت:

www.bbc.co.uk/hi/arabic/in-depth/stm4428808.stm.

- المكتب البحري الدولي : مركز مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على الانترنت :

<http://www.iccwbo.org/ccs/menu.imb>

- مشروع الاتفاقية الذي أعدته جامعة هارفارد الموقع على الانترنت :

<http://www.lawoflibya.com/forum/f27/t8566.html>

- منتدى العلوم السياسية ، عمان، الموقع على الانترنت :

www.Omanega.net

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، شبكة الانترنت الموقع على الانترنت:

www.marefa-org/index.php

- المنظمة البحرية الدولية ، بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥ ، الموقع على الانترنت :

<http://www.unode.....2005--procol--fixed-platforms>

- مركز الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات ٢٠٠٨ ، ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وأثارها الأمنية على دول المنطقة ، الموقع على الانترنت :

<http://arrasid.com index.php.main/indoxt23html>.

- محمد ياسر منصور ، القرصنة البحرية بين الأمس واليوم ، الموقع على الانترنت:

<http://www.Rkmay.gov.sa/derail.asp>

- د. صالح عبد القادر صالح ، قراءة في كتاب الإرهاب السياسي ، بحث في أصول الظاهرة وأبعادها الإنسانية للدكتور ادونيس الفكرة ، صحيفة الرأي العام ، الموقع على الانترنت :

info@rayaam.net

- د. هيثم المناع ، الإرهاب وحقوق الإنسان ، دراسة مقدمة إلى مجلة التضامن المغربية ، الموقع على الانترنت :

[intranet explorer](http://intranetexplorer)

- وكالة الأنباء الأردنية بترا ، محكمة الدولة لقانون البحار مستعدة للنظر في قضايا القرصنة ، الموقع على الانترنت :

<http://.petra.gov.jo/aspa? Lng=2003 html.2009>.

- عملية أثلاثا ، الصومال وفقا لقرارات الأمم المتحدة ذات الصلة بمجلس الأمن ، ٢٠٠٩ م ، الموقع على الانترنت :

<http:// www. assemblée -ueo.org/ document .hh .html>.

- احمد محمد عبد الغني ، القرصنة البحرية وتعقيداتها ...قراءه في قرارات مجلس الأمن .الموقع على الانترنت :

<http://www.al-masdar.net>

- الانترنتبول - الموقع على الانترنت :

[www. Interpol . int /content/.../Factsheets_EN_sept2012_DCO03](http://www.interpol.int/content/.../Factsheets_EN_sept2012_DCO03)

- المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، (١٩٨٩)، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، الرياض ، انظر إلى : مؤتمر الشرق الأوسط (٢٠٠٩) يناقش كيفية مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على الانترنت:

[http://www. Ameinfo .com/ar- 141339. html](http://www.Ameinfo.com/ar-141339.html)

- موقع مجلس وزراء الداخلية العرب الأمانة العامة للمجلس الموقع على الانترنت:

<http://www.aim-council.org/Pages/default.aspx>

- صحيفة الرياض اليومية ، الصادرة من مؤسسة اليمامة الصحفية ، العدد ١٦٣٣٤ في ١٤ /٣/٢٠١٣ الموقع على الانترنت:

[http://www.alriyadh.com/article 14/3/2013/817249html](http://www.alriyadh.com/article_14/3/2013/817249html)

- EU Extend counter operation until end 2010, Vail bleat

[:http://www.defensenews.com/stary.p.hp?i=u671661.](http://www.defensenews.com/stary.p.hp?i=u671661)

- موقع حلف الناتو على الانترنت :

<http://www.afsouth.nato.int/organization/cc-MAR-Naples/operations/allied-provider/background-html>

- عملية الاتحاد الاوربي ، راجع الموقع على الانترنت:

[http:// www .aco .nato .net.](http://www.aco.nato.net)

- الهيئة العامة للاستعلامات المصرية (بوابتك إلى مصر)، موقف مصر من القرصنة البحرية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ ، الموقع على الانترنت:

[http://new .sis. gov .eglar / lastpage . asp?](http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?)

- اجتماع عربي بالقاهرة ، لبحث آليات التعاون لمكافحة تفاقم ظاهرة القرصنة البحرية ، ٢٠٠٩ م ، الموقع على الانترنت :

<http://arabic.people.com.cn /31662/6537719.html>

- تعاون عسكري يمني مالميزي لمكافحة القرصنة البحرية الموقع على الانترنت :

<http://www.alwatanye.net/55886html>

- الهيئة العامة للشؤون البحرية ، اجتماع لجنة السلامة البحرية بلندن ، اليمن تدعو إلى تكثيف الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية :الموقع على الانترنت :

<http://www.maa-yemen.net/news-php?id=30html>

- خالد بن سلطان ، الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية ، بحث مقدم إلى موسوعة مقاتل من الصحراء ، الإصدار الرابع

www.moqatel.com

- شبكة أخبار النجف الاشرف الموقع على الانترنت :

ww.alnagafnews.net/nagafnews /sendtofireend.php?mid=33805

- مجلة بلادي ، مجلة شهرية عسكرية شاملة تصدر عن وزارة الدفاع العراقية الموقع على الانترنت :

no.43 September 2010Biladdy-magazine@mod.irapiaf.org

- كاظم فنجان الحمامي ، مقالات رجال رأس البيشة ، صوت الحرية ، صحيفة مستقلة ٢٤-١١-٢٠٠٩ الموقع على الانترنت :

www.baghdadtimes.net/arabic/index.php?sid=55530

- صحيفة العراق الالكترونية- ملحق الاستقلال البريدي اليومي صدر في ٢٠١٢/١/١ العدد ١١٣٣١، تشرين الثاني ٢٠١٢، تصدر من المركز العراقي للدراسات الإستراتيجية الموقع على الانترنت :

irapnewspaper.net

الإهداء

إلى والدي العزيز

إلى والدتي العزيزة

إلى زوجتي العزيزة

إلى أصدقائي المخلصين

اهدي إليهم جميعاً جهدي المتواضع

III

إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ
وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا
أَنْ يُقْتَلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ
وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ
الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا
وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ

ω

سورة المائدة من الآية (٣٣)

الخاتمة

تعتبر ظاهرة القرصنة البحرية من أخطر الظواهر الإجرامية التي تهدد مصالح المجتمع الدولي كله ، فقد انتشرت هذه الظاهرة واتسع نطاقها في خليج عدن وجنوب غرب المحيط الهندي قبالة السواحل الصومالية ، كما وصلت إلى السفن المارة قبالة السواحل الكينية وشواطئ تنزانيا ومدغشقر ، ثم امتدت إلى الشرق حتى وصلت السواحل العمانية في بحر العرب وخليج عدن ومضيق باب المندب ، وقد أصبحت تهدد حركة التجارة العالمية تهديداً خطيراً وتندرج بأشد العواقب على الأمن والاستقرار الإقليمي للدول الواقعة على خليج عدن والبحر الأحمر ودول القرن الإفريقي ، وتضر بالملاحة البحرية العالمية وتهدد سلامة البيئة البحرية وقد خلصنا بعد الانتهاء من دراسة هذا الموضوع للعديد من النتائج والتوصيات لعل من أهمها :-

أولاً - النتائج :-

١. تشابه نص المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م بشأن تعريف القرصنة البحرية ، ونص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، فلم تأت أي من الاتفاقيتين بتعريف محدد للقرصنة البحرية ، واكتفت كلاهما بسرد الأعمال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية .
٢. قصرت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، وصف القرصنة البحرية على الأعمال غير المشروعة التي ترتكب في أعالي البحار ، وفي الأماكن التي لا تخضع لسيادة أي دولة ، وبالتالي استبعدت كليهما أعمال القرصنة التي ترتكب ضد السفن الموجودة في المياه الإقليمية للدولة ، على الرغم من إن معظم أعمال القرصنة تحدث في هذه المياه.
٣. إن تعريف القرصنة البحرية في اتفاقيتي قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعامي ١٩٨٨ م ، ٢٠٠٥ م ، يتسم بالعمومية والشمول ، حيث يشمل جميع صور الاعتداء التي يمكن أن تتعرض لها السفن البحرية ، كما يشمل الاعتداء الذي يقوم به طاقم السفينة أو ركابها ضد السفينة ذاتها ، وهذا على خلاف تعريف القرصنة الوارد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م هذا من ناحية ، ومن ناحية أخرى إن تعريف القرصنة البحرية الوارد في اتفاقيتي الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، أوسع من الناحية المكانية ، حيث لم يقيدتها بمنطقة أعالي البحار كما هو الحال في اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ م ، والأمم المتحدة لقانون البحار لعام

- ١٩٨٢ م ، وإنما يشمل جميع ما يقع على السفن المبحرة إلى أعالي البحار أو الخارجة منها ، ولو وقع ذلك في مياه إقليمية خاضعة لسيادة الدولة .
٤. رغم اختلاف فقهاء القانون حول تعريف القرصنة البحرية إلا أنهم متفقون على إن القرصنة البحرية جريمة من جرائم القانون الدولي الجنائي ، وقد استقر العرف والقضاء على اعتبارها عملاً محظوراً وفقاً لإحكام هذا القانون يتوجب العقاب عند وقوعه .
٥. إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، لا تزال تشكل الإطار القانوني الذي يحكم أي إجراءات تتعلق بمكافحة أعمال القرصنة البحرية ، وكذلك تشكل اتفاقية سلامة الملاحة البحرية (اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ م) أساساً يمكن الاستناد إليه في مواجهة بعض الثغرات الموجودة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، فيما يتعلق بإجراءات ملاحقة القراصنة قضائياً .
٦. حرمت الشريعة الإسلامية القرصنة البحرية كإحدى صور الاعتداء على امن وسلامة الملاحة والأرواح والممتلكات في البحار .
٧. إن تاريخ القرصنة البحرية يعود إلى أكثر من (٣٠٠٠) سنة قبل الميلاد ، هذا من حيث وجود الجريمة ، أما التسمية فتعود إلى استخدام اسم القرصنة أول مره لأكثر من (١٤٠) سنة قبل الميلاد .
٨. تقوم جريمة القرصنة البحرية (شأنها في ذلك شأن أي جريمة) على ركنين أساسيين وهما الركن المادي والركن المعنوي ، ويضيف شراح القانون الجنائي الدولي ركناً ثالثاً وهو الركن الدولي ، وبهذا الركن الأخير هو الذي يميز جريمة القرصنة من غيرها من الجرائم الوطنية ويضفي عليها وصف الجريمة الجنائية الدولية .
٩. تأخذ القرصنة البحرية العديد من الصور والتصنيفات ، فقد توصف القرصنة البحرية بناءً على نوع الوسطة المستخدمة ، وقد تصنف بناءً على الأهداف والبواعث ، وقد تصنف بناءً على حجم الاعتداء وخطورته .
١٠. إن القرصنة البحرية تجرم بناءً على القوانين الداخلية للدول استناداً إلى مبدأ الإقليمية ومبدأ شخصية قانون العقوبات ، كما إنها مجرمة في القانون الجنائي الدولي بناءً على الأعراف والاتفاقيات الدولية .
١١. إن هناك العديد من المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية ، منها مبدأ شخصية قانون العقوبات ، ومنها المرور البريء ، ومبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار .

١٢. أعطى القانون الجنائي الدولي الحق لكل دولة أن تقوم بضبط سفن القرصنة البحرية في أعالي البحار ، وفي أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة ، على أن تتم عملية الضبط أو القبض من قبل سفن رسمية مخولة بذلك .

١٣. إذا ضبطت سفينة أو طائرة بشبهة ارتكاب القرصنة البحرية وتبين إن المبررات غير كافية ، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط مسؤولية الخسائر والأضرار التي لحقت بالسفينة أو الطائرة .

١٤. أعطى القانون الجنائي الدولي مهمة التحقيق في جرائم القرصنة البحرية للدول التي قامت بضبط سفن القرصنة ، وتطبق كل دولة ما تنص عليه قوانينها من إجراءات في هذا الصدد .

١٥. أناط القانون الجنائي الدولي بالمحاكم الوطنية في الدول التي قامت بضبط القرصنة مهمة النظر وتوقيع العقاب طبقاً لقوانينها الجنائية .

١٦. لا تخضع القرصنة البحرية لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية ، لأنها ليست من بين الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة .

١٧. على الرغم من التداخل الكبير بين أعمال القرصنة البحرية وأعمال الإرهاب وجريمة خطف الطائرات وأفعال الإرهاب البحري بوصف هذه الجرائم تشكل اعتداءً على السفن والطائرات والممتلكات والأفراد ، إلا إن هناك اختلافات في العديد من الخصائص .

ثانياً - التوصيات :-

في ضوء دراستنا لهذا الموضوع ، وما خلصنا إليه من نتائج ، ولما لمسناه من ثغرات ومشكلات قانونية تتعلق بتعريف القرصنة البحرية وإجراءات مكافحتها بشكل عام ، نطرح بعض التوصيات التي نرى إنها لا تخلو من فائدة ، والتي من أهمها :-

١. ضرورة إعادة النظر في تعريف القرصنة البحرية الذي تضمنته المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، بما يضمن توسيع نطاق الشروط والضوابط التي تطلبها هذه المادة لقيام هذه الجريمة ، وبما يجعله يشمل كذلك أعمال السطو المسلح ضد السفن ، مع وضع تنظيم لإجراءات مكافحتها يتماشى مع قواعد القانون الجنائي الدولي ، خصوصاً مبدأ احترام سيادة الدول الساحلية وسلامتها الإقليمية ، وعلى هذا نقترح أن يكون تعريف القرصنة البحرية هو :- ارتكاب أعمال غير مشروعة أو الاشتراك فيها يكون من شأنها أن تعرض أمن وسلامة الملاحة البحرية للخطر ، بواسطة سفينة أو طائرة على سفينة أخرى في أعالي البحار أو المياه

- الإقليمية للدول التي يرى مجلس الأمن إنها بحاجة لمساعدة المجتمع الدولي لمكافحة هذه الأعمال ، مع مراعاة حكم القانون الجنائي الدولي ، وان لا يكون مصرحاً لها من قبل دولة معينة مما يعرض أمن وسلامة الملاحة البحرية للخطر .
٢. ضرورة تنفيذ الدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، واتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ م ، لكل التزاماتها بموجب هاتين الاتفاقيتين .
٣. أن تقوم الدول التي لم تصادق بعد على اتفاقية سلامة الملاحة البحرية بالتصديق عليها ، نظراً لما يمكن أن تمثله من إطار قانوني مكمل ، يمكن الاستناد إليه لتكملة الثغرات ومواجهة القصور الموجود في اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ م ، خصوصاً فيما يتعلق بإجراءات ملاحقة القرصنة قضائياً .
٤. ضرورة قيام جميع الدول ، بما فيها الدول ذات الصلة بمشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، بتجريم أعمال القرصنة وغيرها من أعمال العنف في البحار في قوانينها الداخلية ، وضرورة التعاون بشكل ايجابي مثمر في مسألة محاكمة القرصنة الذين يتم القبض عليهم ، وكذلك التعاون فيما يتعلق بمعاقبة من ثبتت إدانته من بينهم .
٥. وجوب التعاون بين كل الدول ذات الصلة بمشكلة القرصنة وأعمال السطو المسلح كدولة العلم ، ودولة الميناء ، والدولة الساحلية ، ودولة الجنسية ، وغيرها من الدول التي يكون لها ولاية بنظر هذه الجرائم ، وذلك فيما يتعلق بإثبات الولاية وإجراء التحقيقات ، وإحالة المشتبه بهم إلى المحاكم ، وذلك من أجل معاقبة هؤلاء الأشخاص وعدم إفلاتهم من العقاب ، باعتبار ذلك واحداً من التدابير المهمة في إطار مكافحة هذه الظاهرة .
٦. ضرورة أن تكون تدابير مكافحة القرصنة ، وغيرها من أعمال السطو المسلح ضد السفن ، متماشية في كل الأوقات مع قواعد القانون الجنائي الدولي ، خصوصاً مبدأ احترام سيادة الدول الساحلية وسلامتها الإقليمية ، وان تكون منسجمة مع قواعد القانون الدولي الإنساني .
٧. ضرورة اتخاذ مجلس الأمن الدولي خطوات ايجابية لإنشاء محكمة دولية خاصة لمحاكمة القرصنة ، وذلك لان إجراءات محاكمة القرصنة أمام محاكم بعض الدول ذات الإمكانيات المادية والفنية المحدودة لن تكون ذات اثر فاعل ، نظراً لما تواجهه هذه المحاكمات من صعوبات يتعلق بعضها بالقانون واجب التطبيق ، أو إجراءات المحاكمة وعدم توحيدها ، أو باستقدام الشهود وغيرها من الإجراءات التي لا تتم

- بالصورة المطلوبة ، إلا انه يمكن التغلب على هذه الصعوبات فيما لو تم إنشاء محكمة دولية خاصة للإضطلاع بهذه المهمة .
٨. الاهتمام بالدور الذي يقوم به حرس الحدود أو حرس الساحل في الدول المختلفة في حماية السفن من أعمال القرصنة البحرية ، وضرورة وجود تعاون وثيق بين أجهزة حرس السواحل والجهات الحكومية والشركات الملاحية من اجل أداء مهامها بالتعاون وفعالية .
٩. ضرورة إحكام السيطرة على الأرصفة والموانئ لان ذلك من شأنه أن يحد من عمليات القرصنة البحرية .
١٠. ضرورة اهتمام وسائل الإعلام بجريمة القرصنة البحرية من خلال التركيز على خطورة هذه الظاهرة وآثارها المدمرة وتداعياتها .
١١. أهمية تركيز جميع الدول على معالجة أسباب جريمة القرصنة البحرية دون الاكتفاء بمكافحتها .
١٢. ضرورة أن يكون هناك جهد عربي عملي وفاعل في مكافحة القرصنة البحرية وذلك من خلال عقد الاتفاقيات ، وإرسال قوات بحرية عربية ذات كفاءة عالية إلى المناطق التي تنفشى فيها هذه الجريمة القريبة من السواحل العربية وذلك لحماية السفن المارة في هذه المياه والحد من جريمة القرصنة البحرية .
١٣. ضرورة إيجاد لجنة امن وسلامة الممرات الملاحية ومكافحة القرصنة في العراق تضم كافة الأجهزة المختصة بذلك ومنها القوة البحرية لمكافحة الإرهاب والقرصنة البحرية ، الشركة العامة لموانئ العراق ، قيادة القوة البحرية ، مديرية خفر السواحل والمياه الداخلية ، قيادة قوات حرس المنطقة الرابعة ، لجنة الرقابة العليا في محافظة البصرة ، قوة حماية وزارة النقل في البصرة ، مديرية كمارك المنطقة الجنوبية ، قيادة قوات شرطة محافظة البصرة وقيادة النجدة النهرية لتأخذ هذه القوات المشتركة على عاتقها التصدي بفعالية لأية أعمال قرصنة قد تحصل في المياه الإقليمية أو الداخلية للعراق ، وكذلك التعاون مع الدول المجاورة المطللة على مياه البحر لا سيما في الأجزاء المشتركة أو أعالي البحار .

Abstract

The phenomenon of maritime piracy of the most dangerous criminal phenomena that threaten the interests of the entire international community, have spread this phenomenon and expanded in the Gulf of Aden and the south-west of the Indian Ocean off the Somali coast, also arrived to passing ships off the coast of Kenya and the shores of Tanzania, Madagascar, and then spread to the east until they reached the coast Oman in the Arabian Sea and the Gulf of Aden and the Strait of Bab el Mandeb, has become a threatening international trade movement a serious threat and warning Bookhm consequences for regional security and stability of the countries on the Gulf of Aden and the Red Sea and the Horn of Africa, and detrimental to maritime navigation world and threaten the safety of the marine environment.

If the legal regime of the sea year spends not subject to this sea of any national law, it means that leaves the sea year the scene of the crime and disorder, and when that does not make sense for the purpose for which decides the principle of freedom of the seas goal in the consolidation of peace and security for those crosses, and what was piracy international naval maritime crime, States have been engaged to fight even become maritime piracy a criminal offense according to the domestic laws of the States, has also become a criminal in international criminal law based on international norms and conventions.

The theater has seen international events to commit numerous crimes, maritime piracy, due to the growing impact and implications, became piracy was a crime against the international system, and the vital interests of the people, and the safety and security of the rights and fundamental freedoms of individuals.

The problem with the study of the crime of piracy in the fact that the subject needs to identify and define clear and obvious, and despite the fact that this crime old grandfather, but the jurisprudence of international criminal did not put a specific definition, as well as the case came international conventions vague and not entirely clear in defining the concept of maritime piracy, Perhaps the reason for this is due to the overlap of the crime of crimes similar in other international elements, effects and results.

الخلاصة

ظاهرة القرصنة البحرية من أخطر الظواهر الإجرامية التي تهدد مصالح المجتمع الدولي كله ، فقد انتشرت هذه الظاهرة واتسع نطاقها في خليج عدن وجنوب غرب المحيط الهندي قبالة السواحل الصومالية ، كما وصلت إلى السفن المارة قبالة السواحل الكينية وشواطئ تنزانيا ومدغشقر ، ثم امتدت إلى الشرق حتى وصلت السواحل العمانية في بحر العرب وخليج عدن ومضيق باب المندب ، وقد أصبحت تهدد حركة التجارة العالمية تهديداً خطيراً وتتذر بعواقب وخيمة على الأمن والاستقرار الإقليمي للدول الواقعة على خليج عدن والبحر الأحمر ودول القرن الإفريقي ، وتضر بالملاحة البحرية العالمية وتهدد سلامة البيئة البحرية .

وإذا كان النظام القانوني للبحر العام يقضي بالا يخضع هذا البحر لأي قانون وطني ، فليس معنى ذلك أن يترك البحر العام مسرحاً للجرائم والفوضى ، وعند ذاك لا معنى للغرض الذي من أجله تقرر مبدأ حرية البحار المتمثل في توطيد الأمن والسلام لمن يعبرها ، ولما كانت القرصنة البحرية جريمة بحرية دولية ، فإن الدول ظلت عاكفة على محاربتها حتى باتت جريمة القرصنة البحرية مجرمة بناءً على القوانين الداخلية للدول ، كما أصبحت مجرمة في القانون الجنائي الدولي بناءً على الأعراف والاتفاقيات الدولية .

وقد شهد مسرح الأحداث الدولية ارتكاب العديد من جرائم القرصنة البحرية ، ونظراً لتعاظم آثارها وتداعياتها ، أصبحت القرصنة تمثل جريمة ضد النظام الدولي ، ومصالح الشعوب الحيوية ، وأمن وسلامة وحقوق وحرريات الأفراد الأساسية .

وتكمن مشكلة دراسة جريمة القرصنة البحرية في كون الموضوع يحتاج إلى تحديد وتعريف واضح وجلي ، وبالرغم من إن هذه الجريمة موغلة في القدم ، إلا إن الفقه الجنائي الدولي لم يضع لها تعريفا محددًا ، وكذا الحال جاءت الاتفاقيات الدولية مبهمة وغير واضحة تماما في تحديد مفهوم القرصنة البحرية ، ولعل السبب في ذلك يعود لتداخل هذه الجريمة بجرائم دولية أخرى متشابهة في العناصر والآثار والنتائج .

شكر وتقدير

اشكر الله سبحانه وتعالى المتفرد بالفضل والإحسان على
عونه وتوفيقه لإتمام هذه الرسالة ، كما اخص بالشكر والثناء
إلى أستاذي الفاضل الدكتور (حسن سعيد عداي) المشرف
على هذه الرسالة الذي لم يبخل علي بعلمه ووقته الثمين وكان
لتوجيهاته وآرائه دورٌ بارزٌ في تذليل الصعوبات التي
واجهتني خلال البحث ، ولا يفوتني أن أتوجه بالشكر الجزيل
إلى كافة أساتذة كلية الحقوق جامعة النهريين و اخص منهم
بالذكر الدكتورة (امل فاضل عنوز) والدكتورة (زينب احمد
عوين) وأدعو الله عز وجل أن يجزيهما خير جزاء كما أتقدم
بالشكر إلى الأستاذ الفاضل (علي العلاق) الذي وقف إلى
جانبي في كل ما احتاج إليه لإكمال الدراسة ، وختاماً دعائي
بالتوفيق والنجاح إلى كل من ساعدني وساهم معي في إنضاج
هذا الجهد العلمي المتواضع .

والله الموفق

الباحث

الفصل الأول

ماهية جريمة القرصنة البحرية وصورها

تعتبر القرصنة أو اللصوصية البحرية جريمة بحرية دولية منذ أقدم العصور ولا تزال القرصنة البحرية بما تعنيه في أبسط صورها من نهب وسلب واغتصاب وخطف واحتجاز غير مشروع للسفن ومن عليها تشكل اعتداءً خطيراً على مبدأ حرية الملاحة في البحار، وما يستلزمه، احترام هذا المبدأ من توفير الأمن والأمان للملاحة البحرية، لذلك اجتهد الفقه الجنائي منذ وقت بعيد في تعريف القرصنة البحرية في محاولة منه للوصول إلى حلول للقضاء على هذه الظاهرة الخطيرة أو الحد منها.

وبناء عليه ارتأينا أن نقسم هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث، نتصدى في الأول منه لتعريف جريمة القرصنة البحرية، وفي الثاني سنتناول صور جريمة القرصنة البحرية، ونخصص المبحث الثالث لأوجه الشبه والاختلاف، بين جريمة القرصنة البحرية وما يشابهها من جرائم، كما يأتي :

المبحث الأول

تعريف جريمة القرصنة البحرية

لما كانت القرصنة البحرية تعد واحدة من الظواهر التي طالما شكلت تهديداً مستمراً لأمن المجتمع الدولي واستقراره من واقع تأثيرها المتنامي على حرية الملاحة، وسلامة التجارة الدولية عبر العديد من الممرات البحرية الحيوية حول العالم، فإن التوصل إلى تحديد ماهية هذه الجريمة والوقوف على الضوابط اللازمة لقيامها يعد واحداً من الأولويات الهامة التي سعى إليها المجتمع الدولي قديماً وحديثاً، أملاً في تحديد التدابير والآليات والإجراءات الفاعلة لمواجهة هذه الظاهرة ومعاقبة القائمين عليها.

وسيتحدد تعريف جريمة القرصنة البحرية في مطلبين، يخص الأول للاتجاه التقليدي لتعريف القرصنة البحرية، وونتناول في المطلب الثاني الاتجاهات الحديثة في تعريف القرصنة البحرية وكما يأتي :

المطلب الأول

الاتجاه التقليدي في تعريف القرصنة البحرية

في دراستنا للاتجاه التقليدي نعرض أولاً لتعريف القرصنة البحرية في الفقه الدولي ، ثم نبحث مفهومها في الاتفاقيات الدولية في الفرعين التاليين :-

الفرع الأول

تعريف القرصنة البحرية في الفقه الدولي

لقد تعددت تعريفات جريمة القرصنة البحرية باختلاف وجهات نظر فقهاء القانون الدولي في تحديد تلك الظاهرة والعناصر المكونة لجريمة القرصنة البحرية ، تعرف القرصنة البحرية للدلالة على أعمال التعرض للاعتداء خلال تنقلهم وتجارتهم عبر البحار ، فقد أشارت معاجم اللغة العربية مثل (المعجم الوسيط)^(١) ، الى ان هذا اللفظ اعجمي الاصل ، ثم تم تعريبه واحيل الى اللغة العربية ، والمصطلح يشير إلى إن القرصان هو لص البحر ، وجمع القرصان : قراصنة ، وتعرف القرصنة على انها السطو على السفن ، وتستعمل كلمة (PIRACY) في اللغة الانكليزية للدلالة على القرصنة ومعناها : الشخص الذي يرتكب جريمة القرصنة بواسطة السفن ، أو الشخص الذي يقوم بالسلب والنهب في البحار والقرصنة اصطلاحاً : هي ما يقوم به الأفراد في أعالي البحار من جرائم غير مشروعة وموجهة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة لتحقيق غاية خاصة للقائمين بها وفي هذا السياق سوف نعرض جانباً من محاولات الفقه لتعريف القرصنة البحرية وكما يأتي :

أولاً : تعريفات فقهاء القانون الدولي للعرب للقرصنة البحرية والتي تتمثل بما يأتي :-

١- (إن القرصنة عبارة عن إتيان أعمال إكراه أو ابتداء إتيان هذه الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة ، من خلال اعتراض وسيطرة سفينة (القارصنة) على السفن خارج نطاق اختصاص أي دولة متمدنة)^(١) .

يلاحظ على هذا التعريف إن عناصر جريمة القرصنة البحرية تتمثل في :

أ - أعمال الإكراه سواء كانت موجهة للمال أم الأشخاص .

(١) محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم (قانون السلام) منشأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٧٠ ، ص ١٣٢ .

ب - يجب أن ترتكب هذه الأعمال في أعالي البحار ، 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 .

ج - إلا تكون بوكالة مشروعة ، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي ، سواء بالقياس لمن يأتي هذه الأعمال بذاته أم لمن أمر بمباشرتها (١) .

٢- إن القرصنة البحرية هي ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من أعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص أو الأموال ، المستهدفة تحقيق منفعة خاصة للقائمين بها(٢) .

نستخلص من هذا التعريف توافر ثلاثة شروط حتى يمكن القول بوجود جريمة قرصنة

بحرية بالمعنى القانوني السليم ، وهذه الشروط هي :

أ - شرط يتعلق بطبيعة العمل وهوية القائمين به ، وقوام هذا الشرط قيام بعض الأفراد بأعمال عنف غير مشروعة موجهة ضد الأشخاص أو الأموال .

ب - شرط مكاني ، قوامه وقوع الأعمال غير المشروعة في البحر العالي .

ج - شرط يتعلق بالباعث أو الغاية ، بحيث يجب وقوع الأعمال غير المشروعة لغرض تحقيق مصلحة مادية خاصة للقائمين بها (٣) .

٣ - القرصنة البحرية هي : ((كل عمل غير شرعي من أعمال العدوان (السلب - الاستيلاء) يرتكبه أشخاص على ظهر سفينة خاصة في أعالي البحار ، أو يحاولون ارتكابه ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى أو ضد السفينة الأخرى نفسها بقصد النهب والسلب))(٤) .

٤ - إن القرصنة البحرية هي : (اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول ، ويكون الغرض منه الحصول على مكاسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص) (٥) .

٥ - إن القرصنة البحرية هي : (ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال) (٦) .

(١) محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم (قانون السلام) ، مرجع السابق ، ص ١٣٣ .

(٢) محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٦ ، ص ٣٤٠ .

(٣) محمد سامي عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ٣٤١ .

(٤) محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي العام ، مطبعة النهضة الجديدة ، القاهرة ، ١٩٨٦ ، ص ٤٥٥ .

(٥) محمد حافظ غانم ، مذكرات في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٣ ، ص ٣٢٧ .

(٦) عبد العزيز محمد سرحان ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٠ ، ص ٤٥٥ .

٦- القرصنة البحرية هي : (كل اعتداء مسلح يقع في اعالي البحار من سفينة لحسابها الخاص ، مستهدفاً السلب والنهب للسفن أياً كانت جنسيتها ، أو خطف أو سلب الأشخاص الموجودين عليها ، أو الأمرين معاً)^(١) .

ويلاحظ على هذا التعريف انه لا يقصر القرصنة على منطقة أعالي البحار وحدها ، بل يسمح بامتداد وصف القرصنة على أعمال الاعتداء المسلح التي تقع في أي منطقة من البحار خارج نطاق البحر الإقليمي ، غير انه يقصر أعمال القرصنة على أعمال الاعتداء المسلح ، في حين إن القرصنة يمكن أن تقع بأعمال العنف المادي ، أو التهديد باستخدام العنف أو حتى بأعمال الخداع والغش والاحتيال بنية السلب أو النهب أو الاحتجاز^(٢) .

٧- القرصنة البحرية هي : (أعمال العنف التي تتم ضد الأشخاص والأموال بغير حق مشروع في أعالي البحار ، وتضر بأمن وسلامة الملاحة البحرية)^(٣) .

٨ - وعدها غيرهم : (كل أعمال التمرد والعصيان التي يقوم بها الملاحون داخل السفينة ، إذا نجحوا في هدفهم بالاستيلاء على السفينة التي يقودونها حتى دون إحداث أي ضرر ، لنهب هذه السفينة أو الاستيلاء على سفن أخرى)^(٤) .

٩ - ويؤكد بهجت عبد الله : أنها ((تشمل أعمال العنف التي تتم ضد الأشخاص أو الأموال بغير حق مشروع في اعالي البحار))^(٥) .

١٠ - في حين يعتبر جانب من الفقه العمل من قبيل القرصنة البحرية إذا توافرت فيه العناصر الآتية:^(٦)

أ - أن يكون من الأعمال الإجرامية (عمل غير مشروع) .

ب - أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال ، أو الأمرين معاً .

ج - أن يتم بقصد تحقيق منافع أو أغراض شخصية .

د - أن يتم في البحار العالية ، أي في مكان لا يخضع لسلطة أي دولة .

ثانياً : تعريفات فقهاء القانون الدولي الأجانب للقرصنة البحرية .

يسجل الباحث ادناه بعض التعريفات العالمية التي تخدم ثيمة البحث :

(١) علي صادق ابو هيف ، مرجع سابق ، ص ٣٣٥ .

(٢) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ١٣ .

(٣) الشافعي محمد بشير، القانون الدولي العام في السلم والحرب، دار الفكر العربي، القاهرة، ١٩٧٩، ص ٢٠٨ .

(٤) محمد طلعت الغنيمي، الوسيط في قانون السلام ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٨٢، ص ٨٣٣ .

(٥) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية ، الرياض ، ١٩٩٠، ص ١٧ .

(٦) حامد سلطان ، عائشة راتب ، صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، ط٤ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٧ ، ص ٦٢١ .

- ١- يعرف الفقيه ديبوي (Dupuy) القرصنة البحرية بأنها : (اعتداء على أشخاص أو أموال على متن سفينة في أعالي البحار ، أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة)^(١) .
- ٢- أما روزي (Ruzie) فيعرفها بأنها : (أعمال الاعتداء أو الاحتجاز غير المشروع التي تتعرض له السفن في أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع لسيادة الدول بقصد السلب أو النهب)^(٢) .
- ٣- ويرى الفقيه الانكليزي كونيل (Connell) إن القرصنة البحرية هي : (كل سرقة أو محاولة سرقة تقع في البحار العالية)^(٣) .
- ٤ - ويعرف دوبونت (DuPont) القرصنة البحرية بأنها : (كل أعمال العنف أو الاعتداء أو الاحتجاز غير المشروع التي ترتكب على متن سفينة في البحر العام بنية تحقيق منافع أو مكاسب خاصة)^(٤) .
- ٥ - أما ديلون (Dillon) فان القرصنة البحرية عنده تعني : (الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار العالية أو في إبه منطقه خارج المياه الإقليمية للدولة بنية ارتكاب السرقة أو بنية استخدام القوه لإتمام السرقة أو إي جريمة اخرى)^(٥) .
- ٦ - ومن وجهة نظر الفقيه ليفيبر (Lefebre) ، إن القرصنة البحرية هي : (كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة)^(٦) .
- ٧ - وعرف القرصنة البحرية الفقيه بيلا (Pella) بأنها: (أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة ، وهي موجهة ضد الأشخاص أنفسهم ، أو من اجل سلب أموالهم ، في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة ، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها)^(٧) .
- ٨ - وعرفها المكتب البحري الدولي في باريس : بأنها (كل عمل يتم على متن السفينة لغرض ارتكاب السرقة أو لغرض ارتكاب أي جريمة اخرى)^(٨) .

(1) P.M.Dupuy, Droit international public ,dalloz , paris, 2006/p.782.

(2) D.Ruzie, Droit international public,15 e edition , dalloz , paris 2000,p.142

(3) D.P.Connell,international law,published by Stevens and sons,London, 2007,p.317

(4) M , DuPont , le terrorism aerien : De l evolution de al menace a la riposte duroit a la piraterie aerienne , Revue francaise de droit aerien et spatial ,2001p.395.

(5) D. Dillon, Maritime piracy: Defining the problem , Revue de droit commercial maritime , aerien et des transports , 2003, P.87.

(6) A.s. le febre, la communaute international al passaut de la piraterie , Revue de droit maritime francais , 2005,p.387.

(7) Pella – v- LA repression de la piraterie hague recueil , 1926p169.

(8) M.R. Gouilloud , Droit maritime , pedone , paris ,1999.p.213

٩- وعرفت المنظمة البحرية الدولية القرصنة البحرية بأنها (كل عمل من أعمال العنف أو الأحتجاز أو الأعتداء أو التهديد بالأعتداء يرتكب ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متنها في المياه الدولية ، أو في المياه التي لا تخضع لاختصاص وسيادة الدولة)^(١) .

ويرى الهواري : بأنه أيا كان اختلاف فقهاء القانون الدولي العرب أم الأجنب حول تعريف القرصنة البحرية ، إلا إنهم متفقون على إنها جريمة من جرائم القانون الدولي ، وقد استقر الفقه والقضاء على اعتبارها عملاً محظوراً وفقاً لأحكام هذا القانون يستوجب العقاب عند وقوعه سواء في التشريعات الجنائية الوطنية أم التشريعات الجنائية الدولية^(٢) .

الفرع الثاني

تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

كان أول من عرف القرصنة البحرية هو مشروع الاتفاقية الذي أعدته جامعة هارفارد عام ١٩٣٢ ، والذي سارت عليه الاتفاقيات اللاحقة في هذا الشأن ، فقد عرفت القرصنة البحرية بأنها : (أعمال العنف التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة ، وتتمثل في أعمال العنف أو السلب أو النهب لغاية خاصة ومن غير غرض مشروع ، بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه)^(٣) .

وقد وجد الباحث ان هناك محاوله رسمية لوضع تعريف لجريمة القرصنة البحرية ، تلك التي قامت بها لجنة القانون الدولي أثناء إعدادها لمشروع اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، ذلك التعريف الذي تضمنته المادة (١٥) من هذه الاتفاقية ، ليكون بذلك أول تعريف تتضمنه اتفاقية دولية لهذا المصطلح ، ثم جاءت بعد ذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، تتضمن في مادتها (١٠١) تعريفاً مشابهاً تماماً للتعريف الذي تتضمنته المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨^(٤) .

وفي تناولنا للاتجاه التقليدي للاتفاقيات الدولية بهذا الصدد نعرض أولاً لتعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ أمّا ثانياً فسنتناول تعريفها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، وذلك على النحو الآتي :

أولاً - مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م .

(١) R- Goy, Traite du nouveau droit de la mer , Bruylant ,2003,p.239.

(٢) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٢ .

(٣) شبكة النت الموقع : [http:// www. law of Libya .com/forum/f27/t8566.html](http://www.lawofLibya.com/forum/f27/t8566.html)

(٤) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

نظمت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية ، وذلك في المواد من ١٤ - ٢٢ منها ^(١).

إلا أنها لم تأت بتعريف محدد للقرصنة البحرية واكتفت بسرد الأعمال التي تعد من قبيل القرصنة وذلك في المادة (١٥) منها والتي تنص على ما يأتي :

١ - (أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني ، والسلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة :

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

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

٢ - أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بان السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة .

٣- أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة (١) أو (٢) من هذه المادة .

وقد أضافت المادتان (١٦) و (١٧) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار إليها حالتين هما :

١ - (أعمال القرصنة كما حددتها المادة (١٥) والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية ، أو سفينة حكومية ، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها .

٢ - تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي عدتها المادة (١٥)

وتنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الاعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين) ^(٢).

ثانياً - مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

إن استقراء الوثائق الدولية التي عيّنت بتعريف جريمة القرصنة ، يوضح إن اتفاقية

جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، كانت أول الاتفاقيات الدولية التي تضمنت تعريفاً لهذه

(١) اتفاقية جنيف لأعالي البحار وقعت في جنيف بتاريخ ٢٩ ابريل ١٩٥٨ ، ودخلت حيز النفاذ في ٣٠ سبتمبر ١٩٦٢ ، جاءت اتفاقية جنيف بعد قيام هيئة الأمم المتحدة عام ١٩٤٥ م ، التي عملت على نشر السلام في البر والبحر ، وعملت أيضاً على تطوير قواعد القانون الدولي فضمت قواعد خاصة بشأن البحار في عام ١٩٥٧ ، وعقد المؤتمر في عام ١٩٥٨ م ، وذلك بحضور مندوبين عن ثمانية وستين دولة ، انظر :

.Brownlie, Ian(1990),principles of public international law,(4st edn)Oxford,p. 239
الأمم المتحدة سلسلة المعاهدات،المجلد ٤٥٠، ص٨٢ ، انظر: سفيان محمد احمد خزاعله ،مرجع سابق، ص ٤١ ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

(٢) شبكة النت الموقع منتدى العلوم السياسية ، عمان : www .Omanega .net

الجريمة وتحديدًا للشروط والضوابط اللازمة لقيامها ، ثم جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لتكرر في مادتها (١٠١) نفس التعريف الذي تضمنته من قبل اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ عن طريق تعداد الأعمال التي تشكل جريمة القرصنة ، حيث نصت المادة (١٠١) من هذه الاتفاقية^(١) ، والمشابهة تماما لنص المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ . على : ((إن أي عمل من الأعمال الآتية يشكل قرصنة)) ، علما ان العراق قد صادق على هذه الاتفاقية بالقانون رقم ٥٠ لسنة ١٩٨٥ .

أ - أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلباً يرتكب لأغراض خاصة ، من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ، ويكون موجهاً في أعالي البحار :

١ - ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة .

٢ ضد أشخاص أو ضد سفينة أو طائرة أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة .

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

ج - أي عمل يحض على ، ارتكاب احد الأعمال المذكورة في الفقرتين (أ ، ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها .

ومن استقراء هذا التعريف يمكن استخلاص الشروط اللازمة لقيام جريمة القرصنة البحرية ، والتي يمكن إجمالها في الشروط الآتية :-

أولاً / ارتكاب أعمال العنف غير المشروعة في أعالي البحار :

يتمثل الشرط الأول في ارتكاب فعل إجرامي في أعالي البحار وفي استخدام القوة أو التهديد باستخدامها ، أو أي عمل غير قانوني من أعمال الاحتجاز أو السلب أو النهب ، يصدر عن طاقم سفينة خاصة أو من الأشخاص الموجودين على ظهرها ، ويكون موجهاً ضد أشخاص أو أموال على ظهر سفينة أخرى ، كما إن إجبار السفينة على تغيير خط سيرها وعرقله الملاحة البحرية ، أو القيام بسلبها ، أو إلزام الركاب بمغادرة السفينة ثم القيام بإغراقها يعتبر من قبيل أعمال القرصنة^(٢) .

(١) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، شبكة الانترنت الموقع :

index.phpwww.marefa-org

(٢) محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٧٥ ، ص ١٨٢ ، احمد ابو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ ، ص ٣٤٨ .

والعنف بالنسبة لجريمة القرصنة لا يختلف مفهومه في نطاق القانون الدولي عن مفهومه في نطاق القانون الجنائي الوطني ، فالعنف هو كل وسيلة قسرية يمكن أن تؤدي إلى شل إرادة المجني عليه في المقاومة وبالتالي فإنه يشمل كل أفعال العنف ضد الحياة أو ضد الكرامة الإنسانية ، كما يشمل أيضاً أعمال العنف المعنوي ^(١) .

وكذا الحال بالنسبة إلى أعمال الغش أو الخداع التي يلجأ إليها القراصنة في عرض البحر تعتبر من قبيل الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة ، طالما كانت الغاية النهائية من استخدامها هي التوصل إلى السيطرة على السفينة أو الاستيلاء على ما بها من أموال أو أشخاص ، وذلك لان الاستيلاء على السفينة أو حجزها أو سرقتها لا يتوقف عند حد استخدام أفعال العنف ، وإنما يمكن أن يتم بأي طريقة تؤدي إلى تسهيل السيطرة عليها أو سلبها ^(٢) .

أما بالنسبة لأعمال الاحتجاز ، فيعني بها تلك التي تهدف إلى أعاقبة السفينة ومن عليها بالإكراه ، وإجبارها على السير في وجهة معينة ، أو احتجازها إلى حين قيام المسؤولين عنها بدفع فدية معينة ، أو تنفيذ مطالب خاطفيها ، أما أعمال السلب والنهب فهي التي تتم ضد ما تحمله السفينة من بضائع وأموال ^(٣) .

كما واعتبرت اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ من أعمال القرصنة أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة ، ويعتبر العمل في هذه الحالة من قبيل الاشتراك في ارتكاب جريمة القرصنة ، فهو اشتراك بالمساعدة في تشغيل السفينة أو الطائرة ، بشرط أن تقع الجريمة بناء على هذه المساعدة ، وينطبق على الشريك وصف الفاعل الأصلي ، إلا انه يشترط أن يقوم بالاشتراك طواعية ، فلو أكره على القيام بالعمل من خلال إكراه مادي أو معنوي ، انتفى عنه وصف الاشتراك لعدم توافر القصد الجنائي ^(٤) .

ثم أضافت الاتفاقية إن أي عمل يحرض على ارتكاب احد الأفعال السابقة أو يسهل عن عمد ارتكابها هو عمل من أعمال القرصنة ، ويدخل ذلك أيضاً في أعمال المساهمة الجنائية بالتحريض أو المساعدة ، وهو عكس الاتفاق ، ^(٥) لان في التحريض تكون إرادة المحرض

(١) عبد الواحد محمد الفار، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٩٥، ص ٤٥١ .

(٢) المرجع السابق، ص ٤٥٢ .

(٣) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق، ص ١٨ .

(٤) حسنين عبيد ، مرجع سابق ، ص ٢٦٧ .

(٥) التحريض : هو جعل فكرة الجريمة لدى شخص ثم تدعيمها كي تتحول إلى تصميم على ارتكابها ، بينما الاتفاق : هو انعقاد إرادتين أو أكثر على ارتكاب جريمة ، ويفترض الاتفاق عرض من احد الطرفين صادفه قبول من الطرف الآخر ، محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٩ ، ص ٤٣٥ ، صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولي العالم ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٧ ، ص ٨٧١ .

اقوى من القائم بالتنفيذ، أما في الاتفاق الجنائي فتتعادل الإيرادات حول ارتكاب الفعل الجنائي (١) .

ثانياً / أن تقع أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو أموال في أعالي البحار أو في أي مكان آخر لا يخضع لولاية أي دولة .

تطلبت المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ، ومن قبلها المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار ، شرطاً إضافياً لقيام جريمة القرصنة البحرية ، يتمثل في ضرورة ارتكاب أعمال العنف غير المشروع أو الاحتجاز أو السلب ضد السفينة ، حال تواجدها في منطقة أعالي البحار أو في أي منطقة تقع خارج ولاية أية دولة ، ومعنى ذلك إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار تستبعد من نطاق أعالي البحار الداخلية والمياه الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة (٢) .

هكذا نجد إن الاتفاقية قد قصرت النطاق أو الحيز الجغرافي لأرتكاب أعمال القرصنة على مناطق أعالي البحار أو أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة ، وبالتالي لو وقعت أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب أو النهب في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة فلا تُعدّ أعمال قرصنة ، وذلك بصرف النظر عن الأشخاص القائمين بهذه الأعمال وأيا كانت أهدافهم ، لان مثل هذه المناطق تخضع لاختصاص وسيادة الدولة الساحلية التي تتبعها هذه المناطق وحدها وفقاً لمبدأ الإقليمية القانون الجنائي الذي يعتبر المياه الإقليمية جزءاً من الأراضي والمياه الداخلية (٣) ، وتطبيقاً لذلك حكمت محكمة استئناف لندن بان الأفعال التي ترتكب في نهر داخلي لا تعتبر جريمة قرصنة (٤) .

وقد تكون الحكمة من قصر جريمة القرصنة على ما يرتكب من أعمال عنف غير مشروعة في أعالي البحار ، هي إن أعالي البحار لا تخضع لسيادة دولة ، أو أي ولاية ، أو أي هيئة دولية ، ولا توجد شرطة دولية أو سلطة دولية تشرف على حفظ الأمن والنظام ، وتحافظ على حرية الملاحة وتمنع ارتكاب الجرائم في هذه المنطقة من البحار ، (٥) ، لذلك جاءت اتفاقية قانون البحار ومنحت الاختصاص بضبط ومعاقبة الجرائم التي تقع في أعالي البحار لجميع

(١) محمود نجيب حسني ، مرجع سابق ، ص ٤٣٨ ، صلاح الدين عامر ، مرجع سابق ، ص ٨٧٢ .

(٢) محمد سامي عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ٣٤١ ، وراجع عكس ذلك الرأي ، إبراهيم العناني ، القانوني الدولي العام ، ط ٥ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٥ ، ص ٥٨٣ . حيث يرى إن المنطقة الاقتصادية الخالصة تنتمي إلى مناطق أعالي البحار .

(٣) محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، مرجع سابق ، ص ١٨٤ .

(٤) Touret – Corinne – LA piraterie au vingtieme siecle – L.G .D.J.paris-1998-p.35.

(٥) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٢٧ ، عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٣١ .

الدول وتضع على عاتق جميع الدول الالتزام بان ((تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أي دولة))^(١) .
ثالثاً / أن يستهدف القائمون بإعمال العنف غير المشروعة تحقيق مصلحة مادية خاصة بهم .

لقد اشترطت المادة (١٠١/أ) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لوقوع جريمة القرصنة استهداف القائمين بأعمال العنف غير المشروعة تحقيق مصلحة مادية خاصة بهم حيث تنص المادة المذكورة على انه يعد من أعمال القرصنة : (أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب ، يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة) وقد تتمثل المصالح الخاصة التي يستهدف القراصنة تحقيقها في إنها أعمال السلب أو النهب للأموال التي على ظهر السفينة ، أو احتجاز السفينة أو الطائرة ومن على متنها وأخذهم كرهائن ، والمطالبة بفدية من ملاك السفينة أو من دولتها^(٢) .
وقد يكون سبب أعمال العنف الاختلال العقلي أو الاضطراب العاطفي ، كما قد يكون الهدف هو الاستيلاء على الأموال^(٣) ، وقد يكون سبب أعمال العنف التي يرتكبها القراصنة مجرد حب الشهرة والظهور ، أو مجرد إشاعة الفوضى والذعر في البحار ، أو حتى الثأر والانتقام^(٤) .

وقد أثار وضع شرط الأغراض الخاصة في اتفاقية ١٩٥٨ ، والإبقاء عليه في اتفاقية ١٩٨٢ ، الكثير من الصعوبات عند تطبيقه على العديد من حوادث العنف غير المشروعة التي ارتكبت ضد السفن في أعالي البحار وهذا ما حدا بفريق من الفقهاء تفسير عبارة (لأغراض خاصة) بأنه يشير إلى تطلب قصد جنائي غير مشروع هو أن يكون الدافع أو الباعث على ارتكاب القرصنة تحقيق مصالح شخصية أو مكاسب خاصة للقائمين بها ، إضافة إلى اشتراط تحقق القصد الجنائي العام ، المتمثل في ارتكاب أعمال القرصنة مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلامة وحرية الملاحة في البحار وإرادة إحداث تلك الأفعال^(٥) .

بينما يذهب الرأي الغالب في الفقه الدولي إلى انه يكفي لقيام جريمة القرصنة القصد الجنائي العام ، وانه لا معنى لاشتراط قصد خاص أو نية خاصة ، هو تطلب تحقيق مصالح خاصة لمن يأتي هذه الأفعال ، لان ذلك من شأنه إعفاء بعض الحالات من العقاب رغم

(١) تنظر : المادة (١٠٠) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٢) مصطفى مصباح دباره ، مرجع سابق ، ص ٢٥٤

(٣) هيثم الناصري ، خطف الطائرات ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، ١٩٧٦ ، ص ١٢ .

(٤) Jose Luis Jesus , Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea , Legal aspects ,I.M.C.L, vol.18,NO,3,2003

(٥) حامد سلطان ، عائشة راتب ، صلاح الدين عامر ، مرجع سابق ، ص ٥٩٢ .

خطورتها على حرية الملاحة في البحار ، لكون الباعث عليها سياسياً أو ضرب المصالح الاقتصادية لدولة أخرى (١) .

كذلك لا عبرة بالباعث على ارتكاب الجريمة لأنه لا يدخل ضمن عناصر القصد الجنائي ، كما لا عبرة بالباعث سواء أكان شريفاً أم دنياً ، إنما تأثيره ينحصر فقط على تشديد العقوبة أو تخفيفها .

رابعاً / أن تتم أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب من قبل ركاب طاقم سفينة خاصة ضد سفينة أخرى (شرط السفينتين) .

تتشرط اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في مادتها (١٠١) لوصف أعمال العنف غير المشروع في البحار بأنها قرصنة أن ترتكب بواسطة سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ما عليها من أشخاص أو ممتلكات ، بمعنى آخر يشترط لقيام جريمة القرصنة ضرورة انخراط سفينتين في العملية إحداهما السفينة المعتدية والأخرى السفينة المعتدى عليها (٢) .

وكذا الحال إذا تمرد طاقم سفينة حربية أو سفينة حكومية عامة وقام بأرتكاب أعمال العنف في البحار لتحقيق منافع أو مصالح خاصة بهم ، فإن ذلك يقضي على السفينة الحربية في هذه الحالة وصف القرصنة وعلى الأعمال التي قام بها الطاقم بأنها أعمال قرصنة ، ماداموا قد تمكنوا من السيطرة على السفينة واستخدموها في ارتكاب ، أعمال عنف لتحقيق منافع أو مصالح خاصة بهم (٣) .

وعلى هذا نصت المادة (١٠٢) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ ، على انه : ((إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعروفة في المادة (١٠١) سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة ، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة خاصة)) .

ويفرق البعض بين تمرد السفينة الحربية ضد دولتها وتمرداها ضد سفن الدول الأخرى ، ويرى إن السفينة الحربية التي تقوم بأعمال السلب والنهب والعنف والاحتجاز ضد سفن الغير تعتبر سفينة قرصنة ، وإن التمرد أو الثورة ، يجب أن يتم في مواجهة دولة السفينة وليس في مواجهة غيرها من الدول ، ويذهب إلى أن السفينة الحربية التي تمردت ضد دولتها وتقوم

(١) عبد الواحد الفار ، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، مرجع سابق ، ص ٤٥٣ ، محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم (قانون السلام) مرجع سابق ، ص ١١٣٨ ، حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٥٨ .

(٢) محمد سامي عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ٣٤٤ .

(٣) جعفر عبد السلام ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٦م ، ص ٥٦٨ .

بأعمال العنف والاحتجاز والسلب والنهب ضد سفن دولتها لا تعتبر من وجهة نظرها سفينة قرصنة ، ولا يجوز للدول الأخرى التدخل في تلك العمليات ، مادام إنها لا تتصدى لسفن الغير ولم تصل إلى المياه الإقليمية لدولهم ، فان مثل هذه الحالة (من وجهة نظرهم) أشبه بحالة المنازعات المسلحة غير الدولية التي يقوم بها ثوار تحت قيادة معينة ، وعلى إقليم دولتهم مع استخدام السلاح ، والسفينة نوع من أنواع ذلك السلاح (١) .

ويلاحظ على هذا الرأي انه مخالف لنص المادة (١٠٢) من اتفاقية قانون البحار ، حيث إن النص لم يفرق بين حالة تمرد السفينة الحربية ضد دولتها وحالة تمرداها ضد الغير ، وإنما اعتبرت خروج طاقم السفينة الحربية أو السفينة الحكومية العامة على القوانين الحكومية لدولتها، وارتكابه أعمال عنف أو سلب أو نهب لتحقيق مصالح خاصة بهم يضيفي على السفينة الحربية وصف سفينة قرصنة وعلى طاقمها وصف القراصنة ، بغض النظر عن جنسية السفن المعتدى عليها فالعبرة بطبيعة الأفعال التي ترتكبها السفينة بان تكون من أعمال القرصنة المذكورة في المادة (١٠١) من الاتفاقية ، ولا عبرة بجنسية المجني عليهم أو جنسية السفن المعتدى عليها (٢) .

فهذه الشروط التي وضعتها اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ هي ذات الشروط التي وردت في اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ ، أما أن تتعلق بطبيعة العمل الإجرامي وكونه من أعمال الإجرام أو أعمال العنف غير المشروعة ، وأما أن تتعلق بمكان ارتكابه ، واشترط ارتكابه في منطقة أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع لولاية أي دولة ، وأما أن تتعلق بالبائع أو الدافع على ارتكاب العمل الإجرامي ، وهو تحقيق مصالح مادية خاصة بمرتكبي أعمال القرصنة ، وأما أن تتعلق بهوية القائمين بتلك الأعمال ، فإذا توافرت هذه الشروط اعتبر العمل قرصنة ، ولا شأن له بجنسية السفينة أو الطائرة المعتدى عليها أو السفن أو الطائرات المستخدمة في ارتكاب أعمال القرصنة .

وقد أشارت إلى هذا الحكم كل من المادة (١٨) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار ، لعام ١٩٥٨ م ، والمادة (١٠٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، حيث نصت على انه : ((يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من إنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها)) .

(١) عبد المنعم داوود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٩ م ، ص ٢٤٣ .

(٢) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٤٢ .

المطلب الثاني

الاتجاهات الحديثة في تعريف القرصنة البحرية

للمطالب التي لحقت باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في تعريفها للقرصنة ، فقد ظهرت محاولات حديثة لإبرام اتفاقيات دولية لتلافي أوجه النقص التي شابتها، كان من أهمها اتفاقية روما لعام ١٩٨٨م ، لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، والاتفاق الإقليمي لمنع ومعاينة أعمال القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في منطقة آسيا ، والمعروف باتفاق ريكاب (Recaab) ، وفي هذا المطلب سنقوم بإلقاء الضوء على تعريف القرصنة البحرية الوارد في كل منها وذلك في الفرعين الآتيين :

الفرع الأول

مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام ١٩٨٨

عنيت المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٨٦ بإعداد مشروع هذه الاتفاقية ، ثم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع في روما للفترة من ١ - ١٠ مارس ١٩٨٨ في مدينة روما ، وأسفر عن اعتماد اتفاقية روما لمنع ومعاينة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار ، وذلك في ١٠ مارس ١٩٨٨ ، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ الفعلي في عام ١٩٩٢ ، كما ألحق بها بروتوكول لحماية الأرصفة البحرية وغيرها من المنشآت العائمة الثابتة الموجودة في منطقة الأمتداد القاري ^(١) .

وفي البداية أخرجت هذه الاتفاقية من نطاق تطبيقها السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة لأغراض حكومية خالصة ، وهي بذلك تعترف بالحصانة القضائية التي تتمتع بها السفن الحربية والسفن الحكومية ^(٢) ، والتي اعترفت بها من قبل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ في مادتها الثلاثين والتي : ^(٣) قررت تمتع السفن الحربية والسفن الحكومية المستخدمة في خدمة حكومية أو لأغراض حكومية خالصة بحصانة قضائية ضد القبض والاحتجاز والتفتيش والتحقيق والمحاكمة ، حتى لو ارتكبت مخالفة لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ، ولا يحق لهذه الأخيرة إلا أن تطلب منها مغادرة بحرهما الإقليمي على الفور^(٤) ، ومن

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٢٠ ، وراجع :

Bed Ewing (KURT) ,le rol de l'union europeenne dans la lutte contre la piraterie, C.E.D, Doca/2037,4juin2009,pp.11,12.

(٢) المادة الثالثة من اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ ، انظر : إبراهيم العناني ، النظام الدولي الأمني ، المطبعة التجارية الحديثة ، القاهرة ، ١٩٩٧ ، ص ١٥٩ .

ناحية أخرى فان الاتفاقية لا تنطبق على الرحلات البحرية الساحلية ، أو الرحلات الملاحية التي تبدأ و تنتهي داخل البحر الإقليمي لنفس الدولة (١) .

ومعنى ذلك إن اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ لا تنطبق إلا على الرحلات الدولية ، أي على السفن التي تبحر خارج نطاق البحر الإقليمي لدولة علم السفينة ، وعلى هذا الحكم نصت المادة الرابعة من الاتفاقية السابقة بقولها : (تطبق الاتفاقية على السفينة إذا كانت مبحرة أو مخططاً لها أن تبحر نحو أو عبر أو من المياه الواقعة وراء الحد الخارجي للبحر الإقليمي لإحدى الدول ، أو خارج الحدود الفاصلة لبحرها الإقليمي مع الدول المجاورة أو المتاخمة) .

ومعنى ذلك إن اتفاقية روما قد وسعت من الحيز أو النطاق الجغرافي لتطبيقها ، بحيث تطبق على جميع الأعمال غير المشروعة (بما في ذلك) التي ترتكب خارج نطاق البحر الإقليمي للدولة الساحلية ، بمعنى إنها تنطبق على الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة أو الأرواح في المنطقة الاقتصادية الخالصة أو في أعالي البحار ، وهي بذلك قد وسعت من نطاق تطبيقها عن اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ ، التي قصرت على ما يرتكب من أعمال العنف غير المشروعة في منطقة أعالي البحار وحدها (٢) .

كما تطبق الاتفاقية على المضائق (٣) ، التي تربط بين جزء من أعالي البحار وجزء آخر من أعالي البحار ، بشرط أن تكون السفينة مبحرة خارج نطاق البحر الإقليمي للدول المشاطئة للمضائق ، ومع مراعاة عدم انتهك النظام القانوني المطبق على مياه تلك المضائق (٤) .

ومن الناحية الموضوعية تنطبق اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ على جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار ، حيث بينت المادة الثالثة منها الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية والتي تشمل :-

١- قيام الشخص بإقتراف جريمة القرصنة إذا قام بقصد وبطريقة غير مشروعة بأي عمل من الأعمال الآتية :

(١) إبراهيم العناني ، النظام الدولي الأمني ، مرجع سابق ، ص ١٦٠ .

(٢) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ص ٥٠ .

(٣) المضائق التي تصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة تطبق عليها نظام المرور العابر حسب ما نصت عليه المادة (٢٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، وذلك مثل مضيق هرمز الذي يقع بين إقليمي كل من سلطنة عمان وجمهورية إيران ويصل بين مياه أعالي البحار للخليج العربي ومياه أعالي البحار لخليج عمان ، راجع : ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٥٠ .

(٤) Djamchid - momtaz, la convention pour la repression dactes illicites contre la securite de la navigation maritime ,A.F.D.I,1988,p.593

- أ - محاولة الاستيلاء على سفينة أو فرض السيطرة عليها بالقوة أو التهديد بالقوة أو بأي شكل من أشكال التخويف والترجيع .
- ب - القيام بأعمال عنف ضد شخص على متن سفينة ، إذا كان من شأن هذه الأعمال أن تعرض سلامة السفينة للخطر .
- ج - القيام بتدمير سفينة أو تسبب في تحطيمها أو إتلاف حمولتها ، إذا كان من المحتمل أن يؤدي ذلك إلى تعريض أمن ملاحاة السفينة للخطر .
- د - إذا قام أو ساعد بوضع جهاز أو مواد على ظهر سفينة من شأنها تدمير السفينة أو إحداث ضرر بها أو بحمولتها بما يعرض للخطر السلامة الملاحية للسفينة .
- هـ - القيام بتدمير أو إعطاب أي وسيلة ملاحية أو خدمة بحرية أو تدّخل في سير عملها على نحو يؤدي إلى تعريض أمن ملاحاة السفينة للخطر .
- و - القيام بإعطاء معلومات غير صحيحة يعلم المبلّغ إنها كاذبة ، إذا كان من شأن ذلك تعريض أمن وسلامة ملاحاة السفينة للخطر .
- ز - القيام بجرح أو قتل أي فرد على متن من هم على السفينة ممن هم على ارتباط بتلك المهام .
- ٢- تعتبر من الجرائم الماسة بأمن وسلامة الملاحاة البحرية إذا قام شخص بعمل من الاعمال الآتية :

- أ - محاولة ارتكاب أي من الأعمال التي ورد ذكرها في الفقرة السابقة .
- ب - التحريض على ارتكاب أي من الأفعال السابقة أو الاشتراك في ارتكابها أو التستر على من قام بمثل هذه الأعمال .
- ج - التهديد والوعيد المشروط أو غير المشروط ، الذي يرمي إلى إجبار شخص طبيعي أو قانوني على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به ، لارتكاب أعمال عنف ضد شخص على ظهر سفينة أو لتدمير سفينة أو الإضرار بها أو بحمولتها أو تدمير التجهيزات الملاحية أو الإضرار بها أو التدّخل الخطير في تشغيلها بما يهدد السلامة الملاحية للسفينة ^(١) .
- كما تنطبق الاتفاقية على الأعمال غير المشروعة السابقة التي يرتكبها أشخاص أو مجموعة من الأشخاص يعملون لصالح أو لحساب حكومة معينة ^(٢) ، كما تنطبق الاتفاقية والبروتوكول الإضافي لها على الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة المنصات

(١) المادة الثالثة من اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ ، إبراهيم العناني ، النظام الدولي الأمني ، مرجع سابق ، ص ١٥٥ .

(٢) Djamchid –momtaz-op-cit,p-595

الثابتة على الجرف القاري المستخدمة في أنشطة استكشاف واستغلال ما به من ثروات ، والتي تشمل :-

- ١- الاستيلاء على منصة ثابتة أو فرض السيطرة عليها بالقوة أو التهديد باستخدام القوة أو بأي شكل آخر من أشكال الترويع .
- ٢ - القيام بعمل من أعمال العنف ضد شخص على متن منصة ثابتة إذا كان من شأن هذا العمل تعريض سلامة المنصة للخطر .
- ٣ - تدمير منصة ثابتة أو الإضرار بها بما يعرض سلامة المنصة للخطر .
- ٤ - وضع أو التسبب في وضع جهاز أو مادة بأي وسيلة كانت على متن منصة ثابتة ، مما يؤدي إلى تدمير المنصة أو الإضرار الخطير بسلامتها .
- ٥ الجرح أو القتل المرتبط بارتكاب أي من الأعمال السابقة أو محاولة ارتكابها ويشمل ذلك الأعمال الآتية :

- أ - التحريض على ارتكاب أي من الأعمال السابقة أو الاشتراك في ارتكابها .
- ب - التهديد والوعيد ، المشروط أو غير المشروط ، الرامي إلى إجبار شخص طبيعي أو قانوني على القيام بأي عمل أو الامتناع عن القيام به ، لارتكاب أعمال عنف ضد شخص على متن منصة ثابتة ، أو لتدمير منصة ثابتة أو الإضرار بها بما يعرض سلامة المنصة للخطر (١) .
- ولم تتضمن الاتفاقية توضيحاً لمفهوم التجهيزات السفن الملاحية البحرية ، إلا إن المفهوم المتعارف عليه للتجهيزات الملاحية ينصرف إلى منشآت الموانئ والمراسي وأرصفتها الشحن والتفريغ وكافة المرافق والخدمات التي يلزم تجهيزها من أجل تسيير الملاحة البحرية مثل المنارات وأبراج المراقبة وأجهزة الاتصال (٢) .

ويلاحظ إن المعاهدة لا تنطبق إلا على الأعمال غير المشروعة ، وقد أوكلت الاتفاقية إلى الدول والأطراف مهمة محاكمة ومعاقبة الأشخاص القائمين بتلك الجرائم المنصوص عليها في هذه الاتفاقية ، بما يتناسب مع خطورة الجرم على سلامة الملاحة والأرواح في البحار (٣) .

تطبيقاً لذلك ألزمت الاتفاقية جميع الدول الأطراف التي يوجد على إقليمها شخص ارتكب أو اتهم بارتكاب إحدى الجرائم المنصوص عليها في الاتفاقية ، بأن تقوم باتخاذ جميع

(١) المادة الثانية من البروتوكول الإضافي الملحق في اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ ، إبراهيم العناني ، النظام الدولي الأمني ، مرجع سابق ، ص ١٥٧ .

(٢) إبراهيم العناني ، النظام الدولي الأمني ، مرجع سابق ، ص ١٥٨ .

(٣) تنظر : المادة الخامسة من اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ ، إبراهيم العناني ، النظام الدولي الأمني ، مرجع سابق ص ٥٩٥ .

الإجراءات الضرورية للقبض على ذلك الشخص وأحتجازه ، واتخاذ جميع الإجراءات القانونية لمحاكمته عن جريمته أو القيام بتسليمه إلى دولة اخرى تطالب بتسليمه (١) .

وهكذا ألفت الاتفاقية على عاتق الدول الأطراف الالتزام بمحاكمة القراصنة ومعاقبتهم في دولتها ، أو القيام بتسليمهم إلى دولة اخرى تطالب بذلك إذا قررت عدم محاكمتهم في دولتها ، ويضمن هذا الالتزام بعدم إفلات القراصنة من المحاكمة والعقاب (٢) ، ويلاحظ على اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ إنها قد وسعت من نطاق تطبيقها من نواحٍ ثلاث :

الأولى / إنها تنطبق على جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد امن الملاحة وسلامة الأرواح في البحار ، وتعريف القرصنة هذا تعريفٌ يتسم بالعمومية فيشمل جميع صور الاعتداء التي يمكن أن تتعرض لها السفن البحرية ، كما يشمل هذا التعريف الاعتداء الذي يقوم به طاقم السفينة أو ركابها ضد السفينة ذاتها (٣) .

الثانية / إن تعريف القرصنة في اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ ، أوسع من الناحية المكانية ، حيث لم يقيدتها بمنطقة أعالي البحار كما هو الحال في اتفاقيتي جنيف لعام ١٩٥٨ والأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ ، وإنما يشمل جميع ما يقع على السفينة المبحرة إلى أعالي البحار أو الخارجة منها (٤) . الثالثة / إنها تنطبق على جميع الأعمال غير المشروعة بصرف النظر عن الدافع أو الباعث من وراء ارتكابها (٥) .

الفرع الثاني

مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية (ريكاب) لعام ٢٠٠٥

لما كانت المناطق البحرية لجنوب شرق آسيا أكثر المناطق تضرراً من حوادث القرصنة البحرية في بداية القرن الواحد والعشرين ،اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة بـ (الآسيان) والبالغ عددها عشر دول ، بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسريلانكا وبنغلادش ،في نوفمبر عام ٢٠٠٤ ، ووقعت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة وغيرها من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا والمعروف باتفاق (ريكاب) (Recaab) ودخل حيز التنفيذ الفعلي في ٤ سبتمبر عام ٢٠٠٥ م (٦) .

(١) إبراهيم العناني، النظام الدولي الأمني ، مرجع سابق ، ص ٥٩٦ .

(٢) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٥٥ .

(٣) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق، ص ٥٥ ، عبد الله محمد الهوارى، مرجع سابق ، ص ٢٥ .

(٤) المرجع السابق ص ٥٦ ، المرجع السابق ص ٢٦ .

(٥) المرجع السابق ، ص ٥٦ .

(6) Shunji-yanai ,la cooperation regionale contre la piraterie en asie,A.F.D.I,2006 p.395

وقد أورد هذا الاتفاق تعريفاً موسعاً للقرصنة البحرية تجنب به أوجه النقص التي جاءت بها المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، حيث عرف القرصنة الوارد في الاتفاقية السابقة ولكنه أضاف إليها أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن في البحار ^(١) ، وقد عرف أعمال السطو المسلح في الفقرة الثانية من المادة الأولى حيث نص على انه :

((أ - كل عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى أو ضد أشخاص أو أموال على ظهرها ، يقع في أي مكان يدخل في اختصاص أو ولاية أي دولة متعاقدة .

ب - أي عمل من أعمال المشاركة الاختيارية في تشغيل أو استعمال سفينة مع العلم بأن هذه السفينة تستخدم في ارتكاب أعمال سطو مسلح ضد سفينة أخرى .

ج - أي عمل يحرض على ارتكاب الأعمال المذكورة في الفقرتين (أ ، ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها)) ^(٢) .

ومن خلال إمعان النظر في التعريف السابق نجد ان نص الاتفاقية يوسع من النطاق الجغرافي لارتكاب أعمال القرصنة البحرية ، بحيث يعتبر أعمال السطو المسلح وأعمال القرصنة ، جريمة قرصنة حتى ولو ارتكبت في المناطق البحرية الخاضعة لولاية أو اختصاص الدول الأطراف ^(٣) ، كما توسع في تعداد أعمال القرصنة بحيث تشمل كل أعمال القرصنة المنصوص عليها في المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار ، بالإضافة إلى جميع أعمال السطو المسلح التي ترتكب ضد السفن أو ضد الأرواح في البحار .

وهذا نفس التعريف الذي أقرته المنظمة البحرية الدولية (imo) والذي نص على أنه : (يقصد بأعمال السطو المسلح ضد السفن أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بمثل هذه الأعمال أو غيرها من أعمال القرصنة ، يكون موجهاً ضد سفينة أو أموال أشخاص على ظهرها ، يحدث في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لأي دولة تمارس سلطتها على هؤلاء المجرمين) .

ويؤشر على هذا التعريف أنه ذات التعريف الذي تبناه اتفاق ريكاب مع بعض الاختلافات غير الجوهرية ^(٤) ، غير إن اتفاق ريكاب لم يتضمن أعمال القرصنة التي ترتكب

(١) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٥٩ .

(٢) المنظمة البحرية الدولية ، بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥ ، الموقع على النت : <http://www.unode.....2005--procol--fixed-platforms>

(3) Shunji,yanai,la ,op .cit p . 396

(4) . Shunji,yanai,la ,op .cit p . 396

من طائفة ضد سفينة أو أشخاص أو أموال على ظهر هذه السفينة ، لان وقوع هذه الأعمال كان نادر الحدوث في منطقة جنوب آسيا ، ولذلك لم ينص عليها الاتفاق ، وإنما ترك أمر تنظيمها للمستقبل ، لأنهم لاحظوا إن معظم أعمال القرصنة التي تقع في هذه المنطقة هي عبارة عن أعمال سطو مسلح ضد السفن انطلاقاً من الشواطئ^(١) .

ويلاحظ على اتفاق ريكاب لمنع ومعاقبة الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد السفن في منطقة آسيا ما يأتي :

١ - انه تلافى كثيراً من أوجه النقص التي أصابت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ، حيث انه ادخل ضمن أعمال القرصنة أعمال السطو المسلح وغيرها من أعمال العنف غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الملاحة والأرواح في البحار أو انطلاقاً من الشاطئ .

٢ - اعتبر هذه الأعمال والأفعال جريمة قرصنة حتى ولو وقعت في المناطق البحرية التي تخضع لاختصاص أو ولاية دولة متعاقدة ، ولكنه لا يعطي الحق للدول الأطراف في التدخل لمكافحة وقمع هذه الأعمال لو وقعت في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية لدولة متعاقدة ، وذلك لخضوعها لمبدأ الاختصاص القانوني والقضائي للدولة الساحلية .

٣ - يعطي الحق لكل طرف في الاتفاق أن يتقدم بطلب التعاون القضائي إلى طرف آخر في الاتفاق ، أما مباشرة أو من خلال المركز الإقليمي لتبادل المعلومات المعروف بـ (Recaab) وذلك فيما يتعلق باحتجاز القراصنة أو الأشخاص الذين ارتكبوا أعمال السطو المسلح ضد سفينة ما ، أو فيما يتعلق باحتجاز وتسليم السفن التي استولى عليها القراصنة ، وكذلك الأشخاص المجني عليهم والسفن المعتدى عليها .

٤- يلتزم جميع الأطراف باتخاذ جميع الإجراءات والتدابير الملائمة لإيقاف واحتجاز القراصنة والسفن التي استخدموها في ارتكاب الأعمال غير المشروعة ضد السفن ، وذلك في إطار قانونها الوطني وقواعد القانون الدولي .

٥- يستطيع كل طرف في الاتفاق أن يطلب إلى الأطراف الأخرى اتخاذ جميع التدابير الضرورية لإنقاذ الأشخاص والسفن المعتدى عليها .

٦- يجب على الطرف الذي يتلقى طلباً للتعاون القضائي أن يتخذ كل الإجراءات الملائمة في إطار قوانينه ولوائحه الداخلية لتنفيذ وتحقيق ذلك الطلب^(٢) .

٧ - يلتزم كل طرف في الاتفاق بتسليم القراصنة والأشخاص الذين ارتكبوا أعمال سطو مسلح ضد السفن والموجودين فوق إقليمه إلى أي طرف آخر مختص يطالب بتسليمهم .

(١).Shunji,yanai,la ,op .cit p . 397,399

(٢) المادتان (١٠) و (١١) من اتفاقية ريكاب ، المرجع السابق ، ص ٣٩٨ .

٨ - تلتزم جميع الدول الأطراف بتقديم المساعدات القضائية المشتركة في القضايا الجنائية طبقاً لقوانينها ولوائحها الداخلية ، ويمكن تقديم طلبات التسليم والتعاون القضائي مباشرة بين الدول الأطراف (١) .

المبحث الثاني

صور جريمة القرصنة البحرية

للقرصنة البحرية العديد من الصور والأشكال والتصنيفات : منها صور مباشرة كأعمال يمكن تصنيفها إلى عده اعتبارات ، كنوع الوسائط المستخدمة أو الأهداف والبواعث أو حجم الاعتداء وخطورته ، وصور غير مباشره كأعمال الإسهام الطوعي والتحريرى ، وعليه سنتناول هذا المبحث بمطلبين ، نخصص الأول للصور المباشرة ونجعل المطلب الثاني للصور غير المباشرة.

المطلب الأول

صور جريمة القرصنة البحرية المباشرة

لقد جاءت الاتفاقيات الدولية بثلاث صور مباشرة لجريمة القرصنة البحرية ، وهي :-

أولاً : صور القرصنة البحرية بناءً على نوع الوسائط المستخدمة.

جاء تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، ليبين خمس صور ، تقوم بناءً على نوع الوسائط المستخدمة وهي : (٢) .

١- قيام طاقم أو ركاب سفينة بعمل إجرامي من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى في أعالي البحار .

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

٣- قيام طاقم أو ركاب سفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى في مكان يقع خارج سيادة إي دولة .

٤- قيام طاقم أو ركاب سفينة حكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها ، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية (٣) .

٥- قيام بعض طاقم أو ركاب سفينة خاصة بالتمرد والاعتداء على السفينة ذاتها (١) .

(١) المواد (١٠) و (١٢) و (١٣) من اتفاق ريكاب ، المرجع السابق ، ص ٣٩٨ .
 (٢) مركز الراسد للعلوم والبحوث والنشاطات ٢٠٠٨ ، ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وآثارها الأمنية على دول المنطقة ، الموقع على النت: <http://www.arrasid.com/index.php.main/indox23html> .
 (٣) سامي سالم الحاج ، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، معهد الإنماء العربي ، بيروت ، ١٩٨٧ ، ص ٤٢٥ .

ثانيا : صور القرصنة البحرية بناءً على الأهداف والبواعث .

١- القرصنة البحرية بهدف السلب والنهب :

ترتكب جريمة القرصنة البحرية قديماً وحديثاً في الغالب بغية سلب ونهب الأشخاص والممتلكات عن طريق استخدام القوة أو التهديد بها أو العنف في البحار ، وكانت المنافع المادية وهي المسيطرة على القرصنة البحرية في هذه الصور (١) .

٢- القرصنة بغية الانتقام :

لم تعد جريمة القرصنة البحرية في العصور الحديثة قاصرة على هدف السلب ، بل اتخذت أشكالاً جديدة تستهدف إرضاء رغبة الانتقام أو استجابة لنوازح الحقد والضغينة ، فالقرصنة قد يهدفون لإغراق سفينة بما فيها من بضائع وأموال ليس لسرقتها أو نهبها ، كما حصل بالصومال ، عندما قامت جهات لها علاقات مع الدول الكبرى برمي بقايا المصانع والصيد بطريقة غير مشروعة على الشواطئ الصومالية مما دفع الصوماليين لارتكاب أعمال القرصنة بهدف الانتقام (٢) .

٣- القرصنة البحرية لأهداف عامة :

إن الأصل في القرصنة البحرية هو تحقيق أغراض خاصة أو منافع شخصية ، إلا إن التاريخ الحديث عرف صوراً للقرصنة البحرية تصاحب فيها الأهداف العامة المنافع الشخصية والخاصة ، فيظهر للعيان إن القرصنة يسعون لأهداف عامة ، إلا إنهم وفي الوقت نفسه يُخفون أغراضاً خاصة أو شخصية (٣) ، كأن تكون إحدى الجهات تسعى وراء حمولة معينة تنقلها السفينة لصالح جهة معادية .

٤- القرصنة البحرية ذات الشكل السياسي :

يذهب بعض شراح القانون الجنائي إلى أن أعمال العنف والسلب التي ترتكب في البحر ذات الباعث السياسي ، هي أعمال قرصنة بحرية تكتسب شكلاً ارهابياً ، وترتكب أعمال العنف في البحر بهدف سياسي ، كالمطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين أو المطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيره أو إبداء المعارضة لنظام معين أو دعم تنظيم (٤) ، إلا إن الرأي الراجح في القانون الدولي ، إن أعمال القرصنة ترتكب عادة لتحقيق أهداف

(١) سامي سالم الحاج ، مرجع سابق ، ص ٥٢٦ .

(٢) بهجت عبدالله قايد ، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ١٩٩٠ ، ص ٣٢ .

(٣) المرجع سابق ، ص ٣٣ .

(٤) المرجع سابق ، ص ٣٤ .

(٥) مصطفى مصباح دبارة ، مرجع سابق ، ص ٢١٨ .

ومنافع خاصة ، ولكن إذا ارتكب العمل غير المشروع لتحقيق أهداف سياسية يكون إرهاباً وليس قرصنة^(١) .

ثالثاً / صور القرصنة البحرية بناءً على حجم الاعتداء وخطورته .

١- أعمال القرصنة البسيطة

وتعني القرصنة البسيطة الهجوم بالأسلحة الخفيفة وعادة ترتكب على مقربة من السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين أو ضد المراكب الشراعية ، وتُعرف المنظمة البحرية الدولية هذا الصنف من السلب بأنه : «هجوم انتحاري يقع على طول السواحل ، وتنفذه مراكب قوية يقودها مجرمون ولصوص ساكنون في البحر وهم عادة يحملون السكاكين ، وهدفهم سرقة الأموال أو الأغراض الشخصية لطاقم السفينة أو المركب أو سرقة خزينة المركب»^(٢) .

٢- أعمال القرصنة البحرية المتوسطة الخطورة .

ويقصد بأعمال القرصنة المتوسطة الخطورة الاعتداء بهجمات عنيفة وعمليات نهب تسفر عن جروح خطره ، أو سقوط قتلى ، تنفذها عصابات منظمة تكون مسلحة تسليحاً متوسطاً وتعمل لحسابها ، أو لحساب الغير^(٣) .

٣ - أعمال القرصنة الكبرى (الاعتداء الجرمي الخطير) .

هذا الاعتداء هو اخطر أنواع الاعتداءات المستخدمة في ارتكاب جريمة القرصنة ، حيث تتم أعمال هذا الاعتداء باستخدام الأسلحة الثقيلة ضد ناقلات النفط أو ضد سفن الشحن التي تمر بالبحار^(٤) ، 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^(٥) .

(١) بهجت عبد الله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، مرجع سابق ، ص ٣٤ .

(٢) A.vialard, la piraterie – Grand criminalite en mar , Droit maritime francais, 1995,P.22

مركز الراصد للعلوم والبحوث والنشاطات ، ظاهرة القرصنة في البحر الأحمر وآثارها الأمنية على دول المنطقة ، مرجع سابق الموقع على النت : <http://arrasid.com/index.Php,main/index> .^(٣) محمد ياسر منصور ، القرصنة البحرية بين الأمس واليوم ، الموقع على شبكة الانترنت :

<http://www.Rkmay.gov.sa/derail.asp>

والراصد للعلوم والبحوث والنشاطات ، مرجع سابق ، الموقع على النت :

<http://arrasid.com/index.Php.Main/index> -23

(٤) في عام ٢٠٠٨ اختطف القراصنة ناقلة النفط السعودية (سيروس ستار) التي يبلغ طولها ٣٣٠متر، وكانت تحمل ربع الإنتاج البترولي في المملكة العربية السعودية ، وتم تحريرها من أيدي القراصنة بعد دفع فدية ٢٥ مليون دولار ، وهذه العملية تدل على القدرة النوعية العالية للقراصنة ومقدرتهم على الاستمرار وشن هجماتهم وتوسيع منطقة القرصنة ، أمانى الطويل ، مرجع سابق ، ص ٢١٦ ، عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٧٧ .

(٥) W. zhou, piracy-an international problem, op.cit.P7

المطب الثاني

الصور غير المباشرة لجريمة القرصنة البحرية

يتضح من تعريف اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ لجريمة القرصنة البحرية ، إن هناك صورتين من القرصنة البحرية غير المباشرة وهما :

أولاً : الاشتراك الطوعي في ارتكاب جريمة القرصنة البحرية .

لقد نصت المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ على إن :
 ((١- أي عمل من أعمال الإسهام الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة مع معرفة الوقائع مما يجعلها سفينة أو طائرة قرصنة))^(١).

ونصت المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على إن :
 ١- القيام بعمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل السفينة أو الطائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة^(٢).

ثانياً : التحريض على ارتكاب جريمة القرصنة .

لقد جاء في نص المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ على انه :^(٣)
 ١- أي فعل من أفعال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة (١) أو (٢) من هذه المادة كما نصت المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على انه :^(٤)

((٢- القيام بعمل يحرض على ارتكاب احد الأعمال المذكورة في الفقرتين (أ) و (ب) أو يسهل عمداً ارتكابها)) .

مما سبق يظهر لنا إن الصور غير المباشرة لجريمة القرصنة البحرية تتمثل في صورة التدخل الطوعي مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة ، والصورة الثانية التسهيل عمداً لارتكاب جريمة القرصنة البحرية ، وفي كلا الصورتين يعاقب عليها القانون الجنائي .

(١) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ١٥ .

(٢) المرجع السابق ، ص ١٥ .

(٣) المرجع السابق ، ص ١٥ .

(٤) حسن حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٤٠ .

المبحث الثالث

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم

إذا كانت المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، قد عرفت القرصنة البحرية وحددت شروطها على نحو سبق بيانه ، فإن تطبيق هذه الشروط على العديد من حوادث العنف والاحتجاز غير المشروع ، التي تمت ضد السفن ومن عليها من أشخاص ، قد أخرجها من إطار أعمال القرصنة ، وعدم اعتبار القائمين عليها قرصنة بما يترتب على ذلك من آثار ، ولما كانت هذه الأعمال الإرهابية التي تتشابه إلى حد كبير مع أعمال القرصنة تؤدي كذلك إلى تهديد حرية الملاحة الدولية ، وتعرض أمن واستقرار المجتمع الدولي للخطر ، كان من الضروري معرفة أوجه الاتفاق والاختلاف بينها وبين القرصنة البحرية ، مما حدا بنا إلى تقسم هذا المبحث إلى ثلاثة مطالب وكما يأتي :

المطلب الأول

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب البحري

عرف الإرهاب البحري بوصفه صورة من صور الإرهاب في شكله العام بأنه : ((أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة ، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات ، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية ، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أية جهة أخرى ، تحقيقاً لأهداف سياسية))^(١) ، وعُرف بأنه : ((تعمد إحداث حالة من الخوف أو الفرع عن طريق العنف أو التهديد به ، في المجال البحري ، سعياً لتحقيق أهداف سياسية))^(٢) .

مما سبق يمكن استخلاص أوجه الاتفاق ، بين جريمة القرصنة البحرية والإرهاب البحري بما يأتي^(٣) :

١- يتضمن كلاهما ممارسة أعمال عنف غير مشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات .

٢- يشكلان تهديداً لأمن المجتمع الدولي بأسره .

(١) رضا زين العابدين ، مرجع سابق ، ص ٤٨ .

(2) Major Fredrick chew, piracy, Maritime Terrorism and Regional interests, 2005, p.74

(٣) حول أوجه التداخل بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري يراجع :

Graham Gerand Ong , Ships can be dangerous too, Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's Maritime security framework , ISEAS. international politic & security Series no .1,2004,p.13

٣- إنهما من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة السفن ، وحركة الملاحة الدولية .

ولكن على الرغم من هذه العلاقة ، وهذا التداخل بين هاتين الظاهرتين فإن بينهما اختلافات فيما يتعلق بالغاية أو الهدف المبتغى من ورائهما ، أو فيما يتعلق بالوسائل المستخدمة لتنفيذ كل منهما ، أو الآثار المترتبة عليهما نوجزها بالاتي :

١- تختلف الغاية أو الهدف المراد تحقيقه ، فإذا كان الهدف من وراء أعمال القرصنة البحرية يتمثل في تحقيق أهداف أو أغراض خاصة أو شخصية للقائمين عليها ، فإن الهدف من وراء أعمال الإرهاب البحري يتمثل في تحقيق أهداف سياسية^(١) .

٢- أما من حيث الوسائل أو الآليات المستخدمة في تنفيذ هاتين الجريمتين ،تختلف كون إن القرصنة غالباً ما يستخدمون وسائل تقليدية ، على خلاف الجماعات الإرهابية التي غالباً ما تستخدم وسائل أو آليات متطورة^(٢) .

٣- غالباً ما يحاول القرصنة تجنب جذب انتباه المجتمع الدولي ، والعمل على تحقيق أهدافهم ، فإن الجماعات الإرهابية على العكس من ذلك ، تسعى من وراء أعمالها إلى جذب انتباه المجتمع الدولي ، من خلال إحداث اكبر خسائر ممكنة من وراء عملياتها ، التي عادة ما تعلن مسؤوليتها عنها^(٣) .

٤- يشترط لقيام أعمال جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار ، بينما لا يشترط لقيام جريمة الإرهاب البحري ذلك وإنما تتم في منطقة بحرية معينة ، فقد تتم في المياه الداخلية أو في المياه الإقليمية أو في أعالي البحار^(٤) .

٥- إذا كان يشترط في جريمة القرصنة البحرية ضرورة انخراط سفينتين في العملية ، إحداهما المعتدى عليها والأخرى سفينة القرصنة ، فإن هذا الشرط ليس متطلباً في حالة الإرهاب البحري ، حيث تقوم هذه الجريمة في حالة وقوع أعمال العنف غير المشروع أو الاحتجاز من قبل أفراد طاقم السفينة ، أو من قبل غيرهم ممن هم على متنها^(٥) .

(1) Mark – J – Valencia , piracy and terrorism in southeast Asia , similarities , differences and their implications , in : Derek Johnson and Mark Valencia (eds) : piracy in southeast Asia : status ,Issues and Responses , ISEAS, publications , Singapore , 2005,p.78

(2) Bojan Modnikarov and kiril kolev , Terrorism on the sea , piracy and maritime security , information & security , vol,19, 2006,p.107

(3) Mark-J- Valencia,op.cit,p.85

(4) Malvina Halberstam, Terrorism on the high seas : the Achille Lauro piracy and the IMO convention on maritime safety , A.J.I.L, vol, 82, No. 2, 1988,pp.269 and ss

(5) Malvina Halberstam,op.cit,p270.

٦- أما الآثار المترتبة على كل من هاتين الجريمتين ، فان الهدف من أعمال القرصنة يتمثل في تحقيق منافع أو فوائد مادية مؤقتة لصالح القائمين عليها ، أما أعمال الجماعات الإرهابية تسعى إلى تحقيق أهداف إستراتيجية مؤثرة على المستويين الإقليمي والعالمي (١) .

وبناءً على ما تقدم وبالرغم من التداخل الواضح والعلاقة الوثيقة بين أعمال القرصنة البحرية والإرهاب البحري ، ودخول أعمال القرصنة في إطار بعض الوثائق الدولية المعنية بمكافحة الإرهاب البحري ، فلا يعني ذلك انه يجب معالجة القرصنة على إنها إرهاب بحري ، حيث إن مفهوم القرصنة البحرية والشروط اللازمة لقيامها ، طبقاً لنص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢ . يخرجها من إطار أعمال الإرهاب البحري (٢) .

المطلب الثاني

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وأعمال الإرهاب بصورة عامة

يمثل موضوع الإرهاب حيزاً كبيراً من اهتمام فقهاء القانون الدولي والقانون الجنائي لما تشكله هذه الظاهرة من خطر جسيم على المجتمع بما يخلفه من ضياع للأمن وتدمير للممتلكات وانتهاك للحرمان وتدنيس للمقدسات وقتل وخطف للمدنيين الآمنين وتهديد لحياتهم ، ولكون هذه الجريمة تتمتع بأوصاف تتفق وتتشابه مع جريمة القرصنة البحرية مما يجعل هناك صلة قوية بينهما ، كما إن هناك اختلافات تميز أحدهما عن الأخرى ، لذا سنقسم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول - تعريف الإرهاب ونخصص الثاني منهما لأوجه الاتفاق والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجرائم الإرهاب وعلى النحو الآتي :

الفرع الأول

تعريف الإرهاب

تعدد جهات النظر في عملية تعريف الإرهاب ، فمنهم من أهمل مسألة التعريف تلافياً لصعوبته مكتفياً ببحث ظاهرة الإرهاب وسرد خصائصها وصورها ، بينما سعى البعض إلى وضع تعريف محدد وجامع ، فكان أن برزت العديد من التعاريف التي تحوي على بعض

(١) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٥٧ .

(٢) مثل ذلك : اتفاقية مناهضة الأفعال غير المشروعة المرتكبة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ ، واتفاقية مناهضة اختطاف الرهائن لعام ١٩٧٩ ، حيث إن هاتين الاتفاقيتين وإن كان يمكن الاستفادة منهما في مكافحة أعمال القرصنة في بعض الحالات ، إلا إنهما لم يدخلتا أعمال القرصنة البحرية ضمن الأعمال الإرهابية ، يراجع :

عناصر الإرهاب والتي من الممكن أن تكون أساساً في تحديد مفهوم هذه الظاهرة وعليه ظهر في هذا السبيل اتجاهان الأول : الاتجاه المادي ، .. والثاني الاتجاه المعنوي أو الغائي^(١) .

١- الاتجاه المادي في تعريف الإرهاب :

((يقوم الأساس المادي في تعريف الإرهاب على السلوك المكون للجريمة أو الأفعال المكونة لها ، وطبقاً لذلك يعرف الإرهاب بأنه عمل أو مجموعه من الأفعال المعيّنة التي تهدف إلى تحقيق هدف معين))^(٢) .

واستند هذا المفهوم في تعريف الإرهاب إلى تعداد الجرائم التي تعتبر إرهابية دون البحث في الغرض أو الهدف من العمل الإرهابي ، وفي هذا الاتجاه يذهب البعض ، إلى إن الإرهاب قابل للتعريف فيما إذا كانت الأعمال التي يضمها معناه يجري تعدادها وتعريفها بصورة دقيقة وبطريقة موضوعية دون تمييز فيما يتعلق بالفاعل مثل الأفراد وأعضاء الجماعات السياسية^(٣) .

ومن ثم ذهب أنصار هذا الاتجاه إلى الاكتفاء بتعداد الأعمال أو الأفعال التي تعد إرهابية كالقتل والاختطاف واحتجاز الرهائن ، ومما يلاحظ على هذا التحديد من قصور من حيث انه تجاوز عن أهم عنصر من عناصر الجريمة الإرهابية وهو الغرض أو الهدف الأساس، كما إن التحديد أُلحصر لجرّام معيّنة على إنها إرهابية يؤدي إلى خروج الكثير من الجرائم من دائرة الإرهاب لا لشيء سوى إنها لم تذكر ضمن هذا النوع من الجرائم متجاوزين عما قد يجلبه التطور العلمي والتكنولوجي من صور جديدة للجرائم الإرهابية، وإزاء ذلك اتجه جانب من الفقه إلى تحديد صفات معيّنة للجرائم الإرهابية لتمييزها من غيرها وعدم الاكتفاء بالتعداد أُلحصر^(٤) ، من تلك الصفات على سبيل المثال^(٥) :

(١) راجع في تعريف الإرهاب ، عبد العزيز سرحان ، حول تعريف الإرهاب وتحديد مضمونه من واقع قواعد القانون الدولي وقرارات المنظمات الدولية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، القاهرة ، مجلد ٢٩ ، ١٩٧٣ ، ص ١٧٣ ، صلاح الدين عامر ، المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام ، دار الفكر العربي ، ١٩٧٧ ، ص ٤٨٦ ، عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، الإرهاب الدولي ، مع دراسة للاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٦ ، ص ٥٧ - ٦٠ ، نبيل احمد حلمي ، الإرهاب الدولي وفقاً لقواعد القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٨ ، ص ٣٥ ، احمد جلال عز الدين ، الإرهاب والعنف السياسي ، دار الحرية للطباعة والنشر ، ١٩٨٦ ، ص ٣٣ ، إسماعيل الغزال ، الإرهاب والقانون الدولي ، ط١ ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر ، بيروت ، ١٩٩٠ ، ص ١٦ ، احمد محمد رفعت ، مرجع سابق ، ص ٢٢٦ .

(٢) احمد جلال عز الدين ، مرجع سابق ، ص ٢٦ .

(٣) وداد جابر غازي ، الإرهاب وأثره على العرب ، مجلة العرب والمستقبل ، تصدرها الجامعة المستنصرية ، السنة الثانية ، آيار ٢٠٠٤ ، ص ٥٥ .

(٤) إمام حسنين خليل عطا الله ، الإرهاب البناني القانوني للجريمة ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٤ ، ص ١١٠ .

(٥) صالح عبد القادر صالح ، قراءة في كتاب الإرهاب السياسي ، بحث في أصول الظاهرة وأبعادها الإنسانية للدكتور ادونيس الفكره ، صحيفة الرأي العام ، الموقع على النت : info@rayaam.net

١- إن الأعمال الإرهابية تتصف بأنها أعمال عنف أو تهديد به ، وأضاف البعض ^(١) ، إلى هذه الصفة ، أن يكون العنف غير مشروع ، وعليه اعتبر الإرهاب على انه عمل عنف غير قانوني .

٢- أن يتضمن هذا العنف إحداث الرعب او الترويع ، وتقوم بهذا الدور الأداة أو الوسيلة المستخدمة في العمل الإرهابي .

٣- أن يكون العنف منسقاً أو منظماً ومستمراً ، وعلى ذلك فعمل الاغتيال الذي لا يكون جزءاً من نشاط منظم لا يعد إرهاباً .

٢ - الاتجاه المعنوي في تعريف الإرهاب :

يركز هذا الاتجاه في تعريف الإرهاب على أساس الغاية أو الهدف الذي يسعى إليه الإرهابي من خلال عمله ، غير إن أنصار هذا الاتجاه يختلفون في طبيعة هذه الأهداف ، حيث إن هناك أهدافاً سياسية ، وأخرى دينية وثالثة فكرية وهكذا فهل يتعلق الإرهاب بهدف من هذه الأهداف بالتحديد باعتباره الركن المعنوي للجريمة ؟ .. ويرجح إن الركن المعنوي في الجريمة الإرهابية يتجلى في غاية الإرهاب ذاته ، وهو نشر الرعب والفرع الشديد لتحقيق مآرب سياسية أيا كان نوعها ^(٢) ، وفي ذلك عرف الإرهاب بشكل عام بأنه : ((استخدام غير شرعي للقوة أو العنف أو التهديد باستخدامها بقصد تحقيق أهداف سياسية)) ^(٣) .

ويؤخذ على هذا التعريف انه يشكل نوعاً من التطابق بين الجريمة السياسية والأعمال الإرهابية ، وهذا ما يقود إلى تخفيض العقوبة وعدم إمكان تسليم المجرمين ^(٤) .

وإزاء ذلك ذهب بعض الفقهاء إلى التركيز على عناصر أخرى في التعريف منها استخدام الوسائل القادرة على إحداث حالة من الرعب والفرع بقصد تحقيق الهدف أيا كانت صورته سياسياً أو دينياً أو عقائدياً أو عنصرياً، فهو يرى : ((إن الإرهاب طريقة أو أسلوب فهو سلوك خاص وليس طريقة للتفكير أو وسيلة إلى هدف معين)) ^(٥) ، فالإرهاب على ذلك هو

(١) وداد جابر غازي ، مرجع سابق ، ص ٥٥ .

(٢) فكري عطا الله عبد المهدي ، الإرهاب الدولي، المتفجرات، دار الكتب الحديث ، بيروت ٢٠٠٠ ، ص ١٣ .

(٣) هيثم المناع ، الإرهاب وحقوق الإنسان ، دراسة مقدمة إلى مجلة التضامن المغربية ، الموقع على النت :

intranet explorer

(٤) علي حسين الخلف و سلطان عبد القادر الشاوي ، المبادئ العامة في قانون العقوبات ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، بغداد ١٩٨٢ ، ص ٢٩٨ .

(٥) إمام حسنين خليل عطا الله ، مرجع سابق ، ص ١٢٣ .

الأسلوب أو الطريقة المستخدمة والتي من طبيعتها إثارة الرعب والفرع بقصد الوصول إلى الهدف النهائي^(١).

نجد أن هذا التعريف تضمن العناصر الواجب مراعاتها في تحديد مضمون الأعمال الإرهابية وتمييزها عن ما قد يختلط بها من أفعال أخرى شريطة أن تكون أعمال العنف تلك أعمالاً غير مشروعة ، وبناءً على ذلك يمكن تحديد عناصر تعريف الجريمة الإرهابية بالآتي^(٢) :

- ١- سلوك غير المشروع يتسم بالعنف والقوة المفرطة احياناً .
 - ٢- التنسيق والتنظيم في اغلب الاحيان .
 - ٣- أن يؤدي العنف إلى خلق حالة الرعب والفرع .
 - ٤- أن يهدف العمل الإرهابي إلى تحقيق تعبر عن اهداف وغايات مقترفيها .
- ويتم وصف الإرهاب على أنه : ((استخدام غير مشروع للقوة المسلحة))^(٣) ، كما ويوصف على انه : ((كل نشاط إجرامي موجه إلى دولة معينة ويستهدف إنشاء حالة من الرعب في عقول الدولة أو أي سلطة من سلطاتها أو جماعات معينة منها))^(٤) .

الفرع الثاني

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب

ينصرف اصطلاح القرصنة البحرية ، إلى ما يقوم به الأفراد في اعالي البحار من أعمال العنف غير المشروعة الموجه ضد الأشخاص أو الأموال ، والمستهدفة تحقيق منفعة مادية خاصة للقائمين بها ، وينصرف اصطلاح الإرهاب إلى أي عمل من أعمال العنف المسلح الذي يرتكب لتحقيق أهداف سياسية أو فلسفية أو إيديولوجية أو دينية ، وبمقابلة كل من التعريفين يتبين إن هناك أوجه شبه وأوجه اختلاف بين القرصنة البحرية والإرهاب الدولي ، سنتناولها على النحو الآتي :

أولاً / أوجه الشبه بين القرصنة البحرية والإرهاب
وتتمثل فيما يأتي :

(١) محمد مؤنس محب الدين ، الإرهاب والعنف السياسي ، مجلة الأمن العام ، القاهرة ، العدد ٩٤ السنة ٢٤ يوليو ١٩٨١ ، ص ٢٧٤ .

(٢) فكري عطا الله عبد المهدي ، مرجع سابق ، ص ١٤ .

(٣) محمد عبد العزيز ابو سخييه ، الفوارق القانونية والسياسية بين مفهومي حق الشعوب في الكفاح المسلح من اجل تقرير المصير والإرهاب الدولي ، مؤتمر اتحاد المحامين العرب السادس عشر ، كتاب أبحاث المؤتمر ، ج ٢ ، المنعقد في الكويت ، ١٩٨٧ م ، ص ٦٢ .

(٤) علي جعفر عبد السلام ، جرائم القرصنة وجرائم الإرهاب الدولي ، بحث مقدم إلى اتحاد المحامين العرب السادس عشر المنعقد في الكويت ج ٢ ، ١٩٨٧ ، ص ٥٠ .

١- إن عنصر العنف هو جوهر جرائم الإرهاب، وهو كذلك جوهر جرائم القرصنة البحرية^(١).
لكون كليهما من الجرائم التي يستخدم فيها العنف لإتمامها ، والعنف والقسوة في الفعل هو ما يبعث الفرع والرعب في نفوس الآخرين^(٢).

وقد حاول البعض تعريف العنف بأنه (كل ما يستخدم فيه الفاعل قدراً من الشدة والقوة ، سواء كان ذلك باستخدام وسائل يدوية أم مواد متفجرة أم وسيلة أخرى من شأنها إلقاء الرعب وتحقيق المطالب وتمكين الجناة من سرعة تحقيق الغرض من القوة والشدة)^(٣) .

وقد عرفت اتفاقية جنيف لأعالي البحار^(٤) ، جريمة القرصنة البحرية بأنها (أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني ، أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة) ، وعلى هذا لا تقوم جريمة القرصنة البحرية إلا باستخدام العنف ، والعنف يعني استخدام القوة والبطش على نحو يخيف ويرعب ويقهر قوة المجني عليهم ، ومما يزيد من وطأة القهر والغلبة في النفوس إنها ترتكب في أعالي البحار التي يتعذر على المجني عليهم الاستغاثة بالغير^(٥) .

٢- أن كلا من القرصنة البحرية والإرهاب الدولي يشكل جريمة دولية ، تدينهما الدول جميعاً^(٦) ، لأن كليهما يهدد الأمن والاستقرار والسلام .

ثانياً / أوجه الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب وتتمثل فيما يأتي :

١- إن القرصنة البحرية لا تقع إلا في أعالي البحار ، بينما الإرهاب يقع في البر والبحر والجو ، وهذا يعني إن الإرهاب اشمل واعم من القرصنة البحرية^(٧) .
٢- إن الباعث في جرائم الإرهاب يكون في الغالب باعثاً سياسياً ، وغير ذلك...^(٨) ، بينما الباعث في جرائم القرصنة البحرية يكون لتحقيق أغراض خاصة تتمثل في السلب والنهب لأي سفينة تمر في البحر دون استهداف دولة معينة بالذات^(٩) .

(١) علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة والاتفاقيات الدولية ، بحث مقدم للندوة العلمية حول الإرهاب والقرصنة البحرية التي عقدتها جامعة نايف للعلوم الأمنية ، في صنعاء للفترة من ١٣-١٥-٩-٢٠٠٤ م ، ص ٢٨ .

(٢) حسن علي الشرفي ، مرجع سابق ، ص ٢٩ .

(٣) محمود صالح العادلي ، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب ، ج ١ ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ ، ص ٤١ .

(٤) المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨ ، مرجع سابق .

(٥) حسن علي الشرفي ، مرجع سابق ، ص ٢٩ .

(٦) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٤١ .

(٧) المرجع السابق ، ص ٤١ .

(٨) رشدي شحاته ، السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي ، ط ١ ، دار الوفاء للطباعة والنشر ، ٢٠٠٨ ، ص ٢١٧ .

من خلال ما سبق بيانه ، يمكن تحديد الاختلافات بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الإرهاب بما يأتي :

- ١- مكان وقوع جريمة القرصنة البحرية ، والتي لا تقع إلا في أعالي البحار ، أو مكان يقع خارج ولاية أي دولة ، بينما تقع جريمة الإرهاب في أي مكان برأً أو بحراً أو جواً .
- ٢- تقع جريمة القرصنة البحرية على مستخدمي البحار ، سواء كانوا بحارة أم مسافرين وغيرهم ممن يرتاد البحار ، أما جرائم الإرهاب فتقع على أولئك أو المرافق الحيوية للدول أو السياسيين أو الدبلوماسيين .
- ٣- الباعث في جريمة القرصنة البحرية عادة يقع بهدف السلب أو النهب ولا يهدف القراصنة إلى الخطف إلا لطلب فدية أو كونه من مستلزمات تحقيق الغاية الأساسية ، أما جرائم الإرهاب فتتجه ، غالباً ، إلى الوسائط الحيوية التابعة للحكومة المستهدفة^(٢) .
- ٤- يحافظ القراصنة على مجهولية القائمين بالقرصنة ، بينما جرائم الإرهاب تحاول أن تجلب الرأي العام لأفعالها .

المطلب الثالث

أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات

تعد الطائرات في الوقت الحالي من أهم وسائط النقل المهمة في سرعتها واختصار الزمن والمسافة .. ، وهناك أوجه اتفاق واختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات ، وهذا ما سنتناوله في البحث وعلى النحو الآتي:

- لقد نصت المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ على إن القرصنة هي : (١) / أ - أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني ، أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة:
- أ- ضد سفينة خاصة أو طائرة خاصة في البحار العالية ، أو ضد الأشخاص 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 من الدول .
 - ٢ - أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بان السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة .

(١) رشاد عارف السيد ، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، المجلد ٤٦ ، القاهرة ، ١٩٩٠ ، ص ٦٧ .

(٢) محمد عوض الترتوري ، واغادير عرفات جويحان ، علم الإرهاب الأسس الفكرية والتقنية والاجتماعية والتربوية لدراسة الإرهاب ، دار الحامد للنشر ، الأردن ، ٢٠٠٦ ، ص ١٢٥ .

٣- أي من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة (١) أو (٢) من هذه المادة، وبذات المضمون جاء نص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢)).

ولبيان أوجه الشبه والاختلاف بينهما سنقوم بدراسة ذلك البيان بفرعين ، نخصص الفرع الأول إلى أوجه الشبه بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات ، ونجعل الفرع الثاني لأوجه الاختلاف بينهما وعلى النحو الآتي :

الفرع الأول

أوجه الشبه بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات

أولاً / صفة العنف والتهديد.

تعرف جريمة خطف الطائرات بأنها : « قيام شخص أو أكثر بصورة غير قانونية ، وهو على متن الطائرة في حالة الطيران بالاستيلاء عليها ، أو محاولة السيطرة عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها »^(١) .

ويتبين من تعريف جريمة خطف الطائرات إن العنف والتهديد هو جوهر أعمال جريمة خطف الطائرات كما هو الحال في جوهر أعمال القرصنة البحرية ، وكما هو معلوم إن استخدام القوة أو التهديد باستخدامها يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهر قوتهم ، وفي كلا الجريمتين يكون للقهر أو المغالبة دور في إتمامها ، وخاصة إنهما يقعان في الغالب في أماكن بعيدة يتعذر معها على المجني عليهم أن يستغيثوا أو يطلبوا المساعدة من غيرهم ، وهذا في حد ذاته يلقي الرعب والهلع في نفوس المجني عليهم^(٢) .

ثانياً / الردع والعقاب .

تمثل جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات عدوانا على امن وسلامة المواصلات الدولية ، الأمر الذي يعطي اختصاصاً أو حقاً لكل دولة في ردع ومعاينة مرتكبي هذه الجرائم .

فقد نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على انه : « يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية اي دولة ، أن تضبط أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وان كانت واقعة تحت سيطرة القراصنة ، وان تقبض على من فيها من الأشخاص ، وتضبط ما فيها من ممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات ، كما إن لها أن تحدد الإجراءات الذي يتخذ بشأن السفن أو

(١) علي جبار صالح الحساوي، جرائم الخطف ، دار المطبوعات والنشر ، عمان - الأردن ، (د.ت)، ص ٢٣.

(٢) حسن علي الشرفي ، مرجع سابق ، ص ٣٢ .

الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية^(١) ، فهذه المادة أكدت على الاختصاص العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية والمحاكمة عنها بصرف النظر عن جنسية السفينة أو العلم الذي ترفعه^(٢) .

أما جرائم خطف الطائرات فالاختصاص القضائي محصور فيها على الدول الأطراف في اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ ، البالغ عددها ٨٣ دولة وفقاً للمادة (٣) و (٤) من هذه الاتفاقية ، وعلى ضوء ذلك يوجد هناك اختصاصان في وقت واحد ، الأول : اختصاص الدولة المسجلة فيها الطائرة ، حسبما ورد في الفقرة الأولى من المادة الثالثة من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ ، والثاني : اختصاص للدولة التي تقع الجريمة في فضاءها الجوي، كما ورد ذلك في المادة الرابعة من هذه الاتفاقية^(٣) ، أما الفقرة الأولى من المادة (١١) من اتفاقية طوكيو ، فتتص على أنه :^(٤) لكافة الدول المتعاقدة البالغ عددها أكثر من نصف دول العالم الحق في اتخاذ الإجراءات اللازمة لاستعادة الطائرة المخطوفة وان تعمل على إعادة سيطرة هذه الطائرة إلى قياداتها الشرعية^(٥) .

الفرع الثاني

أوجه الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات

كما وان هناك أختلافات بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات تتمثل بما يأتي :

أولاً / الباعث أو الدافع .

وردت نصوص في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، إن أعمال القرصنة البحرية ترتكب لأغراض خاصة ، أو لتحقيق مكاسب اقتصادية دون أن يكون لها هدف سياسي ، وعلى خلاف ذلك في جريمة خطف الطائرات التي ترتكب في الغالب لأهداف سياسية^(٤) .

ثانياً / مكان وقوع الجريمة .

نصت المادة (١٥/أ) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ على إن جريمة القرصنة البحرية تقع في أعالي البحار ، وخارج اختصاص أي دولة ، أما جريمة خطف

(١) حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٩٧ .

(٢) محمد منصور الصاوي ، أحكام القانون الدولي العام المتعلق بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٤ ، ص ٢٧٠ .

(٣) محمد منصور الصاوي ، مرجع سابق ، ص ٢٧٠ .

(٤) جمال زايد هلال ، الإرهاب وأحكام القانون الدولي ، ط ١ ، عالم الكتب الحديث، اربد ، ٢٠٠٩ ، ص ١٢٧ .

الطائرات فهي تقع أما في مطارات الدول أو أثناء تحليق الطائرة فوق إقليم معين ، الأمر الذي يبعدها عن مفهوم القرصنة البحرية^(١).

هذا من جانب ، ومن جانب آخر فقد جاء في اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ في فقرتها الأولى من المادة الأولى بخصوص ما يقع على ظهر الطائرة انه يتطلب لارتكاب جريمة خطف الطائرات أن يتم الفعل من قبل شخص موجود على متن الطائرة نفسها ، ليس من شخص خارج الطائرة^(٢) ، بينما تتم جريمة القرصنة بين سفينة معتدية وأخرى معتدى عليها .

واستنادا لهذه الأسباب المذكورة ، فان خطف الطائرات لا يندرج تحت مفهوم القرصنة البحرية ، كما حددت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨^(٣).
ثالثاً / من حيث النشأة .

لقد ظهرت جريمة القرصنة البحرية في مراحل ما قبل الميلاد ، بينما جريمة اختطاف الطائرات فهي جريمة حديثة ، ظهرت بظهور الطائرات التي استخدمت كوسيلة للنقل في أواسط القرن العشرين^(٤).

(١) محمد منصور الصاوي ، مرجع سابق ، ص ٢٧٠ .

(٢) المرجع سابق ، ص ٢٧٠ .

(٣) المرجع سابق ، ص ٢٦٥ .

(٤) سفيان محمد احمد خزاعلة ، مرجع سابق ، ص ٦٤ .

الفصل التمهيدي

التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية وموقف الشريعة الإسلامية منها

لقد ظهرت القرصنة البحرية منذ امد بعيد ، تزامنا مع ظهور الملاحة البحرية ، وشكلت خطراً على سلامة الملاحة البحرية في المياه الدولية ، لما يقوم به القراصنة في بث الذعر والرعب وإثارة الخوف والاضطراب في نفوس الأفراد مرتادي البحر ، لما يقومون به من سرقة وتسليب .

والشريعة الإسلامية اعتبرت القرصنة البحرية شكلا من أشكال التعارض مع القيم والمبادئ التي جاء بها الإسلام ، ولان جريمة القرصنة البحرية تجتمع فيها عدة جرائم ، فهي تشتمل الاعتداء على الإنسان وحقوقه ، والسرقة ، فضلا عن إنها تعطل مصالح الناس ، لذا عُدَّ القراصنة لصوصاً وقطاع طرق^(١) .

وقد اقتضت طبيعة الدراسة أن يقسم هذا الفصل إلى مبحثين خصص الأول لتاريخ جريمة القرصنة البحرية وأسبابها وآثارها ، وسنتناول في المبحث الثاني موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية وكما يأتي :

المبحث الأول

جريمة القرصنة البحرية وتطورها وأسبابها وآثارها

من البديهي أن تساعد دراسة الماضي على فهم الحاضر ، ومن هنا فان دراسة جريمة القرصنة يسهم في فهمها بشكل واضح ، وتأسيساً على ما تقدم سنبحثه في ثلاثة مطالب وعلى النحو الآتي :

المطلب الأول

جريمة القرصنة البحرية وتطورها

لقد ظهرت القرصنة البحرية مع ظهور الملاحة البحرية في العالم القديم حيث اشتغل فيها الفينيقيون ثم جاء بعدهم الإغريق ، ولقد دخلت القرصنة حياة بعض القبائل الإغريقية الصغيرة^(٢) .

(١) علاء الدين محمد بن محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز الدمشقي ، رد المحتار على الدر المختار (المسمى بجاشية ابن عابدين) ، تحقيق : عبد المجيد حليبي ، ط ١ ، ج ١ ، دار المعرفة ، بيروت ، ٢٠٠٠م ، ص ٤١٢ .
(٢) ياتسنيك ماخوفسكي ، تاريخ القرصنة في العالم ، ترجمة د. أنور محمد إبراهيم ، دار شرقيات للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٥ ، ص ١٩ .

ولم تتوقف هذه الجريمة ، ولم يحد منها ، وانتشرت وتطورت ترافقا مع النمو السكاني وانتشار المدن ، واتساع التجارة والسفر البحري الذي رافق التمدن والمعاصرة منذ تلك الفترة وحتى اليوم .

وفي منتصف القرن التاسع عشر كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث ، وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة من العالم ، واستمرت القرصنة البحرية في تزايد من عام إلى آخر حتى نهاية القرن ، وفي مطلع القرن الحادي والعشرين تؤكد إحصائيات وتقارير المنظمة البحرية الدولية مدى ازدياد هذه الظاهرة في مناطق عديدة من العالم ^(١) ، ولتتبع التسلسل التاريخي لجريمة القرصنة البحرية سنبحث هذا المطلب في ثلاثة فروع وكما يأتي :

الفرع الأول

القرصنة البحرية قبل الميلاد

يعود تاريخ القرصنة البحرية إلى حقبة ما قبل الميلاد من حيث الوجود ^(٢) ، كما أشارت وثائق تاريخية أخرى يرجع وجودها إلى عهد الفرعون (اخناتون) تدل على أعمال القرصنة في البحر المتوسط وشمال أفريقيا ^(٣) . وتشير بعض الوثائق إن المؤرخ الروماني (بوليبيس) هو أول من استخدم اسم القرصنة منذ حوالي (١٤٠) قبل الميلاد ^(٤) .

وهناك وثائق أخرى تشير إلى إن تسمية قرصنة معربة عن لفظ (corsair) بالفرنسية التي كانت تطلق على البحار الذي يجوب عرض البحر في سفينة مسلحة وبرخصة من الدولة التي ينتمي إليها ^(٥) ، ويرى البعض ان أعمال القرصنة البحرية في البحر المتوسط تمتد الى ابعد من التواريخ اعلاه ، حيث يذكر حدوث غارات متكررة من القرصنة على السفن التجارية

(١) أماني الطويل ، امن البحر الأحمر ... الواقع والتحديات ، مجلة السياسة الدولية ، القاهرة ، العدد ١٧٦ ، المجلد ٤٤ لسنة ٢٠٠٩ ، ص ٢١٦ ، عبدالله محمد الهواري ، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي ، ط ١ ، نشر المكتبة العصرية للنشر والتوزيع ، مصر ، المنصورة ، ٢٠١٠ ، ص ٤٣ .

(٢) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، تاريخ القرصنة ، الموقع على الانترنت :

www.pitatesinf.com/detaif-phparliele/id

<http://www.muuseahmed.maktoobblog.com/262htm>

(٣) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، مرجع سابق ، وينظر الموقع على الانترنت :

<http://www.kkmaq.gov.sa/dwtail.asp?innewssiremId.1949.html> . -

وينظر علي المليجي ، مرجع سابق ، ص ٣ .

(٤) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، مرجع سابق .

(٥) علي المليجي علي ، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل ، معهد الميثاق ، الرياض ٢٠٠٩ ، ص ٢ .

اليونانية في القرنين السادس والسابع قبل الميلاد وصار القراصنة يطلبون فدية مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانيين وسفنهم^(١) .

وفي فترة ما قبل الميلاد تزايدت أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط ، الأمر الذي الجأ بعض حكام المدن الساحلية التي تطل على البحر للتعاون مع القراصنة اتقاء لشراهم ولتوفير الحماية لسفنهم^(٢) ، وكانت جزيرة (رودس) هي مأوى القراصنة في تلك الفترة^(٣) وفي بداية القرن الثاني قبل الميلاد انتشرت القرصنة البحرية بشكل واسع ، وظهرت لهم أعراف وتقاليد وملابس تميزهم من غيرهم ، وذلك لان روما سمحت للقراصنة بالانتشار ، لأنها تحقق مصالح وأهداف حكومتها في ذلك الوقت ، فأصبح للقراصنة في تلك الفترة قوة كبيرة تهدد التجارة بشكل كبير وفي مناطق مختلفة^(٤) .

وفي تلك الحقبة من الزمن اضطرت روما إلى مكافحتها وأصدرت الحكومة أمراً بتخفيض عدد القراصنة وذلك للحد من خطورتهم ، والتي أصبحت تهدد الرومان حيث كان يتعرض الكثير من القرويين للنهب والسلب والأسر من قبل القراصنة ، وفي الفترة ما بين عام (٧٥ - ٧٧) قبل الميلاد كان قادة الرومان يتعاونون مع قادة مقاطعاتهم في محاولة للحد من أعمال القرصنة ، بعد أن بلغت ذروتها في تلك الفترة ، وقامت روما بحملات عسكرية عديدة ضد قراصنة البحر الأبيض المتوسط للحد من جرائمهم ، ولم تتوقف جرائم القرصنة البحرية خلال فترة ما بين (قبل الميلاد - وبعد الميلاد) فعلى الرغم من ذلك استمرت أعمال القرصنة إلى ما بعد الميلاد^(٥) ، حيث انتشرت أعمال القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط على على الرغم من الحملات العسكرية الرومانية لمكافحتها^(٦) ، وقد وصف الفقيه الروماني (بلوتاش) القراصنة بأنهم (أولئك الذين يهاجمون السفن دون مسوغ قانوني ليس فقط على السفن وإنما على المدن البحرية)^(٧) .

وفي القرنين الثاني والثالث بعد الميلاد كانت هذه الفترة الزمنية مشابهة لحد كبير لفترة ما قبل الميلاد^(٨) ، اذ خلال هذه الفترة تعرضت فيها بعض الرحلات البحرية للقراصنة، وتشير

(١) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٤٦ .

(٢) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٤٧ ، سفيان محمد احمد خزاعله ، القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي (رسالة ماجستير) مجازة من جامعة جدارا ، ٢٠١٠ ، ص ٩ .
(٣) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت:

<http://www.muuseahmed.maktoobb/og.com/262>

(٤) Philip Souza, Ancient Rome and the pirates, oxford University press, 2000p-105 .

(٥) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، مرجع سابق ، موقع الكتروني .

(٦) المرجع السابق .

(٧) ياستنيك ماخوفسكي ، المرجع سابق ، ص ٥ .

(٨) علي المليجي علي ، المرجع سابق ، ص ٥ .

وتشير بعض الرسومات منذ بداية القرن الرابع الميلادي إلى قيام ملك أثينا (ليسيوس) بتحرير عدد من مواطنيه الذين اسروا من قبل القراصنة (١) .

الفرع الثاني

القرصنة البحرية في العصور الوسطى

انهارت التجارة البحرية بسقوط الإمبراطورية الرومانية ، مما أدى إلى تراجع القرصنة البحرية ، لفترة قصيرة ، وبعد أن انتعشت التجارة في العصور الوسطى عادت إلى وضعها السابق (٢) ، وقد بدأت القرصنة البحرية في القرون الوسطى في شمال أوربا ، وظهور أشهر القراصنة آنذاك ، وهم ممن يطلق عليهم (الفايكنج) من شعوب شمال أوربا ، (الدنمارك والسويد والنرويج) حالياً ، والذين أغاروا على بحر البلطيق والقتال الانكليزي في تلك الحقبة الزمنية (٣) .

كما اشتهر الفايكنج بالعنف والقسوة والسلب والنهب والاختصاب ، وقد توغلوا في الأراضي الروسية وأسسوا مدناً وفتحوا الطريق إلى القسطنطينية ، (اسطنبول حالياً) ، وحاربوا شمال فرنسا واستولوا على منطقة نورماندي شمال فرنسا ، واستقروا هناك بموجب معاهدة سلام مع ملك فرنسا شارل الثالث (٤) .

وبحلول القرن الحادي عشر الميلادي ظهرت دولة بحرية بقيادة (كنور الأكبر) ، حيث استطاع أن يحتل الدنمارك والنرويج وبريطانيا حالياً ، وقد سميت هذه الدولة في تلك الفترة بالإمبراطورية الاسكندنافية (٥) ، ولم يستطع الفايكنج آنذاك السيطرة على بحر البلطيق ، حيث بدأ القراصنة (الروجيون واليوموريون) وغيرهم من القراصنة يؤسسون مكانهم فوق مياه بحر البلطيق فأخذ هؤلاء يجوبون مياه بحر البلطيق ويقومون بأعمال السلب والنهب ، وكذلك لم تنج من أعمالهم المدن البحرية التي أخذت بالازدهار فعمها الدمار والخراب (٦) .

أما البحر الأبيض المتوسط ، فقد انتشرت القرصنة فيه بواسطة القراصنة الذين يدعون (المغاوير الاندلسيون) حيث قام هؤلاء بأعمال السلب والنهب على جزر البحر الأبيض المتوسط للمدن السلافية الواقعة على بحر البلطيق (٧) .

(١) ياستنيك ماخوفسكي ، المرجع السابق ، ص ٣٠- ٣٥ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٣٣- ٤٠ .

(٣) كافين رايلي ، الغرب والعالم ، تاريخ الحضارة ، ترجمة عبد الوهاب محمد الميسري وهدى عبد السميع حجازي ، سلسلة عالم المعرفة ، الكويت ، ١٩٨٥ م ، ص ١٨٨ .

(٤) كافين رايلي ، المرجع السابق ، ص ١٨٩ ، ياستنيك ماخوفسكي ، مرجع سابق ، ص ٣٨ .

(٥) المرجع السابق ، ص ١٨٩- ١٩٠ ، ياستنيك ماخوفسكي ، مرجع سابق ، ص ٣٩- ٤٠ .

(٦) علي المليجي علي ، المرجع السابق ، ص ٥ .

(٧) المرجع السابق ، ص ٥ .

وبعد انتشار القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط بفترة ظهرت في الشرق الأقصى عند انهيار السلطة المركزية بالصين ، وبدأت تتزايد منذ نهاية القرن الثالث عشر الميلادي على طول سواحل الصين^(١)، وخلال الفترة (١٤٠٥ م إلى ١٤٣٣ م) قام الإمبراطور الصيني (zeng) بعدة رحلات بحرية من اجل فرض النظام ونشر السلام في المنطقة^(٢) .

وفي القرن الرابع والخامس عشر ظهرت القرصنة في اليابان ، ثم امتدت إلى السواحل الكورية ، وأخذت تزداد حتى عام (١٤٤٣ م) ، حيث بدأت أعمال القرصنة تتضاءل عندما عقدت كوريا اتفاقية مع القادة اليابانيين سمحت لهم بمقتضاها بدخول خمسين سفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية ، وقد ازداد هذا العدد بالتدريج وساهم في الحد من أعمال القرصنة البحرية في المياه الكورية ، وذلك لان غالبية القراصنة كانوا من اليابانيين ، وعند انخراطهم بأعمال التجارة أحجموا عن القرصنة^(٣) .

ومع بداية القرن السادس عشر وحتى يومنا هذا ، تزايدت أعمال القرصنة البحرية بشكل كبير ، ولعل سبب ذلك يعود إلى تطور التقنية في صناعة السفن الكبيرة والسريعة التي تعتمد على الطاقة في استعمالها ، ومن هنا ظهر التنافس بين القوى الاستعمارية التي عملت على تحقيق مصالحها بمختلف الطرق والوسائل ، وقامت بالاستعانة بالقراصنة من اجل دعم أساطيلها البحرية وزيادة نفوذها على البحار ، وبهذا أعطيت صفة الشرعية من قبل بعض الدول التي تتعاون مع القراصنة في تلك الفترة ، فانتشرت في مختلف مناطق العالم وبالذات في البحر الأبيض المتوسط والبحر الكاريبي ، وظهرت بشكل ملفت للنظر أيضاً في سواحل الشمال الإفريقي ، وقد يكون للمد الاستعماري اثر في ظهور القرصنة بسواحل أفريقيا^(٤) .

وقد سميت مراكب القرصنة آنذاك بمراكب التصدي ، والمقصود بها (مراكب القرصنة المأذون لها من قبل دولة معينة بالقيام بأعمال قرصنة بحرية ، حيث تقوم هذه الدولة بتسليح هذه السفن والخروج بها لمهاجمة سفن الدول المنافسة ، أو سفن العدو الحربية أو التجارية ، وذلك بالاستيلاء عليها أو تدميرها حسب الحال)^(٥) .

(١) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، المرجع السابق ، موقع الكتروني .

(٢) عبد العزيز سالم و احمد العبادي ، تاريخ البحرية الإسلامية في الغرب والأندلس ، دار النهضة العربية - مصر ، ١٩٦٩ ، ٢٨٤ .

(٣) كرز ستيوف ويلزنيسكي ، المرجع السابق .

(٤) سفيان محمد احمد خزاعلة ، المرجع السابق ، ص ١٥ .

(٥) باول جيلبرت ، التاريخ الرسمي للعصر الذهبي للقرصنة الانكلو أمريكية . الموقع على الانترنت:

<http://www.pitatesimf.com/detai/detaif-phparliele-id>

ومن هنا أعطيت الشرعية للقراصنة البحريين ، وقد كان هذا هو السبب الذي أدى إلى توسع كبير في أعمال القراصنة في العالم ، حيث سميت هذه المرحلة بـ (العصر الذهبي للقراصنة)^(١) .

الفرع الثالث

القرصنة البحرية في الوقت الحاضر

منذ منتصف القرن التاسع عشر وحتى منتصف القرن العشرين الميلاديين ، كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث ، ولم تعد القرصنة البحرية تشكل خطراً حقيقياً على الملاحة البحرية ، خصوصاً بعد إعلان باريس في عام ١٨٥٦ ، الذي نص على حصانة بضائع الأعداء بمراكب المحايدين ، باستثناء المهربات الحربية ، ويعتبر هذا الإعلان إلغاءً للقراصنة المباحة^(٢) ، ولتجريم تلك الجرائم وتصنيفها ضمن القانون الجنائي الدولي .

ومع الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة تجارة العبيد بين أفريقيا وأمريكا ووجود الدوريات البحرية الحربية في مناطق المحيط الأطلنطي والكاربيبي والمحيط الهادي ، وتعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة ، تلاشت القرصنة البحرية حتى عام ١٩٤٥ م^(٣) .

ونظراً لجدية محاربة الدول الكبرى لها ، بعد أن لاحظت خطورتها ، وهي التي كانت تدعمها من قبل ، وتستعين بها في فترات سابقة ولم يوجد منها سوى بعض الهجمات الفردية التي تتعرض لها السفن التجارية^(٤) .

عادت القرصنة البحرية من جديد في منتصف القرن العشرين وبعد الحرب العالمية الثانية عام ١٩٤٥ م ، حيث ظهرت على شكل عصابات منظمة في بعض الأحيان تتخذ البحر ملاذاً لها ، وتهاجم سفن النقل والصيد والتجارة معتمدة على القوة والعنف وبصورة أبشع من ذي قبل^(٥) ، وازداد انتشارها ، وفي الثمانينيات من القرن العشرين ، أصبحت عمليات القرصنة تتركز في مناطق عديدة من العالم ، كبحر الصين ، وفي جنوب شرق آسيا كمضيق ملقا ، وسواحل سنغافورة وتايلاند والفلبين وفيتنام واندونيسيا ، وفي سواحل شرق أفريقيا وفي أمريكا الجنوبية خصوصاً سواحل البرازيل^(٦) .

(١) علي صادق ابو هيف ، القانون الدولي العام ، ط٧ ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٧ ، ص ٨٣٩ .

(٢) علي صادق ابو هيف ، مرجع سابق ، ص ٨٤٠ ، رضا زين العابدين ، الاغتنام البحري ، دراسة مقارنة في اثر تطبيقات الشرائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية ، مطابع السفير ، الإسكندرية ، ١٩٧٩ ، ص ٤٢ .

(٣) باستنيك ماخوفسكي ، المرجع السابق ، ص ٦٠ .

(٤) المرجع السابق ، ص ٦١ .

(٥) محمد طلال الشواربي ، الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ٢٠٠٣ ، ص ١٨١ .

(٦) باستنيك ماخوفسكي ، المرجع السابق ، ص ٦٥ .

واستمرت القرصنة البحرية في تزايد وانتشار من عام إلى آخر في نهاية القرن العشرين ، وفي مطلع القرن الحادي والعشرين إذ تؤكد تقارير المنظمة البحرية الدولية (imo) (International Maritime Organization) مدى ازدياد ظاهرة القرصنة البحرية في تلك الفترة من الزمن ^(١) ، وقد تفاوتت النسب في العقد الاخير ومن عام إلى آخر ، وبلغ عدد الحوادث حوالي (١٢٠) حادثاً ، واحتجاز ٤٠ سفينة ، وفي نهاية العقد الاخير بلغ عدد حوادث القرصنة (٦٠٠) حادثه ^(٢) .

أما على المستوى الإقليمي ، وعلى مستوى الدول الافريقية فقد تزايدت أعمال القرصنة البحرية ، ونهب السفن الصغيرة في الخليج العربي وفي خليج عدن ، وتزايدت أعمال القرصنة خصوصاً داخل مياه الصومال ^(٣) .

وهذا ما يؤكد ان القرصنة البحرية عادت للظهور والانتشار من جديد في أماكن مختلفة من العالم ، وبصورة مختلفة عن المراحل التاريخية السابقة .

وبالرغم من الجهود الدولية والإقليمية والوطنية التي تبذل من قبل بعض الدول والمنظمات ، والتطور التكنولوجي الذي وصل إليه العالم في مكافحة هذه الجريمة ، إلا إن القرصنة مازالت تثير الجدل ، والنقاش الفقهي والتشريعي بصدها في الوقت الحاضر ^(٤) .

المطلب الثاني

أسباب انتشار أعمال القرصنة البحرية

تؤكد الاحداث والوقائع الدولية في الآونة الاخيرة تزايد ملحوظ ومطرد لأعمال القرصنة البحرية في العديد من الممرات الملاحية الدولية الهامة ، فان استقرار الأحداث الدولية والظروف والملابسات المحيطة بكل منطقة من المناطق البحرية ، التي تشهد تنامياً لهذه الظاهرة سوف يقود لاستخلاص بعض الأسباب والعوامل الكامنة وراء هذا الانتشار المتنامي ، تلك العوامل التي قد يتمثل بعضها في طبيعة الممرات البحرية التي تسلكها السفن أثناء إبحارها ، أو فيما تشهده بعض دول العالم من أزمات اقتصادية أو أزمات سياسية وصراعات داخلية تؤدي إلى فشل هذه الدول في السيطرة على سواحلها ومياها الإقليمية ، ومنع أنشطة القراصنة التي تنطلق من هذه المياه ، أو يتمثل ذلك في ضعف أو خلل في الجهاز القضائي في بعض الدول بالشكل الذي يعوق ملاحقة القراصنة قضائياً ..

ووفقاً لما تقدم .. نسجل ادناه أهم الأسباب والعوامل .. وكما يأتي :

^(١) المنظمة البحرية الدولية ، الموقع على الانترنت : <http://www.imo.org/safety> .

^(٢) سفيان محمد احمد خزاولة ، مرجع سابق ، ص ١٧ .

^(٣) أماني الطويل ، مرجع سابق ، ص ٢١٦ .

^(٤) علي المليجي علي ، مرجع سابق ، ص ٩٥ .

الفرع الأول

كثافة الحركة الملاحية

إن ازدهار حركة النقل البحري في بحار مفتوحة دون مراقبة ، وفتح باب تسجيل السفن على مصراعيه في بعض الدول دون وجود رقابة حقيقية فعلية على هذه السفن الأمر الذي شجع على انتشار ظاهرة القرصنة البحرية ، خاصة مع ضعف الإجراءات الأمنية في بعض الموانئ، وضعف الإجراءات والعقوبات في بعض الدول (١) .

مما سبق ، يرى الباحث أن ظاهرة القرصنة البحرية ، وأسباب انتشارها في العديد من المناطق البحرية ، تعود إلى أن الطبيعة الجغرافية الخاصة ببعض الممرات الملاحية الضيقة ، أو ما يطلق عليها (chock points) ، تلعب دوراً لا يمكن إغفاله في انتشار هذه الظاهرة وتناميها (٢) ، حيث تؤدي الطبيعة الجغرافية لمثل هذه الممرات إلى إجبار السفن على تخفيض سرعتها عند مرورها عبر هذه الممرات مما يسهل من مهمة القراصنة في الاعتداء عليها ، وما يزيد من صعوبة الأمر، وجود بعض العصابات الإجرامية ، أو الجماعات الخارجة عن سيطرة الحكومة المركزية في الدول المطلة على هذه الممرات البحرية (٣) .

ومما يضاعف من أهمية هذا العامل ، تزايد الاعتماد على النقل البحري في مجال التجارة الدولية ، وما تشهده البحار والمحيطات من تزايد مطرد في عدد السفن التي تجوبها ليلاً ونهاراً (٤) ، والتي تكون مطمعاً للقراصنة أثناء عبورها الممرات البحرية الضيقة والتي تشهد كثافة مرورية عالية (٥) .

(١) ابو الخير احمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، ط١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ ، ص ٦٩ .

(٢) Peter chalk, the maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the united states, RAND.Project air force, 2008, p.11.

(٣) Kerstin petretto, weak states off – share- piracy in modern times ,Hans Seidel Foundation, East African Human security forum, Discussion paper ,March, 2008, p6.

(٤) ان مجمل السفن تضطر إلى تخفيض سرعتها عند عبورها وحول أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في مضيق مالطا بشكل خاص، يراجع :

Catherine Zara Raymord, Piracy and armed rebbery in the bhar , وان ما يقارب من ١٢ مليون إلى ١٥ مليون من سفينة تجوب البحار والمحيطات في الوقت ذاته ، ينظر :

Peter chalk, the maritime dimension of international security ...op,cit,p10.
(٥) مثال ذلك ، مضيق باب المنذب ، مضيق هرمز ، وغيرها من المضائق والقنوات الضيقة التي تضطر السفن إلى تخفيض سرعتها عند عبورها ،

الفرع الثاني

الأزمات الاقتصادية

القرصنة البحرية جريمة اقتصادية ترتكب بهدف تحقيق أهداف وغايات متعلقة بالقائمين عليها ، وتلعب الظروف الاقتصادية دوراً مهماً في توجيه سلوك الأفراد ، فالحاجة الاقتصادية لا يشبعها أي بديل، وكثرة المشكلات الاقتصادية تؤدي إلى تدمير أسس البناء الاجتماعي ، وترك آثاره على عامة أبناء المجتمع (١) .

فالأزمات الاقتصادية وما يترتب عليها من ارتفاع معدلات الفقر ، وتزايد نسبة البطالة وتدني الأجور ، وارتفاع أسعار السلع ، وغيرها من آثار اقتصادية واجتماعية سلبية ، خصوصاً في المناطق المطلة على ممرات بحرية تشهد حركة ملاحية مرتفعة ، تكون سبباً رئيساً لانتشار ظاهرة القرصنة وغيرها من الجرائم الاقتصادية ، وارتفاع معدلاتها في اعالي البحار ، سعياً من سكانها للتغلب على الآثار السلبية لهذه الأزمات الاقتصادية (٢) .

ويمكن ان نسجل ابرز اسباب تنامي القرصنة البحرية وفقاً للآتي :

أ - ارتفاع البطالة وانتشارها بصورة واسعة ، سواء أكانت بطالة حقيقية أم بطالة مقنعة (٣) ، مما يجعلهم هدفاً سهلاً لمختلف الاتجاهات (٤) .

ب - التباين في المستوى المعاشي في الدول الفقيرة ، وينجم عن ذلك خلق طبقة من الشعب غير قادرة على تأمين الغذاء اليومي لعوائلهم ، نتيجة لارتفاع الأسعار من جهة وضعف المردود المالي من جهة أخرى مقارنة بالكسب المادي الذي يحققه القراصنة عند قيامهم بإعمال القرصنة (٥) ، وأن ما شهدته دول جنوب شرق آسيا من أزمة اقتصادية في نهاية القرن الماضي وما نجم عنه من مشكلات اقتصادية ، وتزايد معدلات الجرائم ومن بينها جريمة القرصنة البحرية لدليل على ذلك ، حيث كان للانهيال الاقتصادي الذي شهدته دول هذه المنطقة ، دور أساسي في حدوث عدم استقرار سياسي أدى في بعض دول هذه المنطقة - خصوصاً اندونيسيا - إلى توجه الكثير من سكانها إلى الوسائل غير المشروعة لزيادة الدخل ، كما أدى إلى تزايد الفساد الحكومي وضعف السيطرة السياسية ، الأمر الذي أدى - في كثير من الحالات - إلى التجاهل

(١) سفيان محمد احمد خزاولة ، مرجع سابق ، ص ١٩ .

(٢) عادل عبدالله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٠ ص ٤٠ وما بعدها .

(٣) سفيان محمد احمد خزاولة ، مرجع سابق ، ص ٢٠ .

(٤) منير احمد فهمي ، الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، الرياض ، ج ٤ ، مجلس الغرف التجارية والصناعية السعودية ، ١٩٩١ ، ص ١٩ .

(٥) المنظمة البحرية الدولية ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت :

<http://www.imo.org/facilitation/main?topes>

أعمدي لأنشطة القرصنة من قبل بعض أفراد القوات المسلحة وقوات الأمن مقابل الحصول على حصة أو نسبة من حصيلة أعمال القرصنة^(١) .

ويعد انتشار ظاهرة القرصنة البحرية ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، سببا رئيسيا لما تشهده هذه الدولة من انهيار اقتصادي ، وفقر يعاني منه الشعب الصومالي ، وخاصة مع اعتماد نسبة كبيرة منه على ما يقدمه برنامج الغذاء العالمي (WFP) من مساعدات إنسانية ، هذه الحالة دفعت الكثير من الجماعات لاحتراف أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن التي وجدت فيها (هذه الجماعات) ضالتها المنشودة لتحقيق الثروة والرخاء^(٢) .

الفرع الثالث

الأزمات السياسية

إن ما تشهده بعض الدول من أزمات سياسية ، يمكن أن يؤدي في الكثير من الحالات إلى وجود صراعات مسلحة داخلية ، يكون من شأنها التأثير سلباً على النظام السياسي والأمني في هذه الدول^(٣) ، حيث لا تكون القوات المكلفة بحماية سواحل هذه الدول ومياهها الإقليمية ، مؤهلة بشكل كافٍ وفاعل في مثل هذه الظروف للاضطلاع بهذه المهمة والدفاع عن حرية الملاحة وسلامة السفن ، في الممرات البحرية الواقعة قبالة سواحل هذه الدول^(٤) .

فضلا عن ان حالات الصراعات المسلحة الداخلية وضعف أو انهيار النظام السياسي والأمني في هذه الدول ، يؤدي إلى ظهور الميليشيات والجماعات المسلحة المتصارعة والتي تعتمد على حصيلة أعمال القرصنة والسطو على السفن التي تمر بالقرب من المناطق التي يسيطرون عليها لتمويل أنشطتهم العسكرية^(٥) .

إن احد الأسباب الرئيسية الكامنة وراء انتشار هذه الأعمال وتناميها يرجع في المقام الأول إلى ضعف وانهيار مؤسسات الدولة ، وعدم وجود قوات نظامية قادرة على بسط نفوذها وفرض سيطرتها على الأراضي وما نجم عن ذلك من نشوب العديد من الصراعات والخلافات الداخلية التي أثرت على قدرة الدولة على حماية سواحلها ومياهها الإقليمية ، ونتيجة لذلك أدى هذا الوضع إلى تفاقم ظاهرة القرصنة وتنامي عملياتها بوتيرة متسارعة ، شجع المزيد من العاطلين على ركوب المغامرة والتحول من صيادين إلى قرصنة^(٦) .

(١) عادل عبدالله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٤١ .

(2) Emilano Alessandri, Report of the conference, Addressing the resurgence of sea piracy: legal, political and security aspects, Rome.16 june2009 .p.7.

(3) Kerstin petretto, weak states off- share piracy in modern times-op .cit, pp. 11, 12

(٤) عادل عبدالله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٤٢ وما بعدها .

(٥) المرجع السابق ، ص ٤٣ .

(٦) أماني الطويل ، مرجع سابق ، ص ٢١٨ .

وبناء على ما تقدم يمكن القول إن ما يشهده العديد من الدول من أزمات سياسية ، وصراعات داخلية ، وما يترتب عليها من انهيار أو ضعف في الحماية الأمنية على شواطئ هذه الدول وموانئها ، يمكن أن يلعب دور مؤثراً في تزايد أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل هذه الدول ، وهذا ما يمكن ملاحظته في بعض الدول مثل : نيجيريا ، ودول القرن الإفريقي ، ودول جنوب شرق آسيا ^(١) .

الفرع الرابع

خلل النظام القضائي

من الأسباب المهمة الأخرى لانتشار أعمال القرصنة البحرية خلل النظام القضائي في بعض الدول ، مما يترتب على ذلك عدم قدرة هذه الدول على ملاحقة القراصنة قضائياً أو عدم القدرة على تنفيذ ما يصدر ضدهم من أحكام جنائية ، يؤدي اثر ذلك في تمادي هؤلاء القراصنة في ممارسة أعمال القرصنة والسطو ضد السفن ^(٢) .

لان الخلل في الجهاز القضائي ، وما قد تشهده بعض الدول من فساد يشجع القراصنة على التمادي والاستمرار في ممارسة أنشطتهم ، مقابل ما يقدمونه من رشاوى ، إلى موظفي الجهاز الإداري في هذه الدول ^(٣) .

الفرع الخامس

انعدام التنسيق بين القوى الدولية المختلفة في مكافحة القرصنة

هناك صعوبة من نوع خاص في مكافحة جريمة القرصنة البحرية إلا وهي انعدام التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية الفاعلة في المنطقة فعلى سبيل المثال هناك دول مطلة على البحر الأحمر كمصر والسعودية واليمن ، حيث ترى الأخيرة إن أمن البحر الأحمر وخليج عدن مسؤولية الدول المطلة عليه في حين تتحرك القوى الكبرى دون اعتبار لهذا الحق ودون التنسيق والتعاون التام مع هذه الدول ^(٤) .

(١) عادل عبدالله المسدي ، مرجع سابق، ص ٤٤ .

(2) Kerstin petretto, weak states off – shore- piracy in moderntimes.op.cit,p.7.

(3) Peter chalk, the maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the united states, op-cit.p.13.

(٤) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٧٢ .

الفرع السادس

تنوع المياه التي يعمل فيها القرصنة

من العوامل التي ساعدت على انتشار أعمال القرصنة تنوع المياه واتساعها ، خاصة التي يعمل فيها القرصنة ، والتي يستحيل معها على أي قوات دولية أن تسيّر فيها دوريات بحرية تعمل بفاعلية وكفاءة في مناطق واسعة من المياه مثل خليج عدن، ومنطقة بحر العرب أو بحر عُمان ، ومنطقة جنوب غرب المحيط الهندي، بحيث تبلغ المساحة الإجمالية التي يجب أن تحميها القوات المتعددة الجنسيات حوالي عشرة مليون ميل ، وهي مساحة شاسعة الاتساع تبلغ تقريبا ضعف مساحة أوروبا (١) .

فكيف الحال مع دول فقيرة تمتلك سواحل بحرية طويلة ، تحتاج إلى إمكانيات مادية وبشرية كبيرة وكوادر مدربة لحماية سواحلها والسيطرة عليها (٢) .

الفرع السابع

العادات والتقاليد

يرى بعضهم إن العادات والتقاليد والثقافات السائدة في بعض المناطق ، مثل دول جنوب شرق آسيا والتي تفتقر إلى مستوى ملائم من التعليم والمعرفة التي تدعو إلى عدم نشر ثقافة السرقة والاستيلاء والسلب ولا تبيح وتقبل اللجوء إلى أعمال القرصنة من أجل الحصول على الأموال اللازمة للدفاع عن الوطن ضد التدخلات الأجنبية ، تعد من وجه نظرهم عامل من عوامل انتشار أعمال القرصنة في هذه المنطقة الهامة من العالم (٣) .

الفرع الثامن

تحديد الحدود

إن عدم تحديد الحدود البحرية بشكل نهائي وثابت بين دول هذه المنطقة يشكل بدوره سبباً آخر من أسباب انتشار أعمال القرصنة قبالة سواحل هذه الدول (٤) .

(1) Gilles (corlobe) le probleme de la piraterie- politique et eventualites mis a jour- le 25-4-2008-p.2

على موقع الانترنت : <http://www.corlobe.tk/article8587-html>

(٢) عادل عبدالله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٤٤ .

(3) Kerstin petretto, weak states off – share- piracy in modern times.op.cit,p.7

(4) Mark j. Valencia, Piracy and terrorism in southeast Asia ,similarities differences and their implications, In: Derek Johnson and Mark Valencia (eds) : piracy in southeast Asia : status, Issues and Responses, ISETS, publications Singapore,2005.p82.

تلك هي أهم العوامل أو الأسباب التي نرى لها دوراً مباشراً ومؤثراً في انتشار أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن بالشكل الذي جعلها تشكل تهديداً مستمراً وحقيقياً على حرية الملاحة وحركة التجارة الدولية في العديد من الممرات البحرية الهامة ، الأمر الذي يتطلب تعاوناً دولياً فاعلاً للبحث في أسباب هذه الظاهرة والوقوف على أنجع السبل لمعالجتها .

المطلب الثالث

آثار أعمال القرصنة البحرية

إن انتشار عمليات القرصنة البحرية على دول العالم بشكل عام ودول المناطق الساحلية بشكل خاص تهديداً خطيراً للأمن والاستقرار والمصالح الاقتصادية والإستراتيجية بالإضافة إلى تهديدها الخطير لسلامة البيئة البحرية .

ولمتطلبات البحث نتناول فيما يلي مخاطر وآثار القرصنة البحرية على الدول المطلية على خليج عدن ، وبصفة خاصة ، اليمن ، ثم آثارها على أمن مصر واقتصادها ومن ثم آثارها على المجتمع الدولي وذلك في الفروع الآتية :

الفرع الأول

آثار أعمال القرصنة البحرية على الدول

تشكل أعمال القرصنة البحرية التي انتشرت ضد السفن التجارية المارة في اعالي البحار ، حالة من الرعب والإرباك والآثار الخطيرة على سلامة وامن الملاحة البحرية في البحر الأحمر ، وعلى استمراره كممر ملاحى آمن للتجارة العالمية ، وعلى المصالح الاقتصادية والسياسية للدول المطلية عليه ، وكذلك على الدول التي تعتمد عليه بشكل رئيس في نقل تجارتها الدولية (١) .

وكأثر من آثار انتشار أعمال القرصنة البحرية في منطقة خليج عدن والمناطق البحرية المقابلة للسواحل الصومالية عدت هذه المناطق من اخطر الممرات المائية في العالم (٢) .

(١) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٨١ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٨٢ .

الفرع الثاني

آثار أعمال القرصنة البحرية

تعد اليمن من أوائل الدول التي نبهت إلى خطورة الأوضاع القائمة في منطقة القرن الأفريقي منذ بداية التسعينيات ، ومع ظهور حالة الفوضى والصراعات في دول القرن الأفريقي حاولت اليمن القيام بالكثير من الجهود لاحتواء تلك الصراعات بين الفرقاء لشعورها بأن ما يحدث في دول القرن الأفريقي يؤثر تأثيراً مباشراً على اليمن سياسياً واقتصادياً وامنياً واستراتيجياً^(١) .

حيث إن أكثر من مليون لاجئ صومالي وأثيوبي قد وصلوا اليمن بطرق غير شرعية عبر البحر الأحمر والبحر العربي ، وهو ما يشكل عبئاً اقتصادياً مضافاً على الاقتصاد اليمني الضعيف بطبيعته ، كما ويشكل تهديداً أمنياً وسياسياً لها مما دفعها إلى المساهمة في توفير الأجواء للعديد من المصالحات بين الفرقاء الصوماليين بشكل منفرد أو في إطار الجامعة العربية^(٢) .

وكذلك حاول اليمن على الصعيد الدولي تنبيه المجتمع الدولي والعربي منذ وقت مبكر بخطورة استمرار انهيار الدولة الصومالية وما سترتب على ذلك من نتائج مأساوية على استقرار شعبها وعلى استقرار دول المنطقة^(٣) .

وعلى الصعيد الإفريقي حاولت اليمن عبر إنشاء تجمع صنعاء مع السودان وإثيوبيا والصومال تحقيق قدر من الأمن والاستقرار والتوازن بين دول منطقة القرن الإفريقي ومحاولة إيجاد حلول لازمة غياب الدولة في الصومال^(٤) .

ومع توسع وانتشار أعمال القرصنة الصومالية أواخر عام ٢٠٠٧م حاولت اليمن توفير غطاء عربي لمعالجة المشكلة قبل تفاقمها فأرسلت الوفود للزيارات والمشاورات مع المملكة العربية السعودية والأردن ومصر وجيبوتي لمحاولة التوصل إلى حل عربي مشترك قبل تدويل الأزمة والسقوط في دوامة التدخلات الخارجية^(٥) .

وعلى ما تقدم يمكن تلخيص أهم آثار أعمال القرصنة البحرية على اليمن في النقاط الآتية^(٦) :-

(١) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٨٤ .

(٢) علي المليجي علي ، مرجع سابق ص ٨٣ .

(٣) عادل عبدالله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٧١ .

(٤) أماني الطويل ، مرجع سابق ، ص ٢٢٥ .

(٥) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٨٥ .

(٦) الموقع على الانترنت: <http://knol.Maid-Srailin8/10/2009> .

١. الإضرار الشديد بالاقتصاد اليمني نتيجة ضعف عائدات السفن التي تتزود بالوقود والخدمات في باب المنذب .
٢. محاولة إعطاء شرعية للدول الكبرى بما يسمح لها بالتدخل في الشؤون الداخلية لدول المنطقة ومنها اليمن بحجة مطاردة القرصنة .
٣. عدم استقرار الأوضاع السياسية والاقتصادية في منطقة القرن الإفريقي يؤثر بشكل مباشر على استقرار الأوضاع السياسية والاقتصادية في اليمن .
٤. إن فكرة تدويل البحر الأحمر ومناذفه ووضع تحت وصاية الدول الكبرى دون مراعاة لمصالح الدول المطللة عليه، يشكل تهديداً رئيساً مباشراً لمصالح اليمن وسيادته .
٥. تحملت اليمن خسائر عديدة أهمها رفع تكاليف التأمين على السفن مقابل التأمين ضد القرصنة ، وقللة عدد السفن التي تتراد الموانئ اليمنية وبالتالي انحسار النشاط الاقتصادي المرتبط بذلك ، وتحملت اليمن أعباءً جسيمة في سبيل حماية الخطوط البحرية التجارية ، وإجهاض عدد من محاولات القرصنة ، إضافة إلى ما تتحمله من أعباء اقتصادية وسياسية وأمنية من استضافة حوالي مليون لاجئ على أراضيها ، وتحمل اليمن أعباءً إضافية بسبب نشر عدد كبير من القوات البحرية وقوات حرس السواحل ، وإقامة المراكز الأمنية على طول امتداد الشريط الساحلي لها ، فضلاً عن خسائر الصيادين اليمنيين منذ بدء ظاهرة القرصنة البحرية بسبب توقف أنشطة الصيد في المناطق المنكوبة في خليج عدن (١) .

الفرع الثالث

آثار أعمال القرصنة البحرية على مصر

إن انتشار أعمال القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي وخليج عدن سيكون له تأثير سلبي خطير على أمن واقتصاد مصر ، فأعمال القرصنة تضر بالملاحة في قناة السويس ضرراً بليغاً ، خاصة وان قناة السويس أهم ثالث مصدر من مصادر الدخل القومي المصري ، وتشكل أهمية كبيرة للملاحة البحرية العالمية (٢) .

فقناة السويس التي افتتحت للملاحة الدولية عام ١٨٦٩ ، والتي يبلغ طولها حوالي ١٩٠ كيلو متر وتصل بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط ، تسمح بعبور السفن من أوروبا

(١) شبكة الانترنت الموقع :

<http://www.elaph.com/wef/economics/2009/7/46/06-14/7/2009>

(٢) جمال مظلوم وآخرين ، تأثير القرصنة الصومالية على مستقبل قناة السويس بين التحذير والتهوين ، على الموقع : <http://www.swissinfo.ch/ara/front.html?p.3>

وأمرىكا إلى آسيا وبالعكس ، فهي من أهم القنوات والطرق الملاحية البحرية في العالم وأقصر الطرق البحرية بين الشرق والغرب ، ولذلك فهي توفر المسافة والوقت والنفقات (١) .

ولهذا تشكل قناة السويس دعامة كبرى في الاقتصاد المصري ، لما لها من إيرادات كبيرة في موازنة الدولة والدخل القومي لمصر ، حيث تأتي قناة السويس في المركز الثالث بين مصادر الدخل القومي الأربعة الرئيسية للاقتصاد المصري ، والتي هي : السياحة في المركز الأول ، تليها تحويلات المصريين العاملين في الخارج ، ثم إيرادات قناة السويس ، وبعد ذلك يأتي البترول والغاز الطبيعي ، ولعل هذا المصدر (قناة السويس) للدخل القومي يعد أكثر ثباتاً من المصادر الأخرى كالسياحة التي تتذبذب مع عمليات الإرهاب ، كذا تحويلات العاملين بالخارج (٢) .

لذا فان انتشار ظاهرة القرصنة في خليج عدن ومنطقة جنوب البحر الأحمر سيكون له تأثيره الضار والواضح على الملاحة في قناة السويس وبالتالي على الاقتصاد المصري برمته (٣) .

ونخلص مما تقدم إلى ما يأتي :

١. إن من مصلحة مصر بل من الواجب عليها أن تتدخل بقوة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية في منطقة خليج عدن والمياه المقابلة للشواطئ الصومالية .
٢. أن يأخذ هذا التدخل المصري عدة أشكال ، منها التدخل العسكري بإرسال سفن وطائرات حربية إلى المنطقة بصورة كافية .
٣. الاشتراك مع الدول الأخرى المطلة على سواحل هذه المنطقة ، ومنها التعاون الفني فيما يتعلق بتبادل المعلومات حول عمليات القرصنة ، وتبادل وتقديم المساعدات الفنية والتكنولوجية بينها وبين دول المنطقة .
٤. بذل أقصى جهد ممكن للوصول إلى الحلول اللازمة لمكافحة القرصنة البحرية.

(١) جمال مظلوم وآخرين ، المرجع السابق ، موقع على الانترنت .

(2) Christian- menard-la piraterie maritime-rapport presente a lassemblee national Française en 13 mai 2009.p.16

(٣) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٩٠ .

الفرع الرابع

آثار القرصنة البحرية على المجتمع الدولي

تشكل أعمال جريمة القرصنة البحرية تهديداً على الملاحة الدولية ، وتترتب على تلك الأعمال آثار معنوية و آثار مادية و آثار بيئية ، وسوف نتعرض لكل منها على النحو الآتي :

أولا / الآثار المعنوية

تتجلى الآثار المعنوية لأعمال القرصنة البحرية فيما يأتي :

تؤدي أعمال الاعتداء غير المشروع في جريمة القرصنة البحرية إلى اثار سلبية في نفوس المجني عليهم ، مما يقهر قوتهم ويغلبهم على أنفسهم أو أموالهم أو أعراضهم ، لتحقيق مصالح شخصية ومكاسب خاصة (١) .

ثانيا / الآثار المادية :

تتنوع الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية ، حيث تأخذ كل منها أبعاداً متنوعة فمنها ما تكون آثاراً جنائية ومنها ما تكون اقتصادية .

١. الآثار الجنائية

ينتج عن جريمة القرصنة البحرية أضرار جنائية خطيرة ، تتمثل تلك الأضرار في القتل أو في الإصابات البدنية المختلفة ، وقد شهدت السنوات الأخيرة الماضية تصاعد في عمليات القرصنة مما زاد في أضرارها الجنائية ، ووفقا لتقارير المنظمة البحرية الدولية (IMO) بلغ عدد هجمات القرصنة منذ عام ٢٠٠٠ وحتى الشهور الأولى من عام ٢٠٠٩ (١٣٧٥) هجمة ، وتم اختطاف أكثر من (٢٦٦) سفينة ، وبلغ عدد الحوادث التي بُلغت عنها المنظمة البحرية الدولية (٦٧١) حادثاً ، مع الأخذ بالاعتبار إن هناك حوادث تقع ولا يتم الإبلاغ عنها ، وقد نتج عن الحوادث التي تمت حتى الشهور الأولى من عام ٢٠٠٩ العديد من القتلى والجرحى والمفقودين (٢) .

٢. الآثار الاقتصادية

توصف الآثار الاقتصادية الناجمة عن جريمة القرصنة البحرية بالأضرار والخسائر المادية الضخمة التي تتكبدها الدول والأفراد لصالح القراصنة ، لهذا فان هذه الجريمة تصنف

(١) P. polere, la piraterie maritime aujourd'hui, droit maritime francais, 2005, p-153
(٢) المنظمة البحرية الدولية ، نشرة ندوة الأمن البحري في الإمارات العربية المتحدة ، ص ٢٤ ، وموقع المنظمة

على شبكة الانترنت : www.imo.org/safety .

وينظر في هذا الصدد موقع (bbc) على شبكة الانترنت:

www.bbc.co.uk/hi/arabic/in-depth/stm4428808.stm.

من الجرائم التجارية الكبرى كالاختيال والغش التجاري والبحري ، كما تحظى باهتمام متزايد من جانب المنظمات الدولية والإقليمية المعنية بالتجارة والنقل البحري (١) .

وتتمثل هذه الآثار أو الأضرار فيما يأتي :

أ- الآثار أو الأضرار التي تلحق بملاك السفن والشاحنين :

يعد النقل البحري من أهم وسائل النقل الحالي ، وهو يشكل ما بين ٧٠ - ٨٠% من حركة النقل التجاري في العالم ، ولهذا يلحق ملاك السفن والشاحنين أضراراً بالغة الأهمية نتيجة ارتكاب جريمة القرصنة البحرية ، ولا سيما الأضرار المباشرة التي تتمثل في إغراق السفن أو خطفها أو نهبها (٢) .

وتشير تقارير المنظمة البحرية الدولية إلى تعرض عدد غير قليل من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية ، منها ما حدث لناقلة البترول الاندونيسية عام ١٩٩٧ م، والتي كانت تبحر من سنغافورة إلى اندونيسيا ، وما حدث في عام ١٩٩٨ م لناقلة النفط الماليزية ، وما حدث في عام ٢٠٠٨ م من اختطاف القراصنة لناقلة البترول السعودية (سيروس ستار) والتي كانت تحمل ربع الإنتاج البترولي اليومي في المملكة العربية السعودية (٣) ، والتي تم تحريرها من أيدي القراصنة بعد دفع فدية ٢٥ مليون دولار (٤) ، وان استيلاء القراصنة أو ألقاهم أضراراً بالسفن النقلة للنفط يسبب أضراراً للبيئة والبحار ويؤثر سلباً على الاقتصاد العالمي والثروة البحرية .

أضف إلى ذلك انه 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 (٥) ، فضلاً عن وجود أعباء مالية غير مباشرة نتيجة حوادث القرصنة البحرية ، وذلك نظراً لارتفاع قيمة التأمين المطلوب على السفن ، أو تغيير طرق الملاحة لتجنب الطرق ألمهدده بالقرصنة ، يضاف إلى ذلك ارتفاع الإنفاق على الاحتياطات الأمنية التي تتبعها شركات النقل (٦) .

(١) J-Abhyankar , op. cit,2001,p.8.

(٢) W .Zhou, piracy-an international problem, paper presented at the international conference on combating piracy and armed robbery at sea, Bangkok,24-25 March 2001,p9.

(٣) أيمن عبد العزيز سلامة ، جريمة القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي ، مجلة السياسة الدولية ، المجلد ٤٤ ، العدد ١٧٦ ، ٢٠٠٩ ، ص ٢٢٧ .

(٤) أماني الطويل ، مرجع سابق ، ص ٢١٦ .

(٥) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٨٢ .

(٦) المنظمة البحرية الدولية ، مرجع سابق ، ص ٢٤ ، وموقع المنظمة على شبكة الانترنت :

ب - الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية :

إن انتشار أعمال القرصنة البحرية في المصائد المائية يجعل مرتاديهما من الصيادين يحجمون عن الصيد فيها ، ويبحثون عن أماكن أخرى آمنة لممارسة أنشطتهم ، وهذا يتسبب في خسائر كبيرة للشركات والعاملين فيها في هذا المجال . كما إنهم قد يتعرضون لهجمات مباشرة من قبل القراصنة تعرضهم للاختطاف أو تعرض مراكبهم للغرق أو السلب ، مما يجعلهم لا يتقربون من مناطق الاصطياد خوفاً على سلامة أرواحهم وممتلكاتهم من قوارب وعدد ، وبالتالي انخفاض الإنتاج^(١) .

ج - اثر أعمال القرصنة البحرية على السياحة :

يمثل الأمن البحري السياحي دوراً رئيساً في زيادة نشاط الساحل البحري ، وهو احد أهم مقومات التنمية السياحية ، حيث يؤدي استتباب الأمن والأمان إلى ازدهار السياحة البحرية في مختلف أنحاء العالم^(٢) ، حيث تقوم السياحة بتوفير فرص عمل مباشرة وغير مباشرة ، وهي اكبر مصدر لجلب الاستثمارات الأجنبية ، وانعدام الاستقرار الأمني يولد في نفس الفرد الشعور بالخوف والرعب ، وهذا سيؤثر سلباً على السياحة البحرية ، ويعني إن اختلالها دليل على اختلال مسيرة التنمية^(٣) ، وهذا ما تحدثه جريمة القرصنة البحرية ، حيث بات واضحاً أثرها السلبي على النشاط السياحي البحري .

ثالثاً - الآثار البيئية :

البيئة البحرية هي جزء من النظام البيئي العالمي ، وتتكون من البحار والمحيطات والأنهار وما يتصل بها من روافد ، وما تحويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أم حيوانية ، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن بمختلف أنواعها ، وتعتمد هذه الكائنات بعضها على الآخر وتتفاعل مع بعضها في علاقة متزنة ، ويختل التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية^(٤) .

ولجريمة القرصنة البحرية آثار بيئية خطيرة أخرى ، حيث إنها تهدد سلامة البيئة البحرية بسبب إغراق السفن أو تفريغ حمولتها في البحر ، حيث تتعرض البيئة لأضرار جسيمة نتيجة تسرب مواد بترولية أو سامة تؤثر على البيئة البحرية^(٥) .

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٨٣ ، سفيان محمد احمد خزاعلة ، مرجع سابق ، ص ٢٨ .

(٢) سفيان محمد احمد خزاعلة ، مرجع سابق ، ص ٣٢ .

(٣) المرجع السابق ، ص ٣٢ .

(٤) حسين حنفي عمر ، احتجاز وتفريغ سفن القراصنة ، والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء ، ط١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ ، ص ٥٢ .

(٥) D.P. connell, The international law of the sea.vol2,oxford university press,2005,p.366

وقد حذر المكتب البحري الدولي من خطورة أعمال القرصنة البحرية على البيئة البحرية على اثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القرصنة ، مشيراً إلى إن إبحار ناقلات البترول دون أطقمها نتيجة تعرضها لأعمال القرصنة أمراً خطيراً قد ينجم عنه كوارث بحرية عديدة^(١).

المبحث الثاني

موقف الشريعة الإسلامية من جريمة القرصنة البحرية

لا شك إن جريمة القرصنة البحرية لا تتفق مع الأهداف السامية التي جاء بها الإسلام لأنه يترتب عليها ابتزاز الأموال أو الاعتداء على السلامة الجسدية أو المعنوية للشخص ، فضلاً عن كونها عائقاً خطيراً أمام حرية الملاحة البحرية الدولية ،^(٢) وقد جاء ذكر القرصنة البحرية في القرآن الكريم كأحد صور الاعتداء على السفن^(٣) في قوله تعالى : ((وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا))^(٤).

لقد دلت هذه الآية الكريمة على انه كانت هناك أعمال غير مشروعة واعتداءات تعترض الملاحة البحرية منذ ذلك الوقت ، وان كانت لا تعد قرصنة بالمعنى القانوني^(٥) ، لأنها تتم من قبل صاحب السلطة ، ولكنها تعد عملاً غير مشروع ينفذ بواسطة قرصنة البحر ، وهذا النوع من القرصنة البحرية الذي تختلط فيه مصالح القرصنة الخاصة بمصالح الحكام تطور بشكل كبير في فترات لاحقة ، كما سبق بيانه .

ولمقتضيات البحث من الناحية الشكلية سنتناول هذا المبحث في مطلبين نبين في المطلب الأول موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية كسلوك ضار ، وفي المطلب الثاني نتناول سلطة التشريع الجنائي الإسلامي في معاقبة قرصنة البحار وكما يأتي :

المطلب الأول

موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية كسلوك ضار

يعتبر الدين الإسلامي ابرز الأديان السماوية من حيث سعة نطاقه فهو دين وقانون معاً لأنه ضم أحكاماً عقائدية تغرس العقيدة الدينية في النفوس ، وأحكاماً وجدانية تغرس الفضيلة في

(١) المكتب البحري الدولي : مركز مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على شبكة الانترنت :

<http://www.iccwbo.org/ccs/menu.imb>

(٢) سورة الكهف ، من الآية (٧٩).

(٣) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٤٥ .

نفس الإنسان وتطهرها من دنس الدنيا ، وأحكاماً عملية تنظم العلاقات التي يدخل فيها الإنسان طرفاً مع أفراد جنسه ، وقد جاءت الشريعة الإسلامية هدياً للبشر كافة باعتبارها خاتمة لشرائع السماء ، وقد ظلت الشريعة الإسلامية المصدر الوحيد للقانون في المجتمع الإسلامي (١) .

والشريعة الإسلامية اعتبرت القرصنة البحرية شكلاً من أشكال التعارض الشديد مع القيم والمبادئ الإسلامية ، لأنها عدت جرائم مجتمعة مع بعضها ، فهي تشمل الظلم والابتزاز ، والاعتداء على السلامة الجسدية والنفسية ، والإرهاب وانتهاك خصوصية الآخرين والسرقه ، فضلاً عن إنها تعطيل لمصالح العباد (٢) .

وقد ورد في القرآن الكريم آيات تتحدث عن هذه الجريمة كقوله تعالى ((أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدْتُ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْباً)) (٣) ، فدللت الآية الكريمة صراحة على جريمة القرصنة البحرية متمثلة بذلك الملك الذي تستهويه سفن الناس وحب امتلاكه لتلك السفن استلاباً بغير حق (٤) . وقد ورد في تفسير ابن كثير في الجزء الثالث ص ١٧٨٦ : ان السفينة كانت لايتام .. ولا يملكون غيرها للنعف والرزق ، وكان الملك الذي يعتقد انه (هود بن بدر) وراء السفينة يطاردها ، لانه يستولي على كل سفينة صالحة غضبا في البحر ، وقد اعابها سيدنا الخضر عليه السلام ، ليطركها الملك وينتفع منها الايتام .. وهذا اشارة الى الضرر الذي قد تحدثه عملية قرصنة على سفينة التي تعد اموالا منقولة لاشخاص او هيئات .

هذه الجرائم تمثل مفسدة للخاصة والعامة واستلاب المال في غير حقه ، كما إنها تعطيل لمصالح الناس (٥) ، وقد حارب الإسلام مقدمات القرصنة فحرم الظلم ، قال تعالى ((تِلْكَ حُدُودُ اللَّهِ فَلَا تَعْدُوها وَمَنْ يَتَعَدَّ حُدُودَ اللَّهِ فَأُولَئِكَ هُمُ الظَّالِمُونَ)) (٦) ،

والقرصنة كما اشارت الاية الكريمة هي ظلم جائر يتم أخذ حقوق الآخرين بغير حق وقد تطرق القرآن الكريم إلى الاعتداء على السفن من جانب سلطات الدولة في سورة الكهف

(١) عبد الكريم زيدان ، المدخل لدراسة الشريعة الإسلامية ، مطبعة العالي ، بغداد ، ١٩٦٩ ، ص ٧ .

(٢) علاء الدين محمد بن محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز الدمشقي المعروف بابن عابدين الحنفي ، رد المحتار على الدر المختار ، المسمى بحاشية ابن عابدين ، ج ١ ، مرجع سابق ، ص ٤١٢ .

(٣) سورة الكهف الآية ٧٩ .

(٤) حسنين محمد مخلوف ، صفوة البيان لمعاني القرآن ، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية ، ط ٣ ، الكويت ، ١٩٨٧ ، (ص ٣٨٥ - ٣٨٦) .

(٥) علاء الدين محمد بن محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز الدمشقي المعروف بابن عابدين الحنفي ، المسمى بحاشية ابن عابدين ، ج ١ ، مرجع سابق ، ص ٤١٣ .

(٦) سورة البقرة الآية (٢٢٩) .

حيث جاءت قصة سيدنا موسى والخضر عليهما السلام^(١) ، فقد اعتبر القرآن اخذ السفينة نوعاً من أنواع الغضب على الرغم من إن فاعله ملك وليس فرداً عادياً ، إذ هو في النهاية يمثل اعتداءً على حرية الملاحة البحرية الدولية لما فيه من اعتداء على السفن وتحول مسارها تمهيداً لغضبها أو مصادرتها^(٢) .

يقسم فقهاء المسلمين العالم الذي نعيش فيه إلى ثلاثة أقسام :

- ١- دار الإسلام أو ما يعرف بالدول الإسلامية^(٣) .
 - ٢- دار الحرب أو ما يعرف اليوم بالدول غير الإسلامية المعادية للمسلمين^(٤) .
 - ٣- دار العهد أو ما يعرف اليوم بالدول المواعدة للمسلمين^(٥) .
- ومن المعلوم إن كل دولة من تلك الدول لديها إقليم بري وآخر جوي وهما العنصران الرئيسان كما وتضم عنصراً آخر ثانوياً هو الإقليم البحري وهو محل بحثنا ...
- ومن الطبيعي لا يلزم أن يكون لكل دولة إقليم بحري وذلك تبعاً لطبيعتها الجغرافية والتضاريس التي تحيط بها تلك الدول ، ويذهب الشافعي في رايه إلى أن إخضاع المياه الساحلية إلى سيادة الدول التي تحاذي تلك المياه شواطئها^(٦) ، وهذا ما يتفق مع القانون الدولي وهو ما أكدته المؤتمرات الدولية أيضاً^(٧) .

أما البحر العام وهو تلك المساحة المائية التي تأتي وراء المياه الساحلية فقد اختلف الفقهاء المسلمون في تحديد صاحب السيادة عليها على رأيين :

- احدهما : يرى أصحابه إن هذا الجزء من البحر تابع لدار الحرب (الدول غير الإسلامية)^(٨) .
- ثانيهما : ويرى أصحابه إن هذا الجزء ليس ملكاً لأحد^(٩) .
- وعليه فإن الفقهاء المسلمين يقسمون البحار باعتبار صاحب السيادة على البحار إلى ثلاثة أقسام^(١٠) .

(١) الرازي ، فخر محمد بن عمر ، مفاتيح الغيب المسمى التفسير الكبير ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٩٠ ، ص ٢٤١ ، الألويسي ، ابو الفضل شهاب الدين محمود البغدادي ، روح المعاني ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، (د.ت) ، ص ٣٦٢ .

(٢) سورة الكهف ، الآية (٧٩) .

(٣) عبدالله عبد الباقي ، القانون الدولي العام ، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي ، ط ١ دار الأضواء ، لبنان ، ١٩٩٠ ، ص ١٢٥ .

(٤) عبدالله عبد الباقي ، مرجع السابق ، ص ١٢٦ .

(٥) السرخسي ، ابو بكر محمد بن احمد بن سهل شرح السير الكبير ، ج ٥ ، تحقيق :صلاح الدين المنجد ، مطبعة الشريعة ، القاهرة ، ١٩٧١ ، ص ١٢٢ .

(٦) الشافعي ، محمد بن ادريس ، الأم ، ط ٢ ، ج ٤ ، دار المعرفة ، بيروت ، ١٤١٥ هـ ، ص ١٨٨ .

(٧) عبدالله عبد الباقي ، مرجع سابق ، ص ١٢٨ .

(٨) حامد سلطان وعائشة راتب ، صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ، ص ٤٠١-٤٠٢ .

(٩) ابن عابدين ، رد المحتار ، مرجع سابق ، ج ٦ ، ص ٢٢٥ .

- ١- بحار الدول الإسلامية .
- ٢- بحار الدول غير الإسلامية ، وهي بدورها تقسم إلى قسمين :
 - أ- بحار الدول غير الإسلامية غير الموادعة للمسلمين .
 - ب - بحار الدول غير الإسلامية الموادعة للمسلمين .
- ٣- البحار المشتركة السيادة .

أما سكان العالم فقد قسمهم الفقهاء باعتبار المكان الذي يقيمون فيه باعتبار انتمائهم الديني على وفق ما يأتي :

- ١- سكان الدول الإسلامية ، وهم ثلاثة أصناف :
 - أ- المواطنون ، وهم مسلمون وذميون .
 - ب - المستأمنون .
 - ج - الحربيون .
- ٢- سكان الدول غير الإسلامية غير الموادعة للمسلمين وهم صنفان :
 - أ- المواطنون ، وهم قسمان : حربيون ومسلمون .
 - ب - المستأمنون ، وهم قسمان أيضاً : مسلمون وذميون .
- ٣- سكان الدول غير الإسلامية الموادعة للمسلمين وهم صنفان :
 - أ- المواطنون ، وهم قسمان موادعون ومسلمون .
 - ب - المستأمنون ، وهم قسمان أيضاً : مسلمون وذميون .

وعلى هذا وانطلاقاً من منهج الشريعة الإسلامية المتكامل ، والذي يهدف إلى تحقيق امن البشرية وسلامتها ورفض البغي وإشاعة الفساد في الأرض^(٢) ، فالله تعالى يقول ((إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خَلْفٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ))^(٣) .

فهذا النص القرآني يشير وبوضوح إلى جزاء المحاربيين من قطاع الطرق ومروعي الآمنين ، الذين يعترضون الناس مجاهرة فيأخذون أموالهم ويقتلونهم^(٤) ، وعليه ، فإن الإسلام

(١) العمراني ، يحيى العمراني الشافعي ، البيان في مذهب الشافعي ، اعتنى به :قاسم النوري ، ، ط ١ ج ١٢ ، دار المنهاج ، بيروت ، ٢٠٠٠ م ، ص ٢٩٣ ، ابو يعلى ، محمد بن الحسين محمد، الأحكام السلطانية ، تصحيح وتعليق : محمد حامد الفقي ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٤٠٣ هـ ، ص ١٤٨ .

(٢) وهبة الزحيلي ، الفقه الإسلامي وأدلته ، ج ٨ ، نشر دار الفكر ، دمشق ١٩٩٧ م ، ص ١١٧ .

(٣) سورة المائدة : من الآية (٣٣) .

(٤) الرازي ، فخر الدين بن ضياء الدين عمر ، ج ٦ ، مرجع سابق ، ص ٤٣ ، الفنوجي ، صديق حسن خان ، الروضة الندية شرح الدرر البهية ، ط ٢ ، ج ٢ ، دار الندوة الجديدة ، بيروت ، ١٩٨٤ م ، ص ٢٨٤ .

يعتبر القرصنة من جرائم الحرابة^(١) ، والفساد في الأرض ، لأنها تتضمن انتهاك حرمان الأفسس والأموال ، ويترتب عليها ترويع وتخويف الناس وإلقاء الرعب في قلوبهم ، عن طريق قطع الطريق البحري على السفينة أو إعاقتها عن استكمال رحلتها في البحر .

لذا فالشريعة الإسلامية تؤكد صراحة على عدم جواز الاعتداء على السفن في البحر ، حتى ولو كانت لأهل دار الحرب أو لغير المسلمين ، ومن ذلك ما قاله الإمام أحمد بن حنبل ، رحمه الله : (إذا ركب القوم البحر فاستقبلهم فيه تجار مشركون من أرض العدو ويريدون بلاد الإسلام ولم يعرضوا لهم أو يقاتلهم فهم آمنون ، وكل من دخل بلاد المسلمين من أرض الحرب بتجارة ببيع ، { يتم البيع له } ولم يسأل عن شيء)^(٢) .

وهو الأمر الذي يميز الشريعة الإسلامية عن القانون الدولي الذي لم يحدد العقوبة فالقران حدد لعقوبة الحرابة جزاءات تتمثل أما بالقتل أو الصلب أو التقطيع أو النفي بحسب درجة الجرم الذي ارتكبه المحارب^(٣) ، كما يسرد لنا التاريخ الإسلامي الكثير من القصص والحوادث التي يحدد استقرارها المنهج الأمثل في التعامل مع هذه الظاهرة ، ومن ذلك ما يدل على محاربة القرصنة والقراصنة ، ما حدث في عهد عثمان بن عفان (رض) عندما بلغه إن قوما من الحبشة أغاروا على بعض سواحل المسلمين وأصابوا منهم أموالا ، وسبوا منهم سبياً كثيراً فاغتم لذلك عثمان غماً شديداً ، ثم أرسل إلى جماعة من الصحابة وغيرهم من المسلمين فدعاهم واستشارهم في غزو الحبشة فأشار عليه المسلمون إلا يغزوهم في بلادهم ، ولا يعجل عليهم حتى يبعث إلى ملكهم فيسأله عن ذلك فان كان الذي فعله أصحابه عن أمره ورأيه هياً له

(١) والحرابة في اللغة مصدر مشتق من فعل حارب يحارب، ولهذا الفعل عدة معان منها : الحرب بمعنى القتل ، وبمعنى المعصية وحارب الله إذا عصاه كما تأتي الحرب بمعنى السلب راجع ، ابن منظور ، محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري ، لسان العرب ، ط ١ ، ج ٣ ، دار صادر ، بيروت ، ، (د.ت) ، ص ٣٠٧ . وفي اصطلاح الفقهاء تعرف بأنها (خروج جماعة أو فرد ذي شوكة إلى الطريق العام بغية منع المسافرين أو سرقة أموال المسافرين أو الاعتداء على أرواحهم) انظر : احمد عبيد الكبيسي و محمد شلال حبيب ، المختصر في الفقه الجنائي الإسلامي، بيت الحكمة ، بغداد ، ١٩٨٩ ، ص ١٣٩ ، وعرفت الحنفية بأنها الخروج على المارة على سبيل المغالبة على وجه يمنع المارة من المرور ويقطع الطريق) ، في حين عرفها الشافعية بأنها البروز لأخذ المال أو قتل أو إرهاب ويضيف بعضهم أن يكون ذلك مكابرة أو اعتماد على الشوكة مع البعد عن الغوث ، أما الشيعة الأمامية فان المحاربة عندهم هي تجريد السلاح برا وبحرا ليلا ونهارا لإخافة الناس في الأمصار وغيره، وعد السارق محاربا إذا اقترف جريمة السرقة مع استعمال السلاح ، في حين وسع الظاهرية معنى الحرابة ليشمل كل مفسد في الأرض وحجتهم في ذلك إن أية المحاربيين جعلت كل مفسد في الأرض محاربا والحكم مطلق يجري على إطلاقه ما لم يرد حكم يقيد .

انظر في ذلك : علي حسن عبدالله ، الباعث وأثره في المسؤولية الجنائية مطبعة الزهراء ، بغداد ، ١٩٨٦ ، ص ٣٦٦ ، احمد عبيد الكبيسي ، و محمد شلال حبيب ، مرجع سابق ، ص ١٤١ .

(٢) ابن قدامة ، ابو محمد عبدالله بن محمد بن قدامة ، الشرح الكبير ، ج ١٠ ، دار الكتاب العربي ، بيروت ، ١٩٨٣ م ، ، ص ٥٦٤ .

(٣) مطيع الله بن دخيل الله الصرهيد الحربي ، حقيقة الإرهاب والعنف والتطرف ، بحث مقدم إلى المؤتمر العالمي عن موقف الإسلام من الإرهاب جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، الرياض ، ٢٠٠٤ ، ص ١٩ .

المراكب ، وأرسل إليه بالجند، وان كان ذلك من ساقها (عوام الناس) أغاروا على سواحل المسلمين عن غير أمر ملكهم فرأيه أن يشحن السواحل بالخيل والرجال حتى يكونوا على حذر .
فعمل عثمان على ذلك ، ثم دعا محمد بن مسلمة الأنصاري فوجهه إلى ملك الحبشة في عشرة نفر من المسلمين يسأله عما فعل أصحابه ، وكتب له عثمان في ذلك كتابا ، فلما قدم محمد بن مسلمة بكتاب عثمان وقرأه أنكر ذلك اشد الإنكار ، وقال : مالي بذلك من علم ثم أرسل إلى قرى الحبشة في طلب السبي فجمعهم باجمعهم ، ودفعهم إلى محمد بن مسلمة فاقبل بهم إلى عثمان واخبره بما كان من إنكار ملك الحبشة ، وطلب السبي فشن عثمان السواحل بعد ذلك بالرجال وقواهم بالسلاح والأموال فكانوا ممتنعين عن الحبشة وغيرهم (١) .

ولا شك إن هذا الحدث فيه من العبر ما يأتي :

أولاً- ضرورة التثبت من أي خبر أو تصرف قبل الرد عليه على الصعيد الدولي .

ثانياً - إن مسؤولية الدولة تثبت فقط إذا صدر التصرف عن أجهزتها أو احد المسؤولين فيها ولا مسؤولية عليها عما إذا ارتكب ذلك فرد عادي بشرط عدم وجود تقصير من جانبها .

ثالثاً - إن المسلمين عرفوا استخدام الرسل والمفاوضين الدوليين كوسيلة لحل المنازعات الدولية حتى في إطار قانون البحار .

رابعاً - إن المسلمين منذ العصور الأولى للدولة الإسلامية حاربوا القرصنة بكل الوسائل .

ويروى إن السبب المباشر لفتح بلاد السند يرجع إلى إن ملك سيلان لما أرسل إلى الحجاج بن يوسف الثقفي بعض الفتيات المسلمات اللاتي ولدن في مملكته وكن يتيمات بسبب موت آبائهن التجار في الجزيرة ، ولكن حدث أن قرصنة البحر في المحيط الهندي هاجموا السفينة التي تحمل الفتيات واتخذوهن سبايا ، فغضب الحجاج وطالب في الحال من زعيم القرصنة بإطلاق سراحهن ، ولكنه لم يلبّ طلب الحجاج إمعانا منه في السخرية بما طلب منه ، فأرسل الحجاج جيشاً بقيادة محمد بن القاسم الثقفي ، وتبع هذا الجيش أسطول بحري ساعد ابن القاسم في مهمته (٢) .

(١) المسعودي ، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي ، التنبيه والإشراف ، ج٢ ، تصحيح : عبدالله اسماعيل الصاوي ، دار الصاوي ، القاهرة ، ١٣٥٧هـ ، ص ١٣٧ .

(٢) البلاذري ، احمد بن يحيى بن جابر ، فتوح البلدان ، عني بمراجعته : رضوان محمد رضوان ، دار الكتب العالمية ، بيروت ، ١٩٧٨ م ، ص ٢٤٥ .

وقد ذكر انه في سنة أربع وثلاثين ومائتين (غزى الأمير عبد الرحمن أسطولا من ثلاثمائة مركب إلى أهل جزيرتي ميورك ومنورك (اسبانيا) لنقضهم العهد وإضرارهم بمن يمر إليهم من مراكب المسلمين ، ففتح الله للمسلمين عليهم ، وأظفرهم بهم) (١) .

ولعل هذه المواقف المختلفة تأتي انطلاقاً من منهج التربية الإسلامية المتكامل ، والذي يهدف إلى تحقيق ، امن البشرية وسلامتها ويرفض البغي وإشاعة الفساد في الأرض .

المطلب الثاني

سلطة القضاء الإسلامي تجاه قرصنة البحار

بحث الفقهاء المتقدمون مسألة سلطة التشريع الجنائي الإسلامي في البحار بأنواعها المحاذية للدول الإسلامية ، والمحاذية للدول غير الإسلامية سواء أكانت معادية للمسلمين أم معاهده لهم ، والبحار التي لا تحاذي الدول (أعالي البحار) وقد اختلفوا بصورة عامة إلى فريقين : الحنفية الذين يتجهون إلى عدم سلطة التشريع الجنائي الإسلامي على الجرائم الواقعة في البحار التي لا يد لولي أمر المسلمين عليها ، والجمهور الذين يقولون بسلطة التشريع الجنائي الإسلامي على الجرائم الواقعة في البحار مطلقا ، ما يقع منها تحت سلطة المسلمين وما لا سلطه لولي أمر المسلمين عليه وذلك ضمن شروط محددة (٢) ، وتنقسم أحكام التشريع الإسلامي لجريمة القرصنة البحرية على ثلاثة أقسام ، نتناول كل قسم منها بفرع وكما يأتي :

الفرع الأول

موقف القضاء الإسلامي من عقاب قرصنة البحار

اتفق الفقهاء المسلمون على إن صاحب الحق في العقاب على جرائم القرصنة البحرية الواقعة في المساحات المائية التابعة للدول الإسلامية ، هو القاضي الإسلامي بشرط أن يكون فاعل تلك الجرائم مسلماً (٣) .

(١) ابن حيان ، ابو مروان حيان بن خلف بن حسين القرطبي ،المقتبس من أنباء الأندلس ، تحقيق : محمد علي مكي ، ج ٣ ، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية ، القاهرة ، ١٣٩٠هـ ، ص ٢٣ .

(٢) ابن قدامه ، ابو محمد عبدالله بن محمد بن قدامه ، الشرح الكبير ، مرجع سابق ، ص ٥٦٤ .

(٣) السرخسي ، ابو بكر محمد بن احمد بن سهل ، المبسوط ، تحقيق : خليل محي الدين الميسر ، دار الفكر ، ط ١ ، بيروت ، ٢٠٠٠ م ، ص ١٣٤ وما بعدها ، الماوردي ، ابو الحسن علي بن محمد بن حبيب البصري ، الحاوي الكبير ، تحقيق : علي معوض - عادل عبد الموجود ، ج ١٣ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٩٤ م ، ص ٣٢٦ ، والهيتمي ، ابو العباس احمد بن محمد بن محمد بن حجر ، تحفة المحتاج شرح المنهاج ، دار صادر ، بيروت ، ج ٨ ، ص ٣٩٩ ، الشيخ ابراهيم بن محمد بن سالم بن ضويان ، منار السبيل شرح الدليل ، ط ٢ ، ج ٣ ، مكتبة المعارف ، الرياض ، ١٩٨٥ م ، ص ٢٣٨ .

أما إن كان فاعل الجريمة مستأمنًا ، فقد اختلف الفقهاء في إخضاعه لسلطة الفقه الجنائي الإسلامي على رأيين:

الرأي الأول : جمهور الفقهاء الذين ذهبوا إلى مساواته بالذمي في خضوعهما لأحكام الفقه الجنائي الإسلامي في هذه الجريمة ^(١) .

الرأي الثاني : وهو ماورد في كتب الحنفية ^(٢) ، وكذا الشافعية ^(٣) ، وبعض الحنابلة ^(٤) ، الذين ذهبوا إلى عدم سلطة الفقه الجنائي الإسلامي على جرائم القرصنة التي يرتكبونها . استدل أصحاب الرأي الأول لما ذهبوا إليه بما يأتي:

١- عموم النصوص الواردة في كتاب الله وسنة رسوله (ص) المقررة لعقوبة القرصنة فمن ذلك قوله تعالى ((إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ حِزْبٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ)) ^(٥) .

وقوله ((وَالسَّارِقُ وَالسَّارِقَةُ فَاقْطَعُوا أَيْدِيَهُمَا)) ^(٦) ، وقوله (ص) : ((أيها الناس قد آن لكم أن تنتهوا عن حدود الله من أصاب شيئاً من هذه القاذورات فليستتر بستر الله ، فانه من بيدي لنا صفحته نقم عليه كتاب الله)) ^(٧) ، فهذه النصوص جاءت عامة لكل إنسان ومكان بما فيها المستأمن ، هذا من جهة ، ومن جهة اخرى فان المكلف بتطبيق تلك النصوص ابتداءً هو الدول الإسلامية ، لأنها المكان الأول الذي تلتزم فيه أحكامه الجنائية ^(٨) .

٢- إن مناط إقامة عقوبة القرصنة هو اقتراف سببها وتحقق الولاية الإسلامية على الجاني ، وقد تحققتا في جرائم القرصنة البحرية الواقعة في بحار الدول الإسلامية فنثبتت العقوبة ^(٩) .

(١) السرخسي ، المبسوط ، مرجع سابق ، ج٩ ، ص ١٧٨ ، الرعيني ، ابو عبدالله محمد بن محمد الحطاب ، مواهب الجليل شرح مختصر الخليل ، تحقيق : زكريا عميرات ، ط١ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٩٥م ، ص ٤١٣ - ٤٢٨ ، الشربيني ، شمس الدين محمد بن احمد الخطيب ، مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج ، ج٤ ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده ، القاهرة ، ١٩٥٨ م ، ص ٢٢٩ .

(٢) ابن عابدين ، رد المحتار ، مرجع سابق ، ج٦ ، ص ١٣٤ .

(٣) الهيتمي ، تحفة المحتاج شرح المنهاج ، مرجع سابق ، ج٩ ، ص ١٥٠-١٥٧ .

(٤) ابن قدامة،ابومحمدعبدالله بن محمد بن قدامة،المغني، ط٥ ، ج١٢ ، دار الفكر،بيروت، ١٤٠٥هـ ، ص ٣٧٢

(٥) سورة المائدة : (٣٣).

(٦) سورة المائدة : (٣٨).

(٧) الحميري ، ابو عبدالله ، مالك بن انس الموطأ ، تحقيق : محمد مصطفى الاعظمي ، مؤسسه زايد بن سلطان آل نهيان ، دبي ، ط١ ، ١٤٢٥ هـ ، باب الحدود ، ما جاء فيمن اعترف على نفسه بالزنا ، رقم الحديث (١٢) ، ج٢ ، ص ٨٢٥ .

(٨) الكاساني ، ابو بكر بن مسعود ، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٠٨ م ، تحقيق : محمد عدنان بن ياسين دويش ، ط٢ ، دار إحياء التراث العربي ، مؤسسة التاريخ العربي ، بيروت ، ١٩٩٨م ، ص ٩-٤٨ ، الشوكاني ، ابو علي محمد بن علي بن محمد ، السيل الجرار المتدفق على حدائق الأزهار ، تحقيق : محمود ابراهيم زايد ، ط١ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٤٠٥ هـ ، ج٤ ، ص ٣٤٧ .

(٩) السرخسي ، المبسوط ، مرجع سابق ، ج٩ ، ص ٥٧ .

٣ - إن القول بعدم سلطة الشريعة الإسلامية على جرائم القرصنة الواقعة في البحار التابعة للدول الإسلامية يلزم منه تحكيم تشريع آخر فيها وهذا باطل ، فما أدى إليه باطل (١) .

٤- تحقيق سيادة الدول الإسلامية على المناطق التابعة لحكمها ، الأمر الذي يتطلب منها تطبيق فقهاء الجنائي على جميع جرائم القرصنة التي تقترف في هذه المساحة أيا كانت جنسية فاعلها أو دينه أو انتمائه حتى لو كان من غير المسلمين (٢) .

ويأتي موقف جمهور الفقهاء هذا انسجاماً مع خصائص الفقه الجنائي الإسلامي التي يأتي في مقدمتها انه فقه شامل بمعنى إن أحكامه تشمل جميع الأشخاص والوقائع التي توجد ضمن المساحات المائية الخاضعة لسيادة دولته ، كما انه فقه مانع بمعنى انه يمنع مشاركة اي تشريع آخر له في سلطته الجنائية على المساحة البحرية الخاضعة لسيادة دولته .
واستدل أصحاب الرأي الثاني بما يأتي:-

١- إن مناط إقامة الحد على الجاني هو تحقق الولاية الإسلامية الفعلية عليه ولا ولاية للدولة الإسلامية على المستأمن ، لان الولاية تبع للإقامة الدائمة في دار الإسلام ولم تتحقق من المستأمن لأنه من مواطني دار الحرب (٣) .

ان هذه الإقامة تخضع صاحبها لولاية دار الإسلام ، يقال إن هذه الولاية ليست ولاية حقيقية بل حكمية ومجرد الولاية الحكمية لا يكفي لإخضاع الفرد للعقوبات الجنائية الإسلامية (٤) .
٢- إن عقد الأمان الممنوح للمستأمن يوجب على الدول الإسلامية تأمين حامله والامتناع عما يخل بأمنه واستقراره ، وان إقامة الحد عليه من عوامل نقض أمنه وإرهابه مما يتنافى مع أصل ذلك العقد ومقتضاه (٥) .

ورد أصحاب هذا الرأي على أدلة جمهور الفقهاء المتقدمة بان عدم تحقق الولاية الإسلامية الفعلية على المستأمن يمنع انعقاد الجرم الذي يصيبه المستأمن سبباً للعقاب الأمر الذي يمنع خضوعه لأحكام الفقه الجنائي الإسلامي لعدم تحقق شروط سريانه عليه (٦) .
ورد جمهور الفقهاء أدلة أصحاب القول الثاني بما يأتي (٧) :

١- إن النصوص الشرعية الجنائية جاءت عامة شاملة للمسلم وللمستأمن مما يثبت خضوع المستأمن لأحكامها كالمسلم .

(١) إبراهيم بن محمد بن سالم بن ضريان ، منار السبيل شرح الدليل ، مرجع سابق ، ج٣ ، ص ٢٣٥ .

(٢) المرجع السابق ، ج٣ ، ص ٢٣٨ .

(٣) السرخسي ، المبسوط ، مرجع سابق ، ج٩ ، ص ٥٦ .

(٤) المرجع السابق ، ص ٥٧ .

(٥) المرجع السابق ، ص ٥٨ .

(٦) القرافي ، شهاب الدين احمد بن ادريس ، الذخيرة في الفقه المالكي ، تحقيق محمد بو خبزه ، ج١٢ ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٩٤م ، ص ١٤١ .

(٧) إبراهيم بن محمد بن سالم بن ضريان ، منار السبيل شرح الدليل ، مرجع سابق ، ج٣ ، ص ٢٤٣ .

- ٢- إن الولاية الحقيقية وان لم تتحقق على المستأمن فان الولاية الحكمية قد تحققت عليه ، وهي كافية لمد سلطان العقوبة الإسلامية عليه .
- ٣- إن اقرار المستأمن لأمثال هذه الجرائم فيه أشاعه للفساد في دار الإسلام وهذا مما لا يجوز إقرار احد عليه ^(١) ، لان الواجب استئصال الجرائم بمعاقبة أصحابها لا بالتساهل معهم.
- ٤- إن من الأصول العامة للشريعة الإسلامية عالميتها ، كما إن من ثوابت السيادة الإسلامية إنها سيادة واحدة في دار الاسلام ، ^(٢) .

الفرع الثاني

موقف القضاء الإسلامي من معاقبة قرصنة بحار الدول غير الإسلامية

تقسم بحار الدول غير الإسلامية كما تقدم إلى قسمين :

- ١- بحار الدول غير الإسلامية غير المودعة للمسلمين .
 - ٢- بحار الدول غير الإسلامية المودعة للمسلمين .
- وسنبين حكم جرائم القرصنة الواقعة في كل قسم من هذين القسمين من البحار :-
- أولا - موقف الفقه الجنائي الإسلامي على جرائم القرصنة الواقعة في بحار الدول غير الإسلامية غير المودعة للمسلمين .**

اختلف الفقهاء في تحديد صاحب الحق في العقاب على جرائم القرصنة الواقعة في بحار الدول غير الإسلامية عموماً وفي الاعتراف بسلطة الفقه الجنائي الإسلامي على تلك الجرائم على رأيين:

الرأي الأول - ذهب الحنفية إلى عدم سلطة الفقه الجنائي الإسلامي على ما يفعله القرصنة من جرائم في البحار التابعة للدول غير الإسلامية ، سواء أكان فاعل تلك الجريمة من المسلمين أم لا، من مواطني الدول الإسلامية أم لا ^(٣) .

جاء في السير الكبير ^(٤) : ((المسلم إذا ارتكب شيئاً من الأسباب الموجبة للعقوبة في دار الحرب فانه لا يكون مستوجباً للعقوبة)) يلاحظ إن أصحاب هذا الرأي لم يفرقوا في عدم سلطة الفقه الجنائي الإسلامي على جرائم القرصنة الواقعة في بحار الدول غير الإسلامية بين جانٍ وآخر، كما لم ينظروا إلى دين أو إلى جنسية أو إلى إقامة الجاني بل لم يفرقوا أيضاً بين أن

(١) القرافي ، احمد بن ادريس الصنهاجي ، مرجع سابق ، ج١٢، ص ١٤٢ .

(٢) إبراهيم بن محمد بن سالم بن ضريان ، مرجع سابق ، ج٣، ص ٢٤٣ .

(٣) السرخسي، المبسوط ، مرجع سابق، ج٩، ص١٤٢ ، ابن عابدين، رد المحتار، ج٦، ص ١٣٧ .

(٤) السرخسي ، شرح السير الكبير ، مرجع سابق ، ج٥، ص ١٠٨ .

تقع تلك الجرائم في بحار تابعة لدول دخلت في سلام مع المسلمين أو لا مادامت واقعة في بحار الدول غير الإسلامية (١) .

وقد بنا الأحناف رأيهم هذا على قاعدة أصيلة عندهم في المذهب وهي عدم وجوب العقوبة عند عدم الولاية الإسلامية على مكان اقتراف الجرم . وهذا مما تحقق في جرائم القرصنة المرتكبة في البحار غير الإسلامية فلم تخضع تلك الجرائم لسلطة الفقه الجنائي الإسلامي (٢) .

كما أنهم قالوا إن هذه الجرائم كما إنها لا تستحق العقاب عند اقترافها فإنها لا تستحق العقوبة أيضاً بعد ذلك وعللوا هذا بان عدم انعقاد الجرم سبباً للعقاب عند وقوعه يمنع انقلابه موجبا للعقاب بعد ذلك أبداً (٣) ، جاء في بدائع الصنائع : ((لا يستوفي سائر الحدود في دار الإسلام إذا وجد أسبابها في دار الحرب)) (٤) .

إلا انه لا بد من التنويه هنا إلى إن عدم سلطة الفقه الجنائي الإسلامي على ما يرتكبه القرصنة من جرائم في البحار التابعة للدول غير الإسلامية لا يعني إباحة أسباب تلك الجرائم هناك فالتحريم (الحكم الديني) لا يتصل ببحر أو مكان دون آخر بل هو عام في كل مكان وزمان وان اشتراط تحقق الولاية الإسلامية الفعلية على المكان لإعمال الحكم القضائي لا يلغي التحريم (٥) .

فضلاً عن ما تقدم فان الأحناف استدلوا لمذهبهم هذا بمجموعة من الآثار التي رويت عن أصحاب رسول الله (ص) والتي تمنع سلطة الفقه الجنائي الإسلامي منها ما روي عن جناده بن ابي أميه قال (كنا مع بسر بن ابي ارطأه في البحر فأتى بسارق يقال له مصدر قد سرق بخنية فقال : سمعت رسول الله (ص) يقول لا تقطع الأيدي في السفر ولولا ذلك لقطعته) (٦) .

يضاف لذلك إن من شروط إيجاب عقوبة القرصنة بخاسة والعقوبات بعامة انعقاد الجرم سبباً لوجوده ، وهذا يتوقف على تحقيق شرطين (٧) :

احدهما - تحقق الولاية الإسلامية الفعلية على المجرم عند اقتراف جرمه .

والثاني - التمكن من استيفاء الحد .

(١) وهبة الزحيلي ، الفقه الإسلامي وأدلته ، مرجع سابق ، ج ٨ ، ص ١٢٨ .

(٢) المرجع السابق ، ج ٨ ، ص ١٣٠ .

(٣) الكاساني ، بدائع الصنائع ، مرجع سابق ، ج ٦ ، ص ٣٠ - ٤٩ .

(٤) المرجع السابق ، ج ٦ ، ص ٤٩ .

(٥) ابن العربي ، محمد بن عبدالله أبو بكر المعافري الأشبيلي المالكي ، أحكام القرآن ، راجع أصوله واخرج أحاديثه : محمد عبد القادر عطا ، ط ٣ ، ج ١ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ٢٠٠٣ ، ص ٦٤٩ .

(٦) البيهقي ، احمد بن الحسين البيهقي ، السنن الكبرى ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية ، ط ١ ج ٩ ، ١٣٤٧ هـ ، رقم الحديث (١٨٠٠٢) باب من زعم لا تقام الحدود في ارض الحرب حتى يرجع ، ص ١٠٥ .

(٧) ابن الهمام ، كمال الدين محمد بن عبد الواحد ، مرجع سابق ، ج ٥ ، ص ١٨٦ .

والجرائم المرتكبة في بحار الدول غير الإسلامية سواء أكانت تلك الدول موادعة للمسلمين أم لا، لا تخرج عن هذين الشرطين، فلا هي وقعت في دائرة الولاية الإسلامية الفعلية، ولا وسائل تنفيذ الحد متوافرة، مما يوجب سقوط العقوبة، لعدم تحقق شرائط وجوبها الأساسية.

ويقول السرخسي: ((فان قطعوا الطريق في دار الحرب ثم أتى بهم إلى الإمام لم يمض عليهم الحد، لأنهم باثروا السبب حين لم يكونوا تحت يد الإمام، وفي موضع لا يجري فيه حكمه، وقد بينا إن ذلك مانع من وجوب الحد حقا لله تعالى، لانعدام المستوفي))^(١).

وبناء على هذا الرأي، يفهم بان محاكم الدول الإسلامية لا تختص بالنظر في شيء من جرائم القرصنة الواقعة في البحار غير الإسلامية، وسواء أكانت تلك البحار تابعة لدول دخلت في سلام مع المسلمين أم لا وأياً كان مرتكب تلك الجريمة مسلماً أو ذمياً أو حربياً من مواطني الدول الإسلامية أم لا ولا يحق للمجني عليه أو لأوليائه أن يتوجهوا بدعواهم الجنائية إلى تلك المحاكم، لعدم اختصاصها في هذه القضايا.

الرأي الثاني - ذهب جمهور الفقهاء من المالكية^(٢)، والشافعية^(٣)، والحنابلة^(٤)، إلى إثبات سلطة الفقه الجنائي الإسلامي على ما يصيبه القرصنة من جرائم في البحار التابعة للدول غير الإسلامية غير الموادعة للمسلمين بشرط أن يكون فاعلها ممن تسري عليه أحكام الفقه الجنائي الإسلامي وهو المسلم والذمي وسواء أكان ذلك المسلم من مواطني الدول الإسلامية أم لا.

قال الشافعي: ((لا فرق بين دار الإسلام ودار الحرب فيما اوجب الله تعالى على خلقه من الحدود))^(٥)، يأتي هذا الموقف من جمهور الفقهاء انسجاماً مع قاعدتهم التي تعد المسلم أو الذمي الموجود في الدول غير الإسلامية احد رعايا الدول الإسلامية الأمر الذي يوجب عليه أن يدين بالولاء لتلك الدولة ويوجب عليه في الوقت نفسه خضوعه لأحكام القانون الجنائي الذي يأتي مقابل تمتعه بتلك الرعوية^(٦).

استدل أصحاب هذا الرأي بعموم الأدلة المقررة لعقوبة القرصنة البحرية وقد تقدم بعضها فان تلك الأدلة جاءت عامة لكل مكان بما في ذلك بحار الدول غير الإسلامية، فثبتت

(١) المبسوط، مرجع سابق، ج ٩، ص ٢٠٣.

(٢) الدسوقي، محمد بن احمد بن عرفه الدسوقي، حاشية الدسوقي على الشرح الكبير، تحقيق: محمد عيش، ج ٢، دار الفكر، بيروت، ص ١٨٠.

(٣) الشافعي، ابو عبدالله بن ادريس، الأم، مرجع سابق، ج ٤، ص ٢٦٢.

(٤) ابن قدامه، المغني، مرجع سابق، ج ١٢، ص ١٧٦، البهوتي، منصور بن يونس بن ادريس، كشف القناع، تحقيق: هلال مصيلحي، ج ٥، دار الفكر، بيروت، ١٤٠٢ هـ، ص ٨٩.

(٥) كتاب الأم، مرجع سابق، ج ٧، ص ٣٧٤.

(٦) احمد عبيد الكبيسي، أحكام السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون، مطبعة الرشاد، بغداد، ١٩٧١، ص ٩٧.

سلطة الفقه الجنائي الإسلامي عليها ، وعامة في كل الأشخاص ، فثبتت سلطة الفقه الجنائي الإسلامي على المسلم والذمي واستثنى من بقي (الحربي) لأدلة أخرى (١) .
وبناء على هذا الرأي ، فان محاكم الدول الإسلامية تختص بالنظر في جرائم القرصنة الواقعة في بحار الدول غير الإسلامية غير المودعة للمسلمين بشرط أن يكون فاعلها ممن تسري عليه أحكام الفقه الجنائي الإسلامي وللمجنبي عليه أو لأوليائه أن يتوجهوا بدعواهم إلى محاكم الدول الإسلامية للنظر فيها وفي الوقت نفسه لا يحق لأي محكمة غير إسلامية محاكمة أو معاقبة من مارس القرصنة هناك إن كان ممن سبق إسناد محاكمته للمحاكم الإسلامية .

الفرع الثالث

موقف القضاء الإسلامي من جريمة القرصنة الواقعة في أعالي البحار

إذا ارتكبت جريمة من جرائم القرصنة في أعالي البحار (البحر العام) فهل تخضع تلك الجريمة لسلطة القانون الجنائي الإسلامي أو لا ؟
مما تقدم إن أعالي البحار من المناطق المشتركة السيادة بين الدول وعليه فانه يجاب عن السؤال السابق وفق ما يأتي:
مرتكب جريمة القرصنة في أعالي البحار أما أن يكون ممن تسري عليه العقوبات الجنائية الإسلامية وهو المسلم والذمي أو لا .
فان كان ممن تسري عليه العقوبات الجنائية الإسلامية فانه يخضع لسلطة الفقه الجنائي الإسلامي فتطبق عليه العقوبات الجنائية المقررة فيه دون سواها (٢) ، أما إن كان من الصنف الثاني فانه لا يخضع لأحكام الفقه الإسلامي وإنما لتشريع دولته (٣) .
وبناء على ما سبق ، فان محاكم الدول الإسلامية تختص بالنظر في جرائم القرصنة الواقعة في أعالي البحار إن كان فاعلوها من الخاضعين لأحكام الفقه الجنائي الإسلامي دون من سواهم ، كما انه لا يحق لأي جهة غير إسلامية النظر في تلك القضايا (٤) .

(١) الشافعي، كتاب الأم، مرجع سابق، ج٤، ص٢٤٢، الماوردي، الحاوي الكبير، مرجع سابق، ج١٤، ص٢١٠.

(٢) الإمام الشافعي ، الأم ، مرجع سابق ، ج٧، ص٣٧٤ .

(٣) السرخسي ، المبسوط ، مرجع سابق ، ج٩، ص٢٠٣ .

(٤) احمد عبيد الكبيسي ، أحكام السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون، مرجع سابق ، ص ٩٨ .

الفصل الثالث

مكافحة القرصنة البحرية دولياً وإقليمياً ووطنياً

تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية الخطيرة التي تمس النظام العام الدولي وتؤدي مشاعر العالم المتحضر ، ولكونها تمثل انتهاكاً صارخاً لحقوق الإنسان وحرياته الأساسية ، وبسبب تنوع وتعدد أثارها السلبية ولارتباطها بجرائم أخرى عديدة كالخطف والسلب والنهب وقتل المئات من الأبرياء ، لذا تضافرت الجهود الدولية والإقليمية والوطنية على مستوى التشريعات أو المؤسسات التنفيذية المتخصصة للحد من أعمال القرصنة البحرية ، والقبض على القراصنة ومحاكمتهم ، وسوف نعالج هذا الفصل في ثلاثة مباحث وعلى النحو الآتي :

المبحث الأول

مكافحة القرصنة البحرية على المستوى الدولي

لما كانت جريمة القرصنة البحرية تحدث أضراراً بالدول ذات النشاط التجاري البحري، والتي تعتمد على النقل البحري بشكل كبير ، مما حدا بهذه الدول لعقد العديد من المعاهدات والاتفاقيات الرامية لمكافحة القرصنة البحرية ، وقيام بعض المنظمات التي عيّنت بالموضوع بصورة مختصة ، بجمع المعلومات الكافية عن جريمة القرصنة البحرية من أجل تعريفها وتجريمها ومكافحتها .
وفي هذا السياق سوف نقسم هذا المبحث إلى مطلبين وكما يأتي :

المطلب الأول

مكافحة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية والمواثيق الدولية

لقد تبنت وأقرت الأمم المتحدة لأغراض مكافحة القرصنة البحرية العديد من الاتفاقيات الدولية وذلك كما يأتي :

أولاً / اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م .

تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ^(١) ، من أوائل الاتفاقيات التي جاءت لمحاربة ومكافحة القرصنة البحرية ، وقد تم إقرار هذه الاتفاقية في السابع والعشرين من شباط

(١) تم التوقيع على اتفاقية جنيف لأعالي البحار في ٢٩ ابريل (نيسان) عام ١٩٥٨ م ، ودخلت حيز النفاذ في ٣٠ ديسمبر (كانون الأول) عام ١٩٦٢ ، راجع ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٣ .

لعام ١٩٥٨ م ، وتناولت القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية ، وأشارت إلى بعض الأعمال التي تعد قرصنة بحرية وذلك في المواد (١٤ - ٢٢) منها ^(١) .

ثانياً / اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م :

أقرت منظمة الأمم المتحدة اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ م ^(٢) ، وتناولت في نصوصها المتعلقة بالقرصنة البحرية في المواد (١٠١ - ١٠٧) منها تعريف أعمال القرصنة البحرية ، وكيفية القبض على القراصنة ، وملاحقتهم ومحاكمتهم ، وكافة الإجراءات التي تتعلق بمرتكبي جريمة القرصنة البحرية ^(٣) .

ثالثاً / اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ م (اتفاقية روما).

لغرض استدرارك جوانب القصور الذي لحق بالاتفاقيتين سالفتي الذكر (اتفاقية جنيف لأعمال البحار لعام ١٩٥٨ م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م) ولعدم وجود قواعد قانونية تغطي معظم حوادث القرصنة البحرية ^(٤) ، أقرت منظمة الأمم المتحدة في عام ١٩٨٨ م ، اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ^(٥) .

رابعاً / اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ م .

أقرت منظمة الأمم المتحدة في عام ١٩٨٨ م اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ، ومن ثم تم تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك عن طريق إقرار اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ م ، وقد شملت هذه الاتفاقية الأخيرة صوراً أخرى من العنف بالإضافة إلى صور العنف التي ورد النص عليها في اتفاقية عام ١٩٨٨ م ^(٦) ، حيث إنها تناولت معظم أعمال الاعتداء التي يمكن أن تقع على السفن والأهداف التي يقصد من ارتكابها جريمة القرصنة ^(٧) .

(١) احمد محمد رفعت ، مرجع سابق ، ص ٣٦ .

(٢) تم التوقيع على هذه الاتفاقية في ١٠ ديسمبر (كانون الأول) ١٩٨٢ م ، في جامايكا ، ودخلت حيز النفاذ في ١٦ نوفمبر (تشرين الثاني) عام ١٩٩٤ ، راجع : عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٢ .

(٣) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ١٥ .

(٤) محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، ٢٠٠٨ ، ص ٤٦٧ .

(٥) لقد عيّنت المنظمة البحرية عام ١٩٨٦ م ، بإعداد مشروع هذه الاتفاقية ، ثم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع وإقراره في ١٠ (آذار) عام ١٩٨٨ م في مدينة روما ، ودخلت حيز النفاذ في مارس (آذار) عام ١٩٩٢ م ، راجع : عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٣ .

(٦) المنظمة البحرية الدولية : اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ م ، الموقع على الانترنت : <http://www.imo.org/safety> .

(٧) عبد الرحمن العنزي ومحمد متولي ، مرجع سابق ، ص ٢٥٦ .

المطلب الثاني

مكافحة القرصنة البحرية من قبل المنظمات الدولية المتخصصة

يقصد بالمنظمة الدولية (كل شخص معنوي ينشأ عن طريق معاهدة دولية جماعية مزودة بأجهزة دائمة ، تعبر عن إرادتها الذاتية المستقلة عن الدول الأعضاء التي شاركت في إنشائها والدول التي قد تنظم لاحقا للمنظمة ^(١) .

وقد اتخذت المنظمات الدولية تدابير هامة من أجل مكافحة أعمال القرصنة البحرية ، سنتناول ابرز تلك الجهود في ستة فروع هي الأمم المتحدة ومجلس الأمن والمنظمة البحرية الدولية وغرفة التجارة الدولية وغرفة الملاحة الدولية ومنظمة الانتربول وكما يأتي :

الفرع الأول

جهود الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية

بدأ اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة جريمة القرصنة البحرية من خلال منظمة الأمم المتحدة بعد تقشي هذه الجريمة بشكل كبير وخطير في العالم ، حيث باتت حوادث خطف السفن واحتجاز الرهائن وغيرها من أعمال القرصنة البحرية بالتزايد مما تسبب في خسائر مادية ومعنوية للدول وشركات النقل البحري ، الأمر الذي يعد انتهاكاً للقانون الدولي ^(٢) .

مما دفع منظمة الأمم المتحدة مواصلة جهودها لمحاربة أعمال القرصنة البحرية ، وقد بدأ اهتمام منظمة الأمم المتحدة من خلال تقنين قواعد القانون الدولي بشكل كامل ، والدعوة لإنشاء لجنة دائمة باسم (لجنة القانون الدولي) وذلك في عام ١٩٤٦ م ، وكان من أولويات لجنة القانون الدولي وضع قانون دولي للبحار ^(٣) .

وعملت هذه اللجنة على إرساء اتفاقية جنيف لأعالي البحار في عام ١٩٥٨ م ، يسرد الأعمال التي تعد من جرائم القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية في المواد (١٤ - ٢٢) منها^(٤) .

(١) Schachter, oscar, op.cit, p.225

(٢) علي إبراهيم ، المنظمات الدولية نظرية عامة، الأمم المتحدة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠١، ص ٢١٢ .
(٣) عملية أتلانتا ، وفقا لقرارات الأمم المتحدة ذات الصلة بمجلس الأمن ، ٢٠٠٩ م ، الموقع على الانترنت :

[http:// www. assemblee -ueo.org/document.hh.html](http://www.assemblee-ueo.org/document.hh.html).

وعملية أتلانتا هي عملية تضطلع بها القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوربي ، للمشاركة في عمليات منع وردع ومكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، تلك العملية التي بدأت في (٨ ديسمبر ٢٠٠٨ م) ، تنفيذا للمادة الثانية من قرار مجلس أوربا الصادر في نفس التاريخ ، حيث استند مجلس أوربا في إصداره لهذا القرار إلى نص المادة (١٠٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، وقرارات مجلس الأمن الصادرة بخصوص المشكلة الصومالية ، عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص

٩١

(٤) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ١٥ .

ونظراً لما اكتنف اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م من غموض وضعف بنودها ، وسعي دول العالم الثالث بإقناع الأمم المتحدة بضرورة إجراء إصلاحات لهذه الاتفاقية ، قامت منظمة الأمم المتحدة بعقد مؤتمر لقانون البحار عام ١٩٧٣ م تمخض عن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (١) .

ومن ثم جاءت العديد من الاتفاقيات والبروتوكولات ضمن إطار منظمة الأمم المتحدة ، ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ م ، وتعديلها في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ م ، والبروتوكول الموقع بين الولايات المتحدة ودولة كينيا بشأن محاكمة القراصنة في عام ٢٠٠٨ (٢) .

الفرع الثاني

دور مجلس الأمن الدولي في مكافحة القرصنة البحرية

أما على صعيد الأجهزة التابعة للأمم المتحدة ، وفي ظل الجدل المحتدم الذي حظيت بشأنه ظاهرة جريمة القرصنة البحرية من حيث دوافعها وأسبابها وتأثيراتها ، فإن مجلس الأمن الدولي قد اصدر خلال عام ٢٠٠٨ م العديد من القرارات ، منها ستة قرارات متعلقة بتطورات ظاهرة القرصنة البحرية ذاتها ، وتتمثل هذه القرارات كما يأتي :

أولاً قرار مجلس الأمن رقم (١٨١٤) (٣) .

يعد هذا القرار قراراً تمهيدياً بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية ، حيث ركز هذا القرار على جوانب الحالة السياسية وحالة حقوق الإنسان ، وأكد على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال ، ويحث هذا القرار الدول والمنظمات الإقليمية على أن تتخذ إجراءات لحماية السفن المشاركة في نقل وإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال ، والأنشطة الأخرى التي تأذن بها الأمم المتحدة (٤) .

ثانياً- قرار مجلس الأمن رقم (١٨١٦) (٥) .

(١) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ١٦ .

(٢) المرجع سابق ، ص ١٧ .

(٣) تبنى مجلس الأمن الدولي قراره رقم (١٨١٤) ، في ١٥ مايو عام ٢٠٠٨ م ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٤ .

(٤) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٤ .

(٥) اصدر مجلس الأمن الدولي قراره رقم (١٨١٦) ، في ٣ يونيو عام ٢٠٠٨ م ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٥ .

لقد جاء هذا القرار في سياق التأكيد على إن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية للصومال ، وفي أعالي البحار قبالة سواحله تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال ، وان هذا الوضع يشكل خطراً جسيماً على السلم والأمن الدوليين في المنطقة^(١).

يلاحظ على قرار مجلس الأمن الدولي هذا انه أعطى الأولوية لمواجهة القرصنة البحرية تاركاً موضوع معالجة الأوضاع الداخلية ومن إن القرصنة البحرية هي إفراز من إفرازات انهيار الدولة ، كما يلاحظ على قرار مجلس الأمن هذا انه فتح الباب واسعاً للتدخل الدولي ، حيث انه من ناحية يحث الدول التي تعمل سفنها الحربية وطائراتها العسكرية في أعالي البحار وفي المجال الجوي قبالة سواحل الصومال ، على تكثيف وتنسيق جهودها لردع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر ، وعلى تبادل المعلومات بهذا الشأن ، وعلى تقديم المساعدة إلى السفن التي يهددها أو يعتدي عليها القراصنة أو مرتكبو السطو المسلح ، ومن ناحية أخرى يقرر مجلس الأمن في الفقرة (٧) من هذا القرار (انه يجوز ولمدة ستة أشهر اعتباراً من تاريخ هذا القرار) أن تقوم الدول التي تعمل سفنها الحربية هناك بدخول المياه الإقليمية للصومال لغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر ، بشكل يتفق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة والتي تسمح أحكام القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار ، كما ويجوز لهذه الدول أيضاً ، استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية ، لقمع القرصنة والسطو المسلح^(٢).

وعلى الرغم من إن مضمون الفقرة السابقة من القرار المذكور توضح إن مجلس الأمن أحدث انقلاباً على المبادئ والأسس الثابتة والحاكمة لإجراءات مكافحة أعمال القرصنة البحرية في القانون الدولي ، خصوصاً تلك التي تضمنتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، إلا إن فقرات هذا القرار جاءت لتوضح إن مجلس الأمن قد وضع ضوابط وقيوداً تنظم استخدام هذا التفويض أو الأذن ، على النحو الذي يجعله يتفادى ما يمكن أن يوجه إليه من نقد بسبب تقمصه لدور المشرع في المجتمع الدولي^(٣).

ومن أهم هذه الضوابط ما يأتي :

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٥ ، حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٥٥ .
(٢) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ص ١٣٥ ، عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٧٣ .
(٣) Tullio treves, piracy ,law of the sea , and use of force developments off the coast of Somalia ,E.J.I.L.,2009,vol,20,No,2,p,404,

١- اقتصار نطاق التفويض على الوضع القائم في الصومال دون سواه .
إذا كانت المادة (١٠٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، قد حددت الإطار القانوني للتعاون الدولي فيما يتعلق بمكافحة القرصنة البحرية ، بنصها على أن تتعاون الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة ، فإن الفقرة السابعة من القرار (١٨١٦) قد أعطت للدول التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية ، بشأن مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، تفويضاً أو إذناً يحق بموجبه للسفن الحربية التابعة لهذه الدول دخول المياه الإقليمية بهدف قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن التي تتم في المياه الواقعة قبالة سواحل الدولة الصومالية (١) .

ولكن الفقرة التاسعة من نفس القرار جاءت للتخفيف من حدة هذا التفويض ، من خلال وضعها تقييداً أو ضابطاً بخصوص التدابير التي تضمنتها الفقرة السابقة من القرار ، حيث أكد مجلس الأمن في الفقرة التاسعة للقرار على إن الإذن الممنوح بموجب هذا القرار لا يسري إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال ، وإن مثل هذا التفويض أو الإذن لا يمس حقوق الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ، أو التزاماتها أو مسؤولياتها المقررة بموجب قواعد القانون الدولي القائمة ، كما أكد مجلس الأمن على إن هذا الإذن لا يعتبر مُنشأً لقواعد جديدة فيما يتعلق بمكافحة أعمال القرصنة البحرية (٢) ، وهذا يعني إن الإذن أو التفويض المعطى بموجب الفقرة السابعة من القرار (١٨١٦) يشكل وضعاً خاصاً بتلك الدولة دون سواه من الدول التي تعاني من ظاهرة القرصنة البحرية بشكل عام ، أو غيره من الدول المجاورة له مثل اليمن وكينيا (٣) .

٢- الإطار الزمني باستخدام الوسائل الضرورية والمناسبة لقمع أعمال القرصنة :

لم يشأ مجلس الأمن أن يجعل الإذن المعطى بموجب الفقرة السابعة من القرار (١٨١٦) والذي يسمح للدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية ، بدخول المياه الإقليمية الصومالية لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، إذناً مفتوحاً من الناحية الزمنية ، حيث قرر مجلس الأمن إن تكون مدة هذا الإذن ستة أشهر من تاريخ صدور القرار (٤) .

(١) راجع الفقرة (١٧) من القرار ١٨١٦ ، والفقرة (١٠) ، من القرار ١٨٤٦ .

(٢) عادل عبد الله المسدي ، الحرب ضد الإرهاب والدفاع الشرعي في ضوء أحكام القانون الدولي ، ط١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ ، ص ١٤٥ - ١٤٧ .

(٣) عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٧٧ .

(٤) عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٨٣ .

٣- إن هذا الإذن لم يمنح إلا بناء على موافقة الحكومة الاتحادية الانتقالية في الصومال .
 رغبة من مجلس الأمن في التأكيد على سيادة الدولة هناك واستقلال وسلامة أراضيها ،
 وعدم الرغبة في المساهمة في إنشاء قواعد عرفية جديدة ، تخالف ما هو ثابت في اتفاقية الأمم
 المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، بخصوص تدابير مكافحة القرصنة ، فقد حرص المجلس
 على أن يؤكد إن السماح للدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية
 باستخدام جميع الوسائل الضرورية والمناسبة في المياه الإقليمية لها ، وإقليمه البري ، بهدف
 قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، لم يمنح إلا بعد تلقي إخطار من الحكومة
 الاتحادية الانتقالية ، يفيد بموافقتها على القيام بهذه الإجراءات (١) .

ومما تقدم يتضح إن الإذن باستخدام الوسائل الضرورية والمناسبة داخل المياه الإقليمية
 والإقليم البري للصومال ، ليس إذناً عاماً تستفيد منه كل السفن الحربية التابعة لأي دولة من
 الدول التي تشارك في عمليات مكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل هذه الدولة ، وإنما يقتصر
 هذا الإذن على السفن الحربية التابعة للدول التي شملتها الموافقة المقدمة من الحكومة الاتحادية
 الانتقالية (٢) ، للقيام بهذه الإجراءات في ضوء الإذن المعطى من مجلس الأمن ، أما ما عداها
 من سفن تابعة لدول أخرى (لم تشملها هذه الموافقة) فإنها ستنقيد بقواعد مكافحة القرصنة التي
 تتضمنها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، بمعنى إن عملياتها ستقتصر على
 مكافحة أعمال القرصنة في إطار منطقة أعالي البحار ، دون أن يكون لها الحق في دخول
 المياه الإقليمية أو الإقليم البري للصومال للاضطلاع بهذه المهمة (٣) .

و ما سبق أن أكد عليه مجلس الأمن ، أكدت عليه أيضاً مدونة قواعد السلوك التي تبناها
 اجتماع جيبوتي في ٢٩ يناير ٢٠٠٩ م ، بخصوص مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن
 في غرب المحيط الهندي وخليج عدن ، فقد أكدت الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من هذه
 المدونة على إن ملاحقة سفن القرصنة في المياه الإقليمية لأي دولة من الدول الأطراف في هذه
 المدونة ، يخضع لولاية هذه الدولة دون سواها ، وانه لا يجوز لأي من هذه الدول أن تلاحق أو

(١) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٨٥ ، وراجع الفقرة (٩) من القرار (١٨١٦) والفقرة (١١) من
 القرار (١٨٤٦) والفقرة (١٠) من القرار (١٨٥١) والفقرة (٨) من القرار ١٨٩٧ .

(٢) وهذه الدول هي : كندا ، الهند ، الصين ، تركيا ، روسيا الاتحادية ، الولايات المتحدة الأمريكية ، الدنمارك ،
 فرنسا ، هولندا ، اسبانيا ، المملكة المتحدة ، استراليا ، إيران ، كوريا الجنوبية ، بالإضافة إلى منطمتين
 إقليميتين هما : الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي (الناتو) ، عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة
 الساحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٨٧ .

(٣) M .D .Fink and R .J .Galvin ,Combating pirates off the coast of Somalia ,
 Current legal challenges, N.I.L.R,2009p 370

تطارد القرصنة فوق الإقليم البري أو في البحر الإقليمي لأي دولة ساحلية أخرى إلا في حالة وجود تصريح أو إذن بذلك من هذه الدولة^(١).

٤- يجب ألا يؤثر هذا الإذن على حق المرور البريء في المياه الإقليمية الصومالية .

لقد أكدت المادة (١٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، على تمتع سفن جميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، بحق المرور البريء خلال البحر الإقليمي للدول الساحلية ، فان مجلس الأمن حرص على تأكيد التدابير التي ستقوم بها الدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية ، داخل المياه الإقليمية الصومالية ، في إطار مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، يجب ألا يترتب عليها إي إخلال بهذا الحق كما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م^(٢) .

ثالثاً - قرار مجلس الأمن رقم (١٨٣٨)^(٣) .

إن القلق المتزايد من التهديد الخطير الذي تشكله ظاهرة انتشار القرصنة والسطو المسلح قبالة هذه الدولة ، وبالنظر إلى إن هذه الأعمال أخذت تزداد عمقاً وتنفذ باستخدام الأسلحة ، واستعمال وسائل بعيدة المدى ، وعلى مستوى كبير من الدقة في التنظيم وطرق الهجوم ، جاء قرار مجلس الأمن رقم (١٨٣٨) ليعزز طبيعة التوجهات الدولية المرتبطة بموضوع مكافحة القرصنة ، بما يعطي غطاءً شرعياً لما سبق من تحركات ، وعليه يعد هذا القرار التحرك الجدي لمواجهة القرصنة البحرية^(٤) .

رابعاً - قرار مجلس الأمن رقم (١٨٤٤)^(٥) .

لقد جاء هذا القرار ليعرب عن بالغ القلق إزاء تصاعد أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تتعرض لها السفن ، مشيراً بذلك إلى الدور الذي يمكن أن تقوم به القرصنة في تمويل انتهاكات الحظر من جانب الجماعات المسلحة ، وكما يبدو من محتويات هذا القرار الذي لم يأت بجديد سوى انه أعاد ما سمي لجنة حظر توريد الأسلحة إلى الصومال .

إن موضوع القرصنة ليس سوى مشجب ، وان هناك أهدافاً مستقبلية أخرى ، حيث ألزم مجلس الأمن الدولي بقراره هذا جميع الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع دخول أو عبور

(١) Djibouti Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the western Indian ocean and Gulf of Aden , adopted on 29 January 2009,p.8.

(٢) عادل عبد الله المسدي، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، مرجع سابق ، ص ٨٩ .

(٣) اصدر مجلس الأمن الدولي قراره رقم (١٨٣٨) في ٧ أكتوبر عام ٢٠٠٨ م ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٦ .

(٤) حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٥٥ .

(٥) اصدر مجلس الأمن الدولي قراره رقم (١٨٤٤) في ٢٠ نوفمبر عام ٢٠٠٨ م ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٨ .

أراضيها من طرف الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم ، ويقرر أن تقوم جميع الدول الأعضاء دون إبطاء بتجميد الأموال والأصول المالية والموارد الاقتصادية الأخرى التي تكون في أراضيها عند تحديد اللجنة أسماءهم ، ويؤكد مجلس الأمن أن تتخذ جميع الدول ما يلزم من تدابير لمنع توريد الأسلحة والمعدات العسكرية ، بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، بما في ذلك المساعدات والتدريب والتقنيين والمساعدات المالية وغيرها من أشكال المساعدة (١) .

خامساً - قرار مجلس الأمن رقم (١٨٤٦) (٢) .

قد جاء هذا القرار من مجلس الأمن الدولي يرحب بالمبادرات التي اتخذتها كل من الاتحاد الروسي واسبانيا والدانمارك وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والهند ، وهولندا والولايات المتحدة الأمريكية والمنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة ، كما شمل هذا الترحيب كلا من حلف شمال الأطلسي والاتحاد الأوروبي (٣) .

والذي يلاحظ على هذا القرار ما يأتي :

- ١ - إن هذا القرار وبهذا الترحيب وباستعراض قائمة المشاركات الفردية والجماعية يعطي مزيداً من الشرعية لهذا التواجد .
- ٢ - يفتح الباب لمشاركات أخرى ، حيث يهيب مجلس الأمن بالدول والمنظمات الإقليمية التي لديها القدرة على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية أن تتخذ جميع الوسائل الممكنة واللازمة لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر .
- ٣ - إن أهم ما تضمنه القرار (١٨٤٦) هو انه أجاز لمدة ١٢ شهر من تاريخه ، أن تقوم الدول والمنظمات التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية بدخول المياه الإقليمية لتلك الدولة لغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر ، وذلك باستخدام جميع الوسائل اللازمة (٤) .

سادساً - قرار مجلس الأمن رقم (١٨٥١) (٥) .

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٣٩ .

(٢) اصدر مجلس الأمن الدولي قراره المرقم (١٨٤٦) في ٢ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ص ١٤٠ ، عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٨٣ .

(٣) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٤٠ .

(٤) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٤١ ، عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٧٩ .

(٥) اصدر مجلس الأمن الدولي قراره رقم (١٨٥١) في ١٩ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، وكان قد تقدم بمشروعه كل من اسبانيا وبلجيكا وبنما وكوريا الجنوبية وفرنسا وكرواتيا ولينبيريا والولايات المتحدة الأمريكية واليونان ، وتم

إذا كان الإذن المعطى بموجب الفقرة (٧/ب) من القرار (١٨١٦) ، والذي تم التأكيد عليه مرة أخرى في الفقرة (١٠/ب) من القرار (١٨٤٦) ، يقتصر على إعطاء الدول والمنظمات الإقليمية التي تتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية في مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية ، سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع هذه الأعمال داخل المياه الإقليمية ، جاء القرار (١٨٥١) ليوسع بموجبه النطاق المكاني للإذن المعطى بموجب قراره (١٨١٦) و (١٨٤٦) ليشمل الإذن بدخول الإقليم البري للدولة للقيام بهذه التدابير^(١) .

حيث نصت الفقرة السادسة منه على انه : يجوز ((لمدة اثني عشر شهراً اعتباراً من تاريخ تبني القرار (١٨٤٦) ، أن تقوم الدول المنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الاتحادية الانتقالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية على أساس إخطار مسبق توجهه الحكومة الاتحادية الانتقالية إلى الأمين العام باتخاذ جميع التدابير الضرورية والمناسبة في الصومال ، من اجل قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل ...))^(٢) .

ويلاحظ إن قرار مجلس الأمن الدولي رقم (١٨٥١) نص على ثلاثة حالات وهي كما يأتي :

الحالة الأولى منها : حث الدول والمنظمات الدولية على تتبع القراصنة براً وبحراً حتى داخل الأراضي الصومالية .

الحالة الثانية : حث الدول على إنشاء آلية دولية للتنسيق والتعاون الدولي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح .

الحالة الثالثة : حث الدول على إنشاء مركز إقليمي للتعاون الاستخباراتي ولمعلوماتي أيضاً بهدف محاربة القرصنة البحرية^(٣) .

ويرى البعض إن هذا القرار يمثل المرحلة الثالثة من مشروع القوى الكبرى في استباحة السيادة الصومالية ، بناء على شرعية قانونية من قبل مجلس الأمن الدولي ، ففي المرحلة الأولى ساوى مجلس الأمن الدولي بين أعالي البحار وبين المياه الإقليمية لتلك الدولة ، بالنسبة لحرية حركة السفن الحربية ، وفي المرحلة الثانية طلب مجلس الأمن الدولي من الدول والمنظمات المعنية بمكافحة القرصنة أن تعمل على تعقب القراصنة داخل المياه الإقليمية

تبنيه بالإجماع ، عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٧٩ .

(١) عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها، مرجع سابق ، ص ٧٩ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٧٩ .

(٣) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٤١ .

الصومالية والسواحل والأجواء الصومالية ، وفي هذه المرحلة أجاز مجلس الأمن الدولي لتلك الدول والمنظمات الدخول إلى الأراضي الصومالية واتخاذ جميع التدابير المناسبة في تعقب القرصنة وتقديمهم للمحاكمة (١) .

الفرع الثالث

دور المنظمة البحرية الدولية (imo) في مكافحة القرصنة

لقد أنشئت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في عام ١٩٤٨ ، وزاولت أعمالها في عام ١٩٥٨ م بعد صدور اتفاقية جنيف لأعالي البحار في نفس اليوم ، بهدف تسهيل وسائل التعاون بين الحكومات في ميادين التنظيمات وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد في البحار ، وأبدت هذه المنظمة اهتماماً متزايداً بحوادث القرصنة البحرية منذ عام ١٩٨٠ (٢) .

وقد قام مجلس المنظمة بتشكيل مجموعة عمل مؤلفة من (١٨) دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية منها الاتحاد العربي للناقلين البحريين ، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وأثارها السلبية على النقل البحري ، وتقدمت بعدة توصيات في هذا الشأن لمجلس المنظمة (٣) .

أما على صعيد مكافحة منظمة (IMO) للقرصنة البحرية ، ففي عام ١٩٨٣ م ، وبعد وقوع عدة حوادث قرصنة في غرب أفريقيا وسواحل شرق آسيا ، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم (٤٥٤/١٣ أ) ، الذي يدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات ثابتة وحاسمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية ، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث (٤) .

وفي عام ١٩٨٤ ، أنشأت المنظمة الدولية لجنة السلامة البحرية ، وتضمن قرار إنشائها بنداً خاصاً بالقرصنة البحرية ، وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول ظاهرة القرصنة وأماكن وجودها ، كما وقامت اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة ، وأصدرت تقارير شاملة عن هذه الحوادث ، وكانت هذه التقارير تصدر بشكل نصف سنوي ، ثم أصبحت تصدر بشكل ربع سنوي ثم أصبحت تصدر شهرياً ، وفي عام ١٩٨٦ م ، أصبحت هذه

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٤١ ، وانظر : احمد محمد عبد الغني ، القرصنة البحرية وتعقيباتها .. قراءه في قرارات مجلس الأمن . الموقع على شبكة الانترنت :

<http://www.al-masdar.net>

(٢) دور المنظمة البحرية الدولية (imo) في مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على الانترنت :

<http://www.imo.org.htm>

(٣) دور المنظمة البحرية الدولية (imo) في مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على الانترنت :

<http://www.imo.org.htm>

(٤) دور المنظمة البحرية الدولية (imo) في مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على الانترنت :

<http://www.imo.org.htm>

اللجنة تقوم بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية ، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يقع من حوادث ، ثم أصدرت المنشور رقم (٤٤٣) الذي تحث به الحكومات والهيئات المعنية على اتخاذ التدابير الممكنة ووضع آليات الإجراءات اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية (١) .

وفي عام ٢٠٠٠ م أصدرت لجنة السلامة المنشور رقم (٩٦٧) الذي يحدد إجراءات طلب المساعدة وكتابة البلاغات عن حوادث القرصنة ، وفي العام نفسه أصدرت اللجنة منشوراً آخر برقم (٩٨٤) الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع الحوادث ، ومعايير التقييم الأمني ووضع الخطط (٢) .

الفرع الرابع

جهود غرفة التجارة الدولية في مكافحة القرصنة البحرية

أصدرت غرفة التجارة الدولية والتي مقرها باريس ، دليلاً يتضمن أنواع وطبيعة أعمال القرصنة البحرية والغش التجاري البحري ، كما قامت غرفة التجارة الدولية بتأسيس مكتب بحري (IMB) عام ١٩٨١ في لندن (٣) .

وتتلخص أبرز أهدافه في :

- ١- جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية والاحتيال البحري .
- ٢- تقديم المشورات إلى المنظمات والهيئات .
- ٣- إجراء تحريات عن السفن .
- ٤- تقديم خدمات تدريبية وثقافية لمكافحة القرصنة البحرية والاحتيال البحري .
- ٥- إصدار نشرات شهرية بأماكن القراصنة .
- ٦- تقديم معلومات فورية عن أي مشكلة .

إضافة إلى الجهود التي بذلت في إنشاء مكتب مكافحة القرصنة في ماليزيا (١) ، كما وعمل مجلس غرفة التجارة الدولية على تعيين فريق دولي متخصص للنظر في وسائل مكافحة

(١) محمد احمد حباله ، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها ، (رسالة غير منشورة لاستكمال متطلبات درجة الماجستير) الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية ، ٢٠٠٤ ، ص ٧٥ - ٨٠ .

(٢) دور المنظمة البحرية الدولية (imo) في مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على الانترنت : <http://www.imo.org.htm>

(٣) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١٠١ .

الاحتتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية ، وتوصل هذا الفريق إلى صياغة مدونة تستعين بها الدول النامية عند وضع تشريعاتها المتعلقة بمعالجة الاحتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية (٢) .

الفرع الخامس

دور غرفة الملاحة الدولية في مكافحة القرصنة البحرية

تهتم غرفة الملاحة الدولية بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية ، كما تهتم بحماية البيئة وسلامة الأرواح ، وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية ، وقد أصدرت هذه الغرفة دليلاً عن أماكن حدوث القرصنة البحرية ، وكيفية منعها والحد منها ، ومكافحتها ، كما وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات والندوات المتعلقة بمكافحة القرصنة البحرية (٣) .

الفرع السادس

دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الانتربول)

تعمل فرقة عمل الانتربول المعنية بمكافحة القرصنة البحرية مع أجهزة الشرطة والجيش وشركات القطاع الخاص في البلدان الأعضاء ومع منظمات دولية وإقليمية أخرى كالأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية والاتحاد الأوروبي من أجل :
تحسين جمع الأدلة .

يفرض جمع الأدلة في البيئة البحرية صعوبات استثنائية ، وتوفر فرقة عمل الانتربول المعنية بمكافحة القرصنة البحرية المشورة والتدريب والتجهيزات الضرورية للبلدان الأعضاء في المنظمة في العالم اجمع بهدف تحسين نوعية البيانات التي تجمع وتعزيز كميتها والحرص على حفظها وتحليلها بالطريقة الملائمة ، واصدر الانتربول بالتعاون مع المنظمة البحرية

(١) التهامي نقره ، القرصنة البحرية والأمن العربي ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ، ١٩٨٩ ، ص ١٨٦ .

(٢) اتحاد الغرف العربية الخليجية (الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربي)، الاحتيال البحري والغش التجاري الدولي،الدمام،المملكة العربية السعودية،١، ١٩٨٦، ص ١٧٢ .

(٣) محمد احمد حباله ، مرجع سابق ، ص ٨٣ .

الدولية والقطاع الخاص ، دليلاً بالمبادئ التوجيهية في مجال إنفاذ القانون وزرع على أصحاب السفن لضمان حفظ الأدلة على السفن المقرصنة وعدم المس بمسرح الجريمة^(١).
تسهيل تبادل المعلومات وتشجيعه.

قد تطال عملية قرصنة واحدة عدة دول ، إذا إن البحارة المختطفين وأصحاب السفن وشركات الشحن البحري ، وشركات التأمين ، والقوات البحرية ، والقراصنة غالباً ما ينتمون إلى بلدان مختلفة ، الأمر الذي يجعل تبادل المعلومات بين الجيش وأجهزة إنفاذ القانون والهيئات القضائية أمراً في غاية الأهمية .

وتضم قاعدة البيانات العالمية للقرصنة البحرية ، التي أنشئت في عام ٢٠١١ ، أكثر من (٤٠٠٠) قيد يتضمن معلومات عن القرصنة والاعتداءات التي نفذوها ، الأمر الذي يتيح للانتربول تحليل شبكات القرصنة تحليلاً أفضل ، ويمكنه من مساعدة بلدانه الأعضاء في بيان هوية أفراد بالغي الخطورة ضالعين في أعمال القرصنة البحرية وتوقيفهم ، مثل زعماء القرصنة ومموليهم ، والكشف عن أصولهم المالية .

وأنشأت فرقة عمل الانتربول المعنية بمكافحة القرصنة البحرية سجلاً رقمياً يتضمن صور أكثر من (٣٠٠) فرد يشتبه في إنهم قراصنة ، وتتبادل المنظمة هذه الصور مع شركائها الدوليين المخولين وتستخدمها في أغلب الأحيان أثناء اخذ إفادات الرهائن المفرج عنهم للمساعدة في الكشف عن هوية مختطفهم^(٢).
بناء القدرات في مجال التحقيق على الصعيد الإقليمي.

تجري معظم الملاحقات القضائية المتعلقة بأعمال القرصنة البحرية في بلدان افريقية أو آسيوية ، ويستثمر المجتمع الدولي الموارد لتحسين الأنظمة القضائية في هذه الدول ، ويعمل الانتربول أيضاً مع شركائه على توفير التدريب المتخصص والتجهيزات اللازمة في مجال التحقيق ، وفي عام ٢٠١٠ ، أنجز الانتربول تقييماً لقدرات أجهزة إنفاذ القانون في سيشيل على مكافحة القرصنة البحرية وساعد هذا التقييم على وضع إستراتيجية إقليمية وخطة عمل تعينان بتبادل المعلومات والتعاون وبناء القدرات^(٣).

(١) الانتربول - الموقع على الانترنت :

www.interpol.int/content/.../Factsheets_EN_sept2012_DCO03

(٢) الانتربول ، مرجع سابق الموقع على الانترنت :

www.interpol.int/content/.../Factsheets_EN_sept2012_DCO03

(٣) الانتربول ، مرجع سابق الموقع على الانترنت :

www.interpol.int/content/.../Factsheets_EN_sept2012_DCO03 t

القرارات الدولية الأساسية.

في نيسان (ابريل) ٢٠١١ ، اتخذ مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة قراراً يهدف إلى تعزيز جهود مكافحة أعمال القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال من خلال حث جميع البلدان الأعضاء على التعاون مع الإنتربول لتنفيذ ملاحقات قضائية ناجحة ، وفي تشرين الثاني (نوفمبر) ٢٠١٠م ، اتخذ قراراً بالإجماع يحث فيه الدول على التعاون مع الإنتربول واليوروبول في إطار التحقيقات بشأن الشبكات الإجرامية الضالعة في أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية .

وفي شباط (فبراير) ٢٠١١، وافق الاتحاد الأوروبي على تمويل مشروع بقيمة (١,٦) مليون يورو يوفر الإنتربول من خلاله التدريب اللازم لموظفي إنفاذ القانون في الصومال وبلدان شرق أفريقيا الأخرى من اجل مكافحة القرصنة البحرية في المنطقة ، وسيخصص جزء هام من هذا التمويل لبناء القدرات في مجال الأدلة الجنائية والتحقيق في سيشيل التي تجد نفسها أكثر فأكثر في خط المواجهة لمكافحة أعمال القرصنة على الصعيد الدولي ، واتخذ الاتحاد لأوروبي أيضاً قراراً يشجع العملية العسكرية المنفذة حالياً لمكافحة القرصنة البحرية على استخدام أدوات الإنتربول^(١).

المبحث الثانيمكافحة القرصنة البحرية على المستوى الإقليمي

تعد جهود المنظمات الإقليمية مظهراً من مظاهر نشاط العلاقات الدولية الإقليمية ، ووسيلة من وسائل إحكام الصلة بين الشعوب المتجاورة ، والتي تجمع بينهم صلات تاريخية وعادات وتقاليد راسخة في القدم ، وقد تجمعهم اللغة أو الدين أو العرق ، وتكون بينهم مصالح مشتركة ، وقد عرفت المنظمة الإقليمية بأنها : (نوع من الاتحاد أو التعاهد الدولي الذي لا يمس شيئاً من حرية واستقلال الدولة الداخلة فيها ، وتتخذ فيها الدول أداة لتوثيق علاقاتها وتنسيق التعاون بينها في مختلف النشاطات ، كما يستند إليها الدفاع عن كيان سياسي وإقليمي)^(٢) .

وتمكن جهود المنظمات الإقليمية في أقرار السلام والمحافظة على الأمن ومكافحة الجريمة بأشكالها وأنواعها ، ولما كانت جريمة القرصنة البحرية من الجرائم التي تمس امن المجتمع الدولي ، وأمن المناطق التي توجد فيها هذه المنظمات ، جاءت جهود المنظمات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية .

(١) الإنتربول ، مرجع سابق الموقع على الانترنت :

www.interpol.int/content/.../Factsheets_EN_sept2012_DCOO

(٢) حسنين المحمدي، الإرهاب الدولي بين التجريم والمكافحة، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٠٥، ص ١٦٤.

وفي هذا السياق سوف نعرض جهود المنظمات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية بمطالين ، نخصص المطلب الأول : لجهود المنظمات العربية المتخصصة لمكافحة القرصنة البحرية ، وفي المطلب الثاني سوف نعرض جهود المنظمات الأجنبية الإقليمية المتخصصة لمكافحة القرصنة البحرية .

المطلب الأول

دور المنظمات العربية المتخصصة لمكافحة القرصنة البحرية

تتمثل جهود المنظمات العربية في مكافحة الجريمة بشكل عام ومكافحة أعمال القرصنة البحرية بشكل خاص ، فيما تم من إجراءات عبر أجهزة جامعة الدول العربية ومن هذه الإجراءات ما يأتي :

١- جاء من ضمن الجرائم التي نصت عليها المنظمة العربية للدفاع الاجتماعي ضد الجريمة ، جريمة القرصنة البحرية وعملت على مكافحتها ، حيث تعد هذه المنظمة إحدى النتائج الهامة للتعاون العربي الأمني من أجل مكافحة الجريمة ومعاقبة المذنبين^(١) .

٢- باشر المجلس الاقتصادي والاجتماعي دراسة ظاهرة القرصنة البحرية والتحايل البحري في دورته التي عقدت في تونس عام ١٩٨٢م ، لمواجهة حوادث القرصنة البحرية ، والتحايل التجاري ومن ابرز التوصيات التي اتخذت في هذا الشأن :-

أ- دعوة الدول العربية إلى سن تشريع يعالج عمليات القرصنة البحرية والنصب والاحتيال .
ب - الحث على أهمية التحقق من خطوط النقل البحري ، وتجنب النقل على الخطوط المشبوهة.
ج - إدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية .

د - تكليف اللجنة الفنية للمواصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية .
هـ - التأكيد على وجوب التزام الدول العربية بالتعاون الايجابي لمكافحة القرصنة البحرية^(٢) .

٣- لقد أبرمت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في ١٩٩٨/٤/٢٢ ، والتي اعتبرت القرصنة البحرية إحدى الجرائم التي تتضمنها هذه الاتفاقية ، حيث نصت المادة (١) الفقرة (ج) البند (و) على انه يعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م وما يتعلق بالقرصنة البحرية ، وان تخضع هذه الجرائم لأحكام هذه الاتفاقية^(٣) .

٤- عقد المؤتمرات والندوات تحت مسمى القرصنة البحرية ، من أهمها :-

(١) حسنين المحمدي ، مرجع سابق ، ص ١٦٦ .
(٢) عبد الله محمد الهوارى ، مرجع سابق ص ١٢٠ ، سفيان محمد احمد خزاغلة ، مرجع سابق ، ص ١٠٣ .
(٣) خليفة عبد السلام الشاوش ، الإرهاب والعلاقات العربية الغربية ، ط١ ، دار الجريد للطباعة والنشر ، ٢٠٠٨ ، ص ١٤٩ .

أ - عقد ندوة القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية بالمركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض عام ١٩٨٩م^(١) .

ب - عقد ندوه تحت عنوان القرصنة البحرية - التحديات والمواجهة ، برعاية جامعة الدول العربية والمنظمة البحرية الدولية ، وقد أشارت هذه الندوة إلى أهمية دراسة ظاهرة القرصنة البحرية ، والى أهمية التعاون بين مصر والمنظمة البحرية الدولية (imo) والدور المحوري للمنظمة ، وتحقيق الإبحار الآمن ونظافة البحار^(٢) .

ج - ندوه خاصة لدراسة تداعيات أعمال القرصنة البحرية على قطاع النقل البحري ، وقد قامت هذه الندوة بتعداد حوادث القرصنة البحرية وحذرت من انتشارها وتأثيرها على حركة الملاحة^(٣) .

د - ندوة القرصنة البحرية التي عقدتها جامعة نايف للعلوم الأمنية بالتعاون مع وزارة الداخلية اليمنية ، حيث بحثت هذه الندوة ، جريمة القرصنة البحرية من خلال تعداد أركانها وصورها وآثارها على النقل البحري^(٤) .

هـ - عقد مؤتمر الشرق الأوسط عام ٢٠٠٩ م لسفن العمليات ، الذي ناقش أخطار جريمة القرصنة البحرية ، وكيفية مكافحة سفن القرصنة البحرية ، خاصة بعد تفشي هذه الجريمة بدعم السفن في أعالي البحار بسفن أخرى صغيرة تقوم بعملية الامتداد للسفن في أعالي البحار ، ومن الواجبات الأخرى لهذه السفن الصغيرة توخي الحذر والابتعاد عن خطوط النقل التي تكثر فيها عمليات القرصنة البحرية ، وقد شارك في هذا المؤتمر عدد من الخبراء المختصين في قطاع النقل البحري^(٥) .

و- عقدت الدول العربية المطلة على البحر الأحمر مؤتمر لمكافحة أعمال القرصنة في القاهرة عام ٢٠٠٨م برعاية مصرية يمنية^(٦) .

٥- إصدار القرارات ، حيث اصدر البرلمان العربي في أثناء دورته العادية الأولى لعام ٢٠٠٩م المعقودة بمجلس الشعب بالجمهورية العربية السورية في الفترة بين ٢١-٢٣ مارس ٢٠٠٩ ، قراراً يوصي بما يأتي :

(١) عبد الله محمد الهواري، مرجع سابق ، ص ١٢٢ ، سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١٠٥ .

(٢) غسان جبري كاطع ، الجهود العربية لمكافحة جريمة الإرهاب (رسالة ماجستير غير منشورة ، مجازة من قبل جامعة جدارا) ، اربد ، الأردن ، ٢٠٠٩ ، ص ١٢٣ .

(٣) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١٠٥ .

(٤) المرجع السابق ، ص ١٠٥ .

(٥) المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، (١٩٨٩) ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، الرياض ، انظر : مؤتمر الشرق الأوسط (٢٠٠٩) يناقش كيفية مكافحة القرصنة البحرية ، الموقع على

الانترنت: <http://www.ameinfo.com/ar-141339.html>

(٦) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٢٢ .

أ - دعوة البرلمانات العربية والإقليمية والدولية والحكومات العربية إلى المسارعة لمواجهة القرصنة البحرية .

ب - دعوة البرلمانات العربية والإقليمية والدولية والحكومات العربية إلى المسارعة في دعم الصومال مادياً ومعنوياً بما يمكنه من التصدي لعمليات القرصنة البحرية أمام مياهه الإقليمية .

ج - تأكيد 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 بالسلب على الأمن القومي العربي (١) .

ومما تقدم تبرز ضرورة مكافحة القرصنة البحرية عربياً ، فقد اتخذت أعمال القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية أبعاداً تنذر ، وتهدد واحدة من أهم الطرق الملاحية في العالم ، ويقدر عدد القراصنة المنتشرين على طول السواحل الصومالية بنحو (١١٠٠) رجل موزعين في أربع مجموعات ومعظمهم ممن كانوا يعملون في خفر السواحل الصومالية ، إضافة إلى بعض القراصنة من ارتريا في المياه الإقليمية اليمنية وقبالة السواحل الصومالية (٢) .

وعليه سوف نتعرض في الفرع الأولي اثر القرصنة البحرية على المصالح العربية وفي الثاني مخاطر تدويل هذه المنطقة وفي الفرع الثالث إلى دور مجلس وزراء الداخلية العرب في مكافحة القرصنة البحرية وكما يأتي :

الفرع الأول

اثر القرصنة البحرية على المصالح العربية

يعتبر البحر الأحمر وخليج عدن الطريق الوحيد لتجارة الدول العربية المطلة عليها كالأردن والسودان وجيبوتي ، ويعد هذا الطريق ذا أهمية بالغة لتجارة كل من مصر والسعودية رغم إن لكل منهما له إطلالة على بحار أخرى كالبحر المتوسط بالنسبة لمصر والخليج بالنسبة للسعودية ، ويطل كل من اليمن والصومال على المحيط الهندي ، وأي ارتباك يحصل في الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن يؤثر سلبي على مصالح تلك الدول (٣) .

وكذا تتأثر الدول العربية البترولية بارتباك الملاحة في هذا الممر خاصة دول الخليج العربي التي يمر جزء كبير من صادراتها البترولية إلى أوروبا عبره ، وهكذا يصبح هذا الممر مهما لكل من العراق والكويت والسعودية والبحرين وقطر والإمارات وعمان ، كما وتتأثر

(١) عبد الله محمد الهوارى ، المرجع السابق ، ص ١٢٢ .

(٢) المرجع السابق ، ص ١٢٤ .

(٣) المرجع السابق ، ص ١٢٥ .

الملاحة في قناة السويس بارتباك الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن ، لأنهما يعتبران امتدادا لقناة السويس إذ لا بد أن تمر السفن العابرة لقناة السويس بالبحر الأحمر أما قبل العبور أو بعده ، ومن ثم فإن دخل مصر من قناة السويس سوف يتأثر هو الآخر بما يحدث من قرصنة في البحر الأحمر وقناة السويس ، وإذا تطرقنا إلى احتمال الانتقال إلى طريق رأس الرجاء الصالح فإن أثره على دخل قناة السويس يمكن أن يكون كبيرا ، وعلى موانئ اليمن والصومال^(١).

الفرع الثاني

مخاطر تدويل المياه العربية

من التدويل تكتسب أطراف أجنبية حقوقا في المنطقة نتيجة تشريع مبادئ يساء استخدامها على السيادة الوطنية العربية ، وقد يؤدي ذلك إلى زيادة الوجود العسكري الأجنبي تحت غطاء مكافحة القرصنة البحرية ، واستخدامه لمصالح أجنبية ، حين يستخدم للضغط على دول المنطقة ، كما يمكن أن يستخدم هذا الوجود ضد دول المنطقة وتبرير استخدامه كغطاء كما يحدث في عدة أماكن ، أو باختلاق أسباب تؤدي إلى تبريره كما حدث في السودان في أعقاب نسف السفارات الأمريكية غرب أفريقيا^(٢).

إن وجود القوات الأجنبية في المياه العربية تحت غطاء مكافحة القرصنة البحرية يشكل خطراً على الأمن القومي العربي ، وقد يمارس للضغط على دول المنطقة ، ويزيد من التدخل في الشؤون الداخلية لبلدان المنطقة ، بما فيها من فرض تسهيلات عسكرية لأساطيلهم ، وان هناك مخاوف حقيقية لدى الدول العربية من تحول منطقة جنوب البحر الأحمر لبؤرة صدام إقليمي ودولي نتيجة وجود أساطيل الدول الكبرى^(٣).

الفرع الثالث

دور مجلس وزراء الداخلية العرب في مكافحة القرصنة البحرية

وردت فكرة إنشاء مجلس وزراء الداخلية العرب خلال المؤتمر الأول لوزراء الداخلية العرب الذي عقد بالقاهرة عام ١٩٧٧ ، وتقرر إنشاؤه في المؤتمر الثالث الذي عقد بمدينة الطائف عام ١٩٨٠ م ، وقد صدق المؤتمر الاستثنائي لوزراء الداخلية العرب الذي عقد

(١) أيمن عبد العزيز سلامة ، مرجع سابق ، ص ٨١ ، عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٢٥ .

(٢) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ص ١٢٧ .

(٣) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٢٧ ، احمد محمد عبد الغني ، مرجع سابق ،

بالرياض عام ١٩٨٢ على النظام الأساسي للمجلس والذي تم عرضه على مجلس جامعة الدول العربية في شهر سبتمبر ١٩٨٢ حيث تم إقراره^(١).

ويتكون المجلس من أجهزة متعددة منها جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية وتعتبر الجهاز العلمي للمجلس ، وكذلك الأمانة العامة للمجلس والتي تعتبر الجهاز التنفيذي (الفني والإداري) للمجلس ومقرها تونس ، وهناك المكتب العربي للحماية والإنقاذ والذي تأسس عام ١٩٨٣ م ، ويتخذ من الدار البيضاء في المملكة المغربية مقرا له ، وكذلك المكتب العربي لمكافحة الجريمة وقد باشر مهامه عام ١٩٦٥ م (في نطاق المنظمة العربية للدفاع الاجتماعي ضد الجريمة ويتخذ من بغداد مقرا له ، وهناك المكتب العربي للشرطة الجنائية ومقره دمشق ، والمكتب العربي للإعلام الأمني والذي تأسس عام ١٩٩٢ ، والمكتب العربي لشؤون المخدرات ومقره القاهرة وانشئ عام ١٩٥٠م وتعمل هذه المكاتب المتخصصة في نطاق الأمانة العامة وهناك أجهزة مساندة لعمل الأمانة العامة وملحقة بها مثل شعبة الاتصال والاتحاد الرياضي العربي للشرطة^(٢).

وقد عقد المجلس العديد من الاجتماعات الدورية وكان آخرها الدورة الثلاثين والتي عقدت بمدينة الرياض في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٣-٣-٢٠١٣ وقد أكد في بيانه الختامي على انه يستحضر المبادئ التي تضمنتها الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ، وإدراكا لما يشكله الإرهاب والتطرف الفكري والجريمة المنظمة من تهديد فعلي ومستمر للأمن والاستقرار في المنطقة وفي العالم ، واقتناعا منه إن القضاء على الإرهاب يتطلب مواجهة شاملة ومستمرة ومنسقة ويستلزم تجفيف منابعه ، وإذ يؤمن بان الأمن العربي كل لا يتجزأ فقد أعلن:-

تجديد إدانته الثابتة للإرهاب مهما كانت أشكاله أو مصادره ، ولكل الأعمال الإرهابية التي تتعرض لها الدول الأعضاء وتأكيد عزمه على مواصلة مكافحة الإرهاب ومعالجة أسبابه وحشد كل الجهود والإمكانيات لاستئصاله وتعزيز التعاون العربي في هذا المجال وكذا في مجال الجريمة المنظمة^(٣).

حث الدول العربية على تعزيز التعاون فيما بينها في مجالات ملاحقة الإرهابيين وتسليمهم للدول الطالبة ، وكذلك التنديد بكافة أشكال دعم الإرهاب وتمويله ورفضه القاطع لعمليات

(١) موقع مجلس وزراء الداخلية العرب الأمانة العامة للمجلس الموقع على الانترنت:

<http://www.aim-council.org/Pages/default.aspx>

(٢) موقع مجلس وزراء الداخلية العرب الأمانة العامة للمجلس الموقع على الانترنت:

<http://www.aim-council.org/Pages/default.aspx>

(٣) صحيفة الرياض اليومية ، الصادرة من مؤسسة اليمامة الصحفية ، العدد ١٦٣٣٤ في ٢٠١٣/٣/١٤ ، الموقع على الانترنت: <http://www.alriyadh.com/article/14/3/2013/817249.html>

الابتزاز والتهديد وطلب الفدية التي تمارسها الجماعات الإرهابية لتمويل جرائمها ، ودعوة جميع الدول إلى الالتزام بقرارات مجلس الأمن بهذا الشأن^(١).

إدانة أعمال الإرهاب والقرصنة البحرية في جمهورية الصومال والدعوة إلى دعم الجهود التي تبذلها الحكومة الصومالية في معالجة هذه الأعمال ، وكذلك الإشادة بجهود أجهزة الأمن العربية ومنها أجهزة الأمن في جمهورية العراق والاستفادة من التجارب التي اكتسبتها كل دولة في هذا المجال ، كذلك الترحيب بدعوة جمهورية العراق لعقد مؤتمر خاص بالإرهاب^(٢).

المطلب الثاني

دور المنظمات الأجنبية الإقليمية المتخصصة لمكافحة القرصنة البحرية

لقد لعبت الجهود المبذولة من المنظمات الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية ، دورا مهما في التقليل النسبي من حوادث القرصنة وأعمال السطو المسلح في المنطقة ، من خلال ما تقوم به من حراسة وتأمين الممرات البحرية ، وقيامها بالقبض على العديد من القراصنة المشتبه بارتكابهم أعمال قرصنة ، وتقديمهم إلى العدالة ، إضافة إلى مساهمتها في تأمين وصول المساعدات الإنسانية للدول المستحقة لها ، وسواء قامت بهذه المهام والإجراءات أو التدابير بشكل فردي ، أم من خلال اشتراكها في القوات التابعة لإحدى المنظمات الإقليمية ، المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة وتأمين حركة الملاحة الدولية^(٣).

وقد تبلورت مظاهر التعاون الإقليمي الأجنبي في إطار بعض العمليات المشتركة التي تضطلع بها القوات البحرية التابعة لكل من الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي وفق الفرعين الآتيين وكما يأتي^(٤) :

الفرع الأول

دور الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة البحرية

تعد جهود الاتحاد الأوروبي بشأن تزايد حالات القرصنة البحرية احد ابرز الجهود على صعيد المنظمات الإقليمية^(٥) ، فقد تبلورت هذه الجهود من خلال قيام الاتحاد الأوروبي بتدشين

(١) صحيفة الرياض اليومية،الصادرة من مؤسسة اليمامة الصحفية العدد١٦٣٣٤في١٤/٣/٢٠١٣، مرجع سابق.

(٢) صحيفة الرياض اليومية،الصادرة من مؤسسة اليمامة الصحفية،العدد١٦٣٣٤في١٤/٣/٢٠١٣، مرجع سابق.

(٣) عادل عبد الله المسدي،أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها،مرجع سابق، ص ٩٠.

(٤) حول دور الاتحاد الأوروبي وحلف الناتو في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، يراجع

Eva Strick mann ,Eu and NATO efforts to counter piracy off Somali, adro in the ocean? ISIS Europe- October , 2009, p. 2.

(٥) جاءت فكرة إنشاء الاتحاد الأوروبي منذ القديم لكن تبلورت هذه الفكرة اثر ميثاق بروكسل عام ١٩٤٨م ، حيث وقعت على هذا الميثاق خمس دول أوروبية ، هي بلجيكا وفرنسا ولكسمبوك وهولندا وانكلترا ، ورغبة في توثيق هذه العلاقات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية ، وبعدها جاء ميثاق أوربا عام ١٩٤٩م ، وانشأ العديد من الهيئات وإيجاد سبل التعاون الأوروبي في المجال الاقتصادي والأمني . راجع

قوة بحرية لمكافحة القرصنة البحرية التي تهدد الممرات البحرية قبالة السواحل الصومالية ، فقد قام الاتحاد الأوروبي بإنشاء خلية منظمة لمكافحة القرصنة ، سميت هذه الخلية (NAVCO) ومقرها بروكسل ، هدفها تنسيق الموارد التي تتيحها دول الأعضاء لحماية السفن الضعيفة^(١) .

وفي ١٠ تشرين الثاني / نوفمبر عام ٢٠٠٨ م عقد مجلس العمل المشترك اجتماعا تم من خلاله إعادة خلية (NAVCO) التابعة للاتحاد الأوروبي في إطار عمليات (cfsp/851/2008)^(٢) .

ومنها عملية أتلانتا ، وهي العملية التي اضطلعت بها القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي ، للمشاركة في عمليات منع وردع ومكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية^(٣) ، والتي بدأت في ٨ ديسمبر ٢٠٠٨ م ، تنفيذا للمادة الثانية من قرار مجلس أوربا الصادر في نفس التاريخ^(٤) .

وتتمت هذه العملية لتشمل مهمة حماية السفن التابعة لبرنامج الأغذية العالمي ، وكذلك حماية غيرها من السفن التجارية التي تتواجد في المنطقة البحرية التي تغطيها هذه العملية ، وهي : منطقة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن وجزء من المحيط الهندي ، بما في ذلك جزر سيشل ، كما امتدت لتشمل المناطق النائية من الساحل الإفريقي^(٥) ، ويجوز للسفن الحربية العاملة في إطار هذه العملية استخدام كل الوسائل الضرورية والمناسبة ، بما فيها استخدام القوة المسلحة لردع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، والتدخل لوضع حد لها في المنطقة البحرية المشمولة بهذه العملية^(٦) .

وفي ١٤ حزيران من عام ٢٠١٠ م اصدر الاتحاد الأوروبي قراراً مدد بموجبه عملية أتلانتا لعامين إضافيين ، لتستمر في مباشرة مهامها في إطار مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية ، كما اتفق على توسيع النطاق الجغرافي للعملية لمواجهة تزايد

Johnston, regionalization of the law of the sea , USA, 1987,p.63.

(١) عملية أتلانتا وفقا لقرارات الأمم المتحدة ذات الصلة بمجلس الأمن ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت :

<http://www.assemblee-ueo.org/document.html>

(٢) سفيان محمد احمد خزاغله ، مرجع سابق ، ص ١٠٦ .

(٣) عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومال وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٩١ .

(٤) لقد استند مجلس أوربا في إصداره لهذا القرار إلى نص المادة (١٠٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

لعام ١٩٨٢ م ، وقرارات مجلس الأمن الصادرة بخصوص المشكلة الصومالية خصوصا القرارات (١٨١٤) -

(١٨٣٨ - ١٨١٦) لعام ٢٠٠٨ م ، عادل عبد الله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية ،

وإجراءات مكافحتها ، مرجع سابق ، ص ٩١ .

(٥) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ص ٩٢ .

(٦) المرجع السابق ص ٩٢ .

أنشطة القرصنة في وسط المحيط الهندي^(١) ، وقد أسهمت هذه العملية إلى حد كبير في تقليل حدة هجمات القرصنة ، وأعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية وفي المناطق المشمولة بحمايتها^(٢) .

الفرع الثاني

دور حلف شمال الأطلسي (الناتو) لمكافحة القرصنة البحرية

لقد حرصت منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO) على أن يكون لها إسهامها في عمليات مكافحة أعمال القرصنة^(٣) ، والسطو المسلح ضد السفن في المناطق البحرية الواقعة قبالة السواحل الصومالية ، وذلك إعمالاً لقرارات مجلس الأمن ذات الصلة بمشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، فقد قام حلف الناتو بعمليات لمكافحة القرصنة البحرية أبرزها ما يأتي :-

أولاً - عمليات تحالف حماية السفن^(٤) .

لقد بدأت عملية تحالف حماة السفن في ٢٤/١٠/٢٠٠٨ واستمرت حتى ١٢/١٢/٢٠٠٨ م ، لملء الفراغ الذي كان موجوداً بين تاريخ إصدار الاتحاد الأوروبي قراره بإرسال السفن البحرية التابعة له إلى المنطقة ، فأرسلت السفن العاملة في إطارها بحراسة وتأمين السفن التابعة لبرنامج الغذاء العالمي^(٥) ، عن طريق مجموعتها البحرية الدائمة رقم ٢ (SNM G2 Standing NATO Maritime Group 2) وذلك من خلال عملية تحالف حماة السفن ، حيث شاركت السفن الحربية المتواجدة في عمليات مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن طيلة فترة تواجدها من ٢٤/١٠/٢٠٠٨ ، وحتى ١٢/١٢/٢٠٠٨ ، ثم قام حلف الناتو بتسليم هذه المهام إلى عملية أتلاننا التي أنشأها الاتحاد الأوروبي للقيام بدورها في هذه المهمة^(٦) .

ثانياً - عملية التحالف الحامي .

(١) EU Extend counter operation until end 2010, Vail bleat
:http://www.defensenews.com/stary.p.hp?i=u671661.

(٢) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٩٣ .

(٣) الحلف : هو الذي يضم مجموعة من الدول في منطقة معينة لغرض التنسيق والدفاع عن هذه المنطقة ، وحلف شمال الأطلسي مكون من دول غرب أوروبا ، والولايات المتحدة الأمريكية ، والغرض من قيام الحلف يقف عند حد تنسيق خطط الدفاع والهجوم العسكري في حالة قيام حرب أو تهديد ، على صادق ابو هيف ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق . ص ٦٧ .

(٤) لمزيد من التفاصيل حول هذه العملية ، يراجع موقع حلف الناتو على الانترنت :

http://www.afsouth.nato.int/organization/cc-MAR-Naples/operations/allied-provider/background-html

(٥) موقع الحلف على الانترنت ، مرجع سابق .

(٦) M . D .Fink and R.J. Galivin ,op cit, 2009P.384

وعلى ما لاحظته حلف الناتو من أهمية الدور الذي يمكن أن يسهم به في عمليات مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، أعلن في مارس ٢٠٠٩ م ، عن إنشاء عملية جديدة تحت مسمى (عملية التحالف الحامي) ، وذلك إيماناً من الحلف بان القرصنة البحرية أصبحت آفة خطيرة ومرضاً متوطناً ، وان الحلف يسعى إلى الإسهام في الجهود المبذولة لمكافحة هذه الأنشطة الإجرامية^(١) ، وقد شاركت هذه العملية الجديدة في الجهود التي تقوم بها عملية (أتلانتا) التابعة للاتحاد الأوروبي^(٢) .

ثالثاً - عملية درع المحيط .

وفي السابع عشر من أغسطس (آب) عام ٢٠٠٩ م ، وتأكيداً منه على أهمية استمرار المشاركة في عمليات مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، قام باستبدال عملية التحالف الحامي بعملية أخرى أطلق عليها (عملية درع المحيط) وهي عملية تشارك فيها خمس سفن تابعة للحلف من المجموعة البحرية الدائمة رقم (١) ، وتقوم هذه السفن بدوريات في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية ، ومنطقة القرن الأفريقي ، على طول ممر النقل البحر الموصى به دولياً ، متعاونة في ذلك مع السفن المشاركة إضافة إلى قيامها بدعم الدول المحيطة بالصومال ، في بناء قدراتها ، وتطويرها فيما يتعلق بكيفية مكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن^(٣) .

وهي بذلك تضيف مثالا آخر لصور التعاون في مجال مكافحة ظاهرة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المنطقة تسببه هذه الجريمة من تهديد دائم ومستمر لحرية الملاحة وحركة التجارة الدولية في واحدة من أكثر المناطق البحرية أهمية على مستوى العالم ، كما وان هناك العديد من الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ، قد ساهمت بشكل مستقل في الجهود المبذولة في إطار مكافحة وردع أنشطة القرصنة وأعمال السطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، فقد قامت كل من : اليابان والصين وروسيا الاتحادية والهند وماليزيا وكوريا الجنوبية والمملكة العربية السعودية وجمهورية إيران الإسلامية واليمن ، بنشر سفن وطائرات حربية للاضطلاع بمهمة مكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، في إطار من التنسيق مع قوات الائتلاف الدولي التابعة للاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي^(٤) .

(١) عادل عبدالله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٩٦ .

(٢) لمزيد من التفاصيل عن هذه العملية ، راجع الموقع التالي للحلف :

<http://www.aco.nato.net>

(٣) لمزيد من التفاصيل عن هذه العملية ، راجع : موقع الحلف ، مرجع سابق .

(٤) عادل عبد الله المسدي ، مرجع سابق ، ص ٩٩ .

المبحث الثالث

مكافحة القرصنة البحرية على المستوى الوطني

بالإضافة إلى الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية والتي عرضناها فيما سبق ، فإن هناك جهوداً وطنية لا تقل أهمية ترمي لتحقيق ذات الأهداف الدولية والإقليمية ، فقد واجهت العديد من الدول ظاهرة القرصنة البحرية وانعكاساتها من خلال النصوص التشريعية ، وذلك بإصدار قوانين خاصة لمواجهة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن ، ولم تقف تلك الدول عند حد التشريعات الوطنية العقابية ، بل إنها بذلت جهوداً عملية لمكافحة القرصنة البحرية .

وفي هذا السياق سنتناول في هذا المبحث مطلبين ، نخصص الأول ، للجهود الوطنية للدول العربية لمكافحة القرصنة البحرية ، والمطلب الثاني سنتناول فيه الجهود الوطنية للدول الأجنبية لمكافحة القرصنة البحرية ، وعلى النحو الآتي :

المطلب الأول

دور الدول العربية لمواجهة القرصنة البحرية

تعد ظاهرة القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن والتي تصاعدت في العالم عموماً نوعاً من الجريمة المنظمة المدمرة لسلامة وأمان النقل البحري السلمي ، والتي تستهدف ابتزاز الدول والشركات للحصول على أموال طائلة بدون وجه حق وبصورة خارجة عن القانون ، وإزاء ذلك كانت هناك جهود وطنية للدول العربية لمكافحة القرصنة البحرية والتي سنتناولها في ثلاثة فروع ومن أهمها وأبرزها الآتي :

الفرع الأول

الجهود المصرية لمكافحة القرصنة البحرية

من المبادئ الثابتة لمصر أنها تؤمن بأن حل مشكلة القرصنة لن يأتي إلا إذا التفت المجتمع الدولي إلى مشكلة الصومال التي امتدت لأكثر من عقدين من الزمان ، وإنها تدعم عملية إقرار السلام في الصومال ، والتي باتت تشكل القرصنة قبالة سواحل هذا البلد تهديداً لسلامة الملاحة البحرية^(١) .

(١) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ١١٥ .

وتبذل مصر قصارى جهودها لدعم الجهود الدولية المبذولة للتصدي لهذه الجريمة ، كما وإنها تتعاون مع الدول والمنظمات الدولية المعنية لتنسيق الجهود ، وتبادل المعلومات والخبرات ، ومن هنا جاء انضمام مصر إلى مجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة أمام سواحل الصومال ، كما حرصت مصر على استضافة الاجتماع الثاني للمجموعة والذي عقد في القاهرة يوم ١٧ فبراير (شباط) ٢٠٠٩م ، كما تقوم الدبلوماسية المصرية بالتنسيق المستمر مع القوات الدولية المتواجدة بمنطقة خليج عدن من أجل توفير الحماية اللازمة للسفن المصرية المارة بالمنطقة (١) .

ويتمثل الموقف المصري من ظاهرة القرصنة البحرية بأبرز ما يأتي :

١- في ١٣ أكتوبر عام ٢٠٠٨ م ، أكد وزير الخارجية المصري موقف مصر الواضح فيما يتعلق بجهود مكافحة القرصنة ، والذي يتأسس على ضرورة احترام سيادة الدول على مياهها الإقليمية ، وضرورة التنسيق الدولي الكامل فيما بينها وتوفير التوافق الدولي اللازم لضمان نجاحها ، ومن ناحية أخرى أوضح المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية المصري ، اهتمام مصر بإجراء مشاورات رفيعة المستوى مع الأطراف المعنية في إطار الجهود الدولية المختلفة لمكافحة القرصنة ، أمام السواحل الصومالية وفي منطقة غرب المحيط الهندي والتي شهدت تزايداً ملحوظاً في الآونة الأخيرة (٢) .

٢- في ١ نوفمبر (تشرين الثاني) ٢٠٠٨ م ، ناشدت مصر الدول العربية المطلّة على البحر الأحمر لتنسيق الجهود ، وآليات التعاون من أجل مكافحة ظاهرة القرصنة (٣) .

٣- وفي ٢٠ نوفمبر عام ٢٠٠٨ ، استضافت مصر الاجتماع التشاوري العربي برئاسة مصرية ويمنية مشتركة ، وبمشاركة الجامعة العربية والدول العربية المطلّة على البحر الأحمر ، بهدف تعزيز آليات التشاور والتنسيق بين هذه الدول لمواجهة ظاهرة القرصنة ، والحيلولة دون امتدادها للبحر الأحمر (٤) .

(١) المرجع السابق ، ص ١١٦ .

(٢) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية (بوابتك إلى مصر) ، موقف مصر من القرصنة البحرية ، القاهرة ،

٢٠٠٩ ، الموقع على الانترنت: <http://new.sis.gov.eg/lastpage.asp> .

(٣) اجتماع عربي بالقاهرة ، لبحث آليات التعاون لمكافحة تفاقم ظاهرة القرصنة البحرية ، ٢٠٠٩ م ، الموقع

على الانترنت: <http://arabic.people.com.cn/31662/6537719.html> .

(٤) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت:

<http://new.sis.gov.eg/lastpage.asp?Catergry-Id=295html> .

٤- في ٣ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، أكد المتحدث باسم مجلس الوزراء استعداد مصر للمشاركة في قوة دولية تحت مظلة الأمم المتحدة لمواجهة مشكلة القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، ولحماية السفن المارة في المياه الإقليمية بهذه المنطقة من تهديدات القرصنة^(١).

٥ - في ١٦ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، صرح مساعد وزير الخارجية المسؤول عن ملف القرصنة ، إن مصر اقترحت إنشاء محكمة دولية بقرار من مجلس الأمن لمحاكمة القرصنة ، وانه سيترتب على القرار تشكيل مجموعة اتصال دولية للتعامل مع هذه الظاهرة^(٢).

٦- في ١٧ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، أكد مندوب مصر الدائم لدى الأمم المتحدة عدم وجود إي أعمال قرصنة داخل مياه البحر الأحمر ، مطلباً في كلمته أمام مجلس الأمن بضرورة توفير الغطاء الشرعي القانوني والعملي لكل جهود مكافحة القرصنة وعدم تجاوز الحقوق السيادية المتعارف عليها للدول الأعضاء ، مؤكداً إن أعمال القرصنة لم تتجاوز منطقة غرب المحيط الهندي وخليج عدن أمام السواحل الصومالية فقط^(٣).

٧- في ١٩ ديسمبر عام ٢٠٠٨ م ، أكد رئيس المجلس القومي لحقوق الإنسان ، إن ما يحدث بشكل منتظم من أعمال قرصنة أمام السواحل الصومالية من استيلاء على السفن وطلب فدية مالية مقابل الإفراج عنها يمثل مشكلة دولية وإفريقية كبيرة ، وان تكرار هذا الوضع في الأسابيع الأخيرة من جانب القرصنة الصوماليين ، طرح تحدياً جديداً على الأمم المتحدة والعالم ، داعياً الدول الإفريقية إلى طرح استعدادها لإرسال قوات لحفظ الأمن والاستقرار في الصومال من خلال الأمم المتحدة أو الاتحاد الإفريقي ، ولا تظل الدول المجاورة للصومال صامته ، لأنه يعني عدم اهتمامها مما يدفع للبحث عن أطراف أخرى بعيدة لحل المشكلة ، مشيراً إلى إن مصر وحدها لا تستطيع حل المشكلة الصومالية بمفردها ، ولكن يمكنها المشاركة بفاعلية في مساعي حل المشكلة الصومالية ، خاصة إنها مستعدة للتدخل من أجل الحل والقيام بدور فيه ، بينما تفرض طبيعة المشكلة الصومالية التدخل والمشاركة من دول وأطراف أخرى دولية وإفريقية^(٤).

٨ - في ٢٠ يناير ٢٠٠٩ م ، كشف مساعد وزير الخارجية المصري للتخطيط السياسي وإدارة الأزمات خلال اجتماع لجنة الشؤون العربية إن مصر تمارس العديد من الجهود بخلاف

(١) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق، الموقع على الانترنت:

.http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry -Id= 295html.

(٢) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق، الموقع على الانترنت:

.http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry -Id= 295html.

(٣) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق، الموقع على الانترنت:

.http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry -Id= 295html.

(٤) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق، الموقع على الانترنت:

.http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry -Id= 295html.

التحرك الدبلوماسي لمواجهة ظاهرة القرصنة ، مشيراً إلى إن الظاهرة لها أبعاد سياسية وعسكرية بجانب البعد الدبلوماسي ، مشيراً إلى إن مصر لن تقف مكتوفة الأيدي حيال تلك المشكلة حفاظاً على مصلحتها وأمنها القومي وسلامة حركة التجارة بقناة السويس ، وأوضح إن مصر تعد دراسة مستفيضة تحدد سبل المشاركة القوية في المحافل الدولية حول القرصنة (١) .

٩ - في ٢٤ يناير ٢٠٠٩م ، أعلن وزير النقل المصري خلال كلمته التي ألقاها نيابة عنه رئيس قطاع النقل البحري أمام المؤتمر الذي أقامته الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا بالإسكندرية (بعنوان القرصنة البحرية التحديات والمواجهة) إن مصر حريصة على مساندة كل الجهود الدولية لمواجهة القرصنة البحرية ، والتي يمكن أن تؤثر على الدخل القومي وبالتالي على الأمن القومي لمصر (٢) .

١٠ - وفي ٤ فبراير ٢٠٠٩م ، أكد المتحدث الرسمي لوزارة الخارجية إن المشاركة في الاجتماع الإقليمي الذي نظمته البحرية الدولية في جيبوتي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن ، جاءت في إطار سعي مصر نحو كبح جماح ظاهرة القرصنة أمام السواحل الصومالية والتي باتت تهدد المصالح المصرية ، سواء من خلال تهديد السفن والبحارة المصريين أم من خلال التأثير سلباً على سلامة واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس مؤكداً على عدم الخلط بين ظاهرتي القرصنة والإرهاب (٣) .

١١ - في ٢٧ فبراير ٢٠٠٩م ، أكدت مصر على إنها لا تقبل بوجود قوات دولية في مياهها الإقليمية حتى لو كان الهدف هو مكافحة أعمال القرصنة الموجودة حالياً قبالة السواحل الصومالية ، وان قرارات مجلس الأمن الدولي وقيام عدد من الدول بإرسال مدمرات وسفن وطائرات استطلاع لحماية سفنها التجارية أدت إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركته الملاحية واستغلال موارده الطبيعية ، وعلى هذا دعت مصر إلى اجتماع تشاوري عاجل على مستوى مساعدي وزراء الخارجية في الدول المشاطئة للبحر الأحمر لتنسيق الجهود وآليات التعاون بينها لمكافحة هذه الظاهرة وحماية امن البحر الأحمر (٤) .

١٢ - في ٧ مارس ٢٠٠٩م عقدت مجموعة الاتصال الدولية المعنية بمكافحة القرصنة أمام السواحل الصومالية اجتماعها الثاني بالقاهرة بمشاركة ثمانٍ وعشرين دولة وست منظمات إقليمية دولية أعضاء بالمجموعة ، حيث ركزت هذه المجموعة في اجتماعها هذا على مكافحة

(١) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ١١٨ .

(٢) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت:

<http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry-Id=295html>.

(٣) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت:

<http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry-Id=295html>.

(٤) سفيان محمد احمد خزاولة ، مرجع سابق ، ص ١١٤ .

القرصنة قبالة السواحل الصومالية ، كما حثت الجهات المعنية بمعالجة الجوانب العملية وأفضل الممارسات البحرية لحماية السفن التجارية العابرة في تلك المنطقة من تهديد القرصنة (١).

١٣ - في ١٦ ابريل ٢٠٠٩ ، دعت مصر شركات الملاحة والسفن والمراكب المعنية إلى مراعاة ما يصدر من تحذيرات وإرشادات تصدر عن الجهات ذات الصلة من أجل الحفاظ على السلامة البحرية ، وتحري سبل السلامة البحرية تفاديا للوقوع تحت سطوة القرصنة (٢).

١٤ - في ١٩ ابريل ٢٠٠٩ ، صرح المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية المصري ، بان مصر تدرس بدقة تصريحات وزيرة الخارجية الأمريكية التي تضمنت مبادرة تطرحها الإدارة الأمريكية لمكافحة ظاهرة القرصنة أمام السواحل الصومالية ، ورحب المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية المصرية بادراك الجانب الأمريكي لأهمية دعم الحكومة الصومالية الجديدة وتعزيز قدراتها من أجل تحقيق الأمن والاستقرار في الصومال ، وهو ما كانت مصر دائما تنادي بضرورة الاهتمام به للقضاء على جذور وأسباب ظاهرة القرصنة على الأرض ، كما وأكد المتحدث أهمية توخي الحذر عند طرح أي فكرة للتعامل العسكري (الأحادي أو الجماعي) مع ظاهرة القرصنة على الأرض ، مشددا على أهمية احترام سيادة الصومال ووحدة أراضيه والتركيز على رفع قدرات الحكومة الصومالية ومؤسساتها الأمنية لتضطلع بتلك المهمة ، وأشار المتحدث الرسمي إلى إن مصر تتطلع لقيام الإدارة الأمريكية بإيلاء المزيد من الاهتمام لمعالجة أسباب وجذور ظاهرة القرصنة في استراتيجياتها الجديدة (٣).

١٥ - في ٢٥ مايو ٢٠٠٩ ، عقد بمقر وزارة الخارجية المصرية الاجتماع الدولي الثاني لمجموعة العمل الرابعة المنبثقة من مجموعته الاتصال الدولية المعنية بمكافحة القرصنة برئاسة مصر ومشاركة أربعين دولة ومنظمة دولية لمناقشة مشكلة القرصنة قبالة سواحل الصومال ، وتتولى المجموعة وضع إستراتيجية إعلامية لنشر الوعي الخاص بمكافحة القرصنة ومنهج الدبلوماسية العامة لتعزيز جهود مكافحة القرصنة من كافة الأوجه ، وعهدت مجموعته الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة لمصر برئاسة المجموعة الرابعة المسؤولة عن الإعلام الدبلوماسي والتعامل الدبلوماسي في كافة أوجه المشكلة الصومالية ، واعدت مصر بالفعل إستراتيجية متكاملة تتضمن مخاطبة المجتمع الدولي والدول المجاورة وصناع السفن وأصحاب السفن

(١) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت:

<http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry-Id=295html>.

(٢) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق ، الموقع على الانترنت:

<http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry-Id=295html>.

(٣) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ١٢١ .

والبحارة ، وكذلك مخاطبة الشعب الصومالي كونه الجزء الأهم من هذه الإستراتيجية من خلال الاستعانة بكافة الوسائل المتاحة لذلك وإيصال رسالة فعالة يقبلها الشعب الصومالي ، وذلك بان مصر ترى ضرورة مكافحة جذور المشكلة وهو ما يقلل في حد ذاته من التوجه لفكرة القرصنة^(١) .

١٦ - في ٢٦ مايو ٢٠٠٩ م ، صرح وزير الشؤون القانونية والمجالس النيابية المصري ، إن مصر تدين كافة أعمال القرصنة ، وتدعم الجهود الإقليمية والدولية لمواجهة هذه الظاهرة الخطيرة ، مشيراً إلى ضرورة توفير الحماية لحركة الملاحة البحرية في المياه الدولية والسواحل الصومالية ، وضرورة الحرص على اتفاق كافة الجهود والمبادرات المقترحة خاصة اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، مع مراعاة مبدأ سيادة الدول على أراضيها ومياهها الإقليمية ، كما وشدد وزير الشؤون القانونية على إن الأسلوب الأمثل لمواجهة هذه الظاهرة يتمثل في تبني تدابير جماعية متفق عليها ويتم التنسيق بين المبادرات المختلفة بشكل يضمن تعاون كافة الأطراف المهمة لمكافحة تلك الظاهرة^(٢) .

١٧ - في ٣٠ مايو ٢٠٠٩ م ، أكد مساعد وزير الخارجية ورئيس الوفد المصري في مجموعة الاتصال الدولية إن مجموعة الاتصال الدولية الخاصة بمكافحة القرصنة في اجتماعها الثالث بمقر الأمم المتحدة بنيويورك اعتمدت إستراتيجية الإعلام والاتصال التي أعدتها مصر بصفتها رئيساً لمجموعه العمل الرابعة المنبثقة عن مجموعة الاتصال للتوعية بمخاطر القرصنة وسبل مكافحتها داخل الصومال وبين مجتمعات الدول الإقليمية وعلى المستوى الدولي^(٣) .

الفرع الثاني

الجهود اليمنية لمكافحة القرصنة البحرية

تعد اليمن من أوائل الدول التي نبهت إلى خطورة الأوضاع القائمة في منطقة القرن الإفريقي منذ بداية التسعينيات ، لما شكلته أعمال القرصنة البحرية على دولة اليمن من تداعيات كبيرة ، ولعل ابرز هذه التداعيات تتمثل فيما يأتي :

(١) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق .
(٢) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق، الموقع على الانترنت:
<http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry-Id=295html>.
(٣) الهيئة العامة للاستعلامات المصرية ، مرجع سابق، الموقع على الانترنت:
<http://new.sis.gov.eglar/lastpage.asp?Catergry-Id=295html>.

١- الأضرار الشديدة التي تلحق بالاقتصاد اليمني نتيجة ضعف عائدات السفن التي تتزود بالوقود والخدمات في باب المندب من جراء أعمال القرصنة البحرية (١).

٢- محاولة إعطاء شرعية للدول الكبرى بما يسمح لها بالتدخل في الشؤون الداخلية لدول المنطقة ومنها اليمن بحجة مطاردة القرصنة ، وعدم استقرار الأوضاع السياسية والاقتصادية في منطقة القرن الأفريقي يؤثر بشكل مباشر على استقرار الأوضاع السياسية والاقتصادية في اليمن (٢).

٣- إن فكرة تدويل البحر الأحمر ومناقصه ووضع تحت وصاية الدول الكبرى دون مراعاة لمصالح الدول المطلة عليه ، يشكل تهديداً رئيساً ومباشراً لمصالح اليمن وسيادتها ، ولذلك فقد أبدت اليمن وبعض دول المنطقة وخاصة مصر والأردن والسودان والمملكة العربية السعودية مخاوفها من التحركات الأمريكية الإسرائيلية لتدويل البحر الأحمر خصوصاً مع تزايد التواجد المكثف للقوات المتعددة الجنسيات في هذا الممر الدولي الاستراتيجي ، وذلك تحت مبرر مكافحة أعمال القرصنة البحرية (٣).

٤- تحملت اليمن خسائر عديدة أهمها رفع تكاليف التأمين على السفن مقابل التأمين ضد القرصنة ، وقلة عدد السفن التي تتراد الموانئ اليمنية ، وبالتالي انحسار النشاط الاقتصادي المرتبط بذلك ، وتحملت اليمن أعباءً جسيمة في سبيل حماية الخطوط البحرية التجارية ، وإجهاض عدد من محاولات القرصنة ، إضافة إلى ما تتحمله من أعباء اقتصادية وسياسية وأمنية من استضافتها حوالي مليون لاجئ صومالي على أراضيها ، وتحمل اليمن أعباء إضافية بسبب نشر عدد كبير من القوات البحرية اليمنية وقوات حرس السواحل ، وشراء زوارق بحرية حديثه بلغت تكاليفها أكثر من (١٥٠) مليون دولار ، كما بلغت خسائر الصيادين اليمنيين منذ بدء ظاهرة القرصنة البحرية أكثر من (٢٠٠) مليون دولار بسبب توقف أنشطة الصيد في المناطق المنكوبة في خليج عدن (٤).

وعلى ضوء ما تقدم : يمكن رصد موقف اليمن من القرصنة البحرية على النحو الآتي

١- ترى اليمن ما تراه دول المنطقة وفي مقدمتها مصر والسعودية إن حماية ممر البحر الأحمر يعد من مسؤوليات الدول المطلة على البحر الأحمر وبحر العرب ، وضرورة تنسيق جهود هذه الدول لمكافحة أعمال القرصنة ، وعدم التعويل على الدول الأجنبية في ذلك ، كما ترى إن الوجود العسكري المكثف والمتعدد الجنسيات في المنفذ الجنوبي للبحر الأحمر يثير القلق ، نظراً

(١) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٨٦.

(٢) راجع شبكة الانترنت : <http://Knol,Google.com Ik.Maied-Sraliin8/10/2009>

(٣) ابو الخير احمد عطية ، مرجع سابق ، ص ٨٦ .

(٤) راجع شبكة الانترنت الموقع :

<http://www.elaph.com/wef/economies/2009/7/46/065.htm-14-7-2009>.

لما يترتب عليه من مخاطر على الأمن القومي العربي خوفاً من أن يكون ذلك التواجد مقدمة لتمرير مشروع تدويل مياه البحر الأحمر ، والذي سبق أن اقترحته إسرائيل وقوبل برفض عربي (١) .

٢- نشرت اليمن عدداً كبيراً من قواتها البحرية ، وقوات حرس السواحل التابعة لها ، وأقامت المراكز الأمنية على طول امتداد الشريط الساحلي لها (٢) .

٣- دعت اليمن لمواجهة القرصنة البحرية من خلال عقد مؤتمرات ، أهمها (تجربة الجمهورية اليمنية في مكافحة القرصنة والإرهاب البحري) الذي عقد في اليمن عام ٢٠٠٤م ، وشارك فيه خبراء من بعض الدول العربية ، وذلك لمناقشة التدابير التي تتخذ لمكافحة القرصنة البحرية ، وهذه التدابير أسفرت عن كشف بعض شبكات الإرهاب (٣) .

٤- وفي عام ٢٠٠٨م ، أكدت مصادر رسمية يمنية بان هناك اتفاقاً للتنسيق العسكري بين اليمن وماليزيا في مجال مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، والتي شهدت تنامياً كبيراً خاصة في خليج عدن ، وأشار المصدر إلى إن هناك فرقتين عسكريتين ماليزيتين تزوران ميناء عدن لهذا الغرض ، وقد نشرت البحرية الماليزية ثلاث سفن في خليج عدن لحماية السفن التجارية الماليزية (٤) .

٥- جددت اليمن دعوتها للبلدان الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية ، والدول الكبرى إلى تكثيف جهودها لمكافحة القرصنة البحرية (٥)

٦- أكد المتحدث الرسمي للهيئة العامة للشؤون البحرية بالمنطقة في الدورة (٨٦) المنعقدة في لندن عام ٢٠٠٨م ، حرص اليمن على مكافحة ظاهرة القرصنة البحرية في منطقتي خليج عدن وقبالة السواحل اليمنية بالتنسيق مع مختلف بلدان العالم ، وقد عرضت الدور اليمني في سبيل التوصل إلى توقيع مدونة سلوك في جيبوتي لمكافحة القرصنة ، في منطقة خليج عدن وغرب المحيط الهندي (٦) .

(١) راجع شبكة الانترنت : <http://knol.google.com/maied-spai/im8/10/2009>

(٢) راجع شبكة الانترنت : <http://www.elaph.com/wef/economice/2009/7/46/065-htm-14-7-2009>

(٣) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١١٨ .

(٤) تعاون عسكري يمني ماليزي لمكافحة القرصنة البحرية على الموقع :

<http://www.alwatanye.net/55886html>

(٥) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١١٩ .

(٦) الهيئة العامة للشؤون البحرية ، اجتماع لجنة السلامة البحرية بلندن ، اليمن تدعو إلى تكثيف الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية: الموقع على الانترنت :

<http://www.maa-yemen.net/news-php?id=30html>

٧- في يناير عام ٢٠٠٨ تم التوقيع على مدونة السلوك في جيبوتي تدعو الدول المعنية التي لم تنظم للمدونة إلى سرعة الانضمام ، وقد دعت المدونة إلى إنشاء مركز إقليمي للتنسيق ، وتبادل المعلومات في صنعاء للدول المطلة على خليج عدن والبحر الأحمر في إطار عملي للتعاون المشترك^(١) .

٨- وفي ١٠ أيلول ٢٠٠٨م ، عقد مؤتمر بعنوان (اليمن ستواصل جهودها لمكافحة الإرهاب والقرصنة البحرية) حيث أكد فيه رئيس الجمهورية اليمنية عزم اليمن على مواصلة الجهود للقضاء على العناصر التي تضر بأمن المواطن واستقراره ، وحشد الجهود من أجل مكافحة القرصنة البحرية ، التي تتعرض لها عدد من السفن أثناء مرورها في المياه الدولية بالقرب من خليج عدن ، مشيراً إلى ما تقوم به اليمن من جهود في هذا المجال من قوات خفر السواحل والقوات البحرية ، وأوضح في هذا الجانب انه يجري الترتيب لإنشاء أربعة مراكز إقليمية لمكافحة القرصنة البحرية ، في كل من صنعاء وعدن والحديدة والمكلا ، وستزود بكافة الإمكانيات اللازمة ، بالإضافة إلى ضم حرس الحدود إلى خفر السواحل ، وتحت إمرة وزارة الداخلية اليمنية ، مما يعزز قدرات اليمن في مجال مكافحة القرصنة البحرية ، مشيراً إلى الدور الذي ينبغي أن يضطلع به المجتمع الدولي لمساعدة اليمن في هذا المجال ، باعتبار أمن وسلامة الملاحة الدولية أمراً يهم الجميع^(٢) .

الفرع الثالث

الجهود العراقية لمكافحة القرصنة البحرية

هناك مجموعة من الأجهزة الأمنية العراقية التي تعمل على مكافحة جريمة القرصنة البحرية ويمكن أن نذكر هنا الأجهزة الأمنية الأساسية وطبعاً توجد معها أجهزة مساندة ومنها :
أولاً - القوة البحرية العراقية .

إحدى تشكيلات وزارة الدفاع العراقية وهي القوة الحامية لمياه العراق الإقليمية والتي تحرس الشريان الرئيس للاستيراد والتصدير العراقي ، وخاصة المشتقات النفطية إضافة إلى المهمة الأساسية وهي حماية أمن المياه في الخليج العربي من كل من يحاول أن يتجاوز أو يعيث بأمن واستقرار المنطقة وخاصة المهربين وتجار الممنوعات الذين يحاولون بين الحين والآخر اختراقها وكانت لهم بالمرصاد .

وأما بالنسبة لواجباتها فهي تنفذ دوريات لحماية الموانئ النفطية وكذلك الموانئ التجارية، وعمليات مكافحة التهريب والقرصنة في البحر ، وتفتيش الزوارق والسفن المشتبه

(١) سفيان محمد احد خزاغله ، مرجع سابق ، ص ١١٩ .

(٢) المرجع السابق ، ص ١١٩ .

بها، وعمليات البحث والإنقاذ البحري ، والوقوف على تطبيق شروط السلامة البحرية الدولية من قبل جميع أنواع السفن ، وحماية المياه الإقليمية ومنع التسلل غير الشرعي وحماية المباني المجاورة ومحطات الكهرباء^(١).

ثانياً - قيادة قوات خفر السواحل .

وهي إحدى تشكيلات وزارة الداخلية والتابعة لقيادته قوات المنطقة الرابعة وتقوم هذه القيادة بمهام عديدة منها عمليات إرشاد السفن الأجنبية الوافدة وتوجيهها ملاحياً عبر منعطفات الممرات المائية العراقية و مراقبة تحركات الزوارق المحلية وتفتيشها و التأكد من وثائقها وأوراقها الثبوتية ، ولم تعد واجباتها مقتصرة على حماية سواحل ومياه العراق الداخلية من عمليات التسلل غير الشرعي بل تعدى ذلك إلى حماية السفن والتصدي لحالات القرصنة التي قد تتعرض لها ، وحراسة المراسي والمواقع الحيوية الهامة المبعثرة على ضفاف شط العرب وحماية الثروات البحرية والممرات الملاحية ، ومراقبة المتنزهين على الشواطئ ، والاشتراك بعمليات الإنقاذ ، والإسراع بنجدة السفن المحفوفة بالمخاطر ، والإبلاغ عن كوارث التلوث البحري ورصد الانتهاكات الخارجية في مياه العراق الداخلية والتصدي لها^(٢).

ثالثاً - القوة الخاصة البحرية ضمن الفوج الإقليمي التابع لجهاز مكافحة الإرهاب

وهي قوة قتالية ضمن جهاز مكافحة الإرهاب استحدثت لمواجهة أعمال القرصنة البحرية ولوجود قنوات ملاحية وموانئ تجارية في محافظة البصرة فقد استحدثت في هذه المحافظة وتتكون من فوج قتالي خاص بمكافحة أعمال القرصنة والقيام بعمليات نوعية في المناطق التي تكثر فيها الخروقات الأمنية وهذه القوة الخاصة تلقت التدريب خارج العراق بشأن كيفية استعادة السفن التجارية المختطفة وتحرير طواقمها ، فضلا عن أساليب مكافحة القرصنة البحرية^(٣).

وهناك تشكيلات اخرى مساندة مثل قيادة القوة النهرية العراقية وهذه مسؤولة عن أمن السواحل العراقية الطويلة حيث يشترك العراق وإيران بجزء من المقطع الجنوبي لشط العرب وهو ملتقى نهري دجلة والفرات والذي يصب في الخليج العربي مخترقاً مدينة البصرة وبلغ

(١) مجلة بلادي ، مجلة شهرية عسكرية شاملة تصدر عن وزارة الدفاع العراقية

no.43 September 2010 Biladdy-magazine@mod.irapiaf.org

(٢) كاظم فنجان الحمامي ، مقالات رجال رأس البيشة ، صوت الحرية ، صحيفة مستقلة ١١-٢٤-٢٠٠٩

www.baghdadtimes.net/arabic/index.php?sid=55530

(٣) صحيفة العراق الالكترونية - ملحق الاستقلال البريدي اليومي صدر في ٢٠١٢/١/١ العدد ١١٣٣١، تشرين الثاني

٢٠١٢، تصدر من المركز العراقي للدراسات الإستراتيجية irapnewspaper.net

مجموع ساحل شط العرب إلى جانب إطلالة العراق على البحر نحو ١٨٠ كم ، وان واجبات القوة النهرية حماية هذا الساحل الطويل ^(١).

وهناك الشركة العامة لموانئ العراق ولجنة الرقابة العليا في محافظة البصرة وقوه حماية وزارة النقل ومديرية كمارك المنطقة الجنوبية و قيادة قوات شرطة محافظة البصرة وغيرها من الجهات المختصة.

المطلب الثاني

دور الدول الأجنبية لمواجهة القرصنة البحرية

بعد أن تفاقمت ظاهرة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن ، واتسع نطاقها الجغرافي ، اتخذ مجلس الأمن مجموعة من القرارات لمواجهة هذه الأعمال الإجرامية الخطيرة في البحار ، طالبت هذه القرارات جميع الدول التي لها سفن وطائرات حربية تعمل في أعالي البحر باستخدام الوسائل العسكرية الضرورية وذلك لحماية امن الأنشطة البحرية الدولية في المنطقة ، كما دعت هذه القرارات الدول إلى نشر سفن وطائرات عسكرية لمكافحة القرصنة واتخاذ الإجراءات لحماية قوافل برنامج الغذاء العالمي في تلك المنطقة ، وفي إطار التعاون الدولي العسكري والأمني لمكافحة أعمال القرصنة ، فقد أخذت بعض الدول الأجنبية دورها لمكافحة القرصنة البحرية وستتناول ذلك وفق الفروع الثلاثة وكما يأتي :

الفرع الأول

جهود الولايات المتحدة الأمريكية لمكافحة القرصنة البحرية

تكمن جهود الولايات المتحدة الأمريكية لمكافحة القرصنة البحرية من خلال جهاز البحرية الأمريكي الذي قام بنشر قوات في خليج عدن والمحيط الهندي في ١٧ أكتوبر ٢٠٠٢م ، وقيامها بعمليات حربية تسمى (OFF) ^(٢).

كما إنها شاركت عدة دول في القوات المتعددة الجنسيات المعروفة بالقوة (TF١٥١) وهي عبارة عن قوات بحرية متعددة الجنسيات تشكل جزءاً من قوات التحالف الدولي بهدف القيام بعملية بحرية واسعة قبالة السواحل الصومالية ، ومن خلال إنشاء منطقة استطلاع بحري آمنة في خليج عدن ، وهذه القوات تشارك فيها كل من الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وفرنسا وكندا وألمانيا وباكستان وذلك تحت قيادة الولايات المتحدة الأمريكية وتوجد قاعدتها

^(١) شبكة أخبار النجف الاشرف :

www.alnagafnews.net/nagafnews/sendtofirend.php?mid=33805

^(٢) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١٢٠ .

الرئيسة في البحرين ، بالإضافة إلى ذلك أرسلت الولايات المتحدة الأمريكية في بداية عام ٢٠٠٩ م قوه بحرية خاصة لمكافحة القرصنة في هذه المنطقة تكون قاعدتها في البحرين وتسمى القوه (١٥١) (١) .

وفي ابريل من عام ٢٠٠٩ م في أعقاب الهجمات على شركتي الشحن اللتين تحملان مواد غذائية إنسانية ، أعلنت الخارجية الأمريكية عن وضع خطة من أربع نقاط لمكافحة القرصنة البحرية تتمثل فيما يأتي :

- ١- إرسال المبعوث الأمريكي الخاص من اجل الترتيب لعقد مؤتمر حول التنمية وحفظ السلام في الصومال ، والذي عقد في بروكسل في نفس شهر ابريل ٢٠٠٩ م .
- ٢- قيام وزيرة الخارجية الأمريكية بالدعوة إلى إجراء محادثات فورية في إطار مجموعه الاتصال الدولية ، بشأن القرصنة ووضع قوات حربية متعددة الجنسية .
- ٣- إعطاء فريق من الدبلوماسيين مهمة القيام بمحادثات مع ممثلين عن الحكومة الاتحادية الانتقالية الصومالية ، وزعماء المناطق في بورتلاند .
- ٤ - وضع خطة تدعو إلى التنسيق بين الحكومات بتأمين خطوط النقل البحري وشركات التأمين بشأن الحماية الذاتية للسفن (٢) .

الفرع الثاني

الجهود الفرنسية لمكافحة القرصنة البحرية

تعد فرنسا واحدة من أكثر الدول التي تشارك في عمليات مكافحة القرصنة البحرية لعدة عقود من الزمن ، فقد حافظت على وجودها البحري في المحيط الهندي ، كما إنها تشكل جزءاً من الفرقة (TF-151) من القوات متعددة الجنسية (٣) .

وقامت فرنسا بتقديم النظام الطوعي للبحرية (مراقب الشحن) (VNCS) ، ضمن بروتوكولات المراقبة البحرية (دي CNV. Voloniaire) بشأن التعاون بين القوات البحرية الفرنسية والسفن المارة ، والسفن التي وقّعت على هذا البروتوكول تحظى بالحماية الفرنسية من البحر الأحمر إلى مضيق ملقا ، وتقوم القوات البحرية الفرنسية بتلقي المعلومات بشأن التعامل مع أي تهديد عن طريق ملاك السفن ، وتجري مراقبة المناطق التي تنتشر وتتفشى فيها عمليات

(1) Bod Ewiing (KURT) op.cit -p. 7,8.

(٢) عملية أتلانتا ، الموقع على لانتترنت: <http://www.assemblee-ueo.org/document-html>
 (٣) عملية أتلانتا ، مرجع سابق، وعملية أتلانتا هي عملية تضطلع بها القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي ، للمشاركة في عمليات منع وردع ومكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية ، تلك العملية التي بدأت في (٨ ديسمبر ٢٠٠٨ م) ، تنفيذاً للمادة الثانية من قرار مجلس أوربا الصادر في نفس التاريخ ، حيث استند مجلس أوربا في إصداره لهذا القرار إلى نص المادة (١٠٠) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ،

القرصنة من ٦ - ١٢ ساعة يوميا ، حيث يتم الإبلاغ عن أية مشتبه به للقوات الموجودة على السواحل (١) .

وقد استجابت فرنسا لنداء برنامج الأغذية العالمي البحري الدولي جنبا إلى جنب الدنمارك ، هولندا ، كندا ، وبدأت بإطلاق عمليات سميت (ALCYON) من نوفمبر ٢٠٠٧م إلى نوفمبر من عام ٢٠٠٨ م لحراسة السفن التابعة لهذا البرنامج ، وكانت مكونة من أربع سفن حربية فرنسية مرتكزة في الخليج (٢) .

الفرع الثالث

الجهود الاسبانية لمكافحة القرصنة البحرية

لقد اهتمت اسبانيا في مسألة القرصنة البحرية وتناولتها في جلسات برلمانها لدراسة مدى مشاركة القوات الاسبانية مع القوات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية المتزايدة في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية ، وقد وافق البرلمان الاسباني على إرسال قوات بلغ قوامها (٣٩٥) جنديا ضمن القوات المشاركة في مكافحة القرصنة البحرية ، وزودت هذه القوة بسفن حربية وسفينة إمدادات ، بالإضافة إلى مروحيتين متعددي المهام ، وقد انضمت هذه القوات إلى قوات الاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة البحرية (٣) .

الفرع الرابع

الجهود الإيرانية لمكافحة القرصنة البحرية

دخلت إيران على خط الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، بإرسال إحدى سفنها الحربية إلى مياه خليج عدن لحماية السفن التجارية وناقلات النفط الإيرانية من هجمات القراصنة الذين ينطلقون من السواحل الصومالية ، وذلك استجابة لدعوة رئيس شركة ناقلات النفط الوطنية الإيرانية إلى اتخاذ إجراءات مشددة لمكافحة القرصنة في خليج عدن ، ولا سيما بعد تعرض خمس ناقلات نفط إيرانية عملاقة محملة بالنفط للهجوم على أيدي القراصنة قبالة السواحل الصومالية خلال عام ٢٠٠٨ .

ولقد تعرضت عدد من السفن الإيرانية لعمليات قرصنة في المنطقة ، حيث خطف القراصنة في نوفمبر ٢٠٠٨ ، سفينة تحمل شحنة من القمح كانت متوجه إلى ميناء بندر عباس

(١) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ١٢١ .

(٢) عملية أتلانتا ، مرجع سابق .

(٣) المرجع السابق .

وفي أكتوبر من العام نفسه اضطرت طهران إلى دفع فدية مالية للقراصنة للإفراج عن سفينة تجارية إيرانية قبالة السواحل الصومالية^(١).

(١) خالد بن سلطان ، الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية ، بحث مقدم إلى موسوعة مقاتل من الصحراء ، الإصدار الرابع www.moqatel.com

الفصل الثاني

أساس القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي وأركانها

جريمة القرصنة البحرية إحدى الجرائم الخطيرة في القانون الجنائي الدولي . التي تمس حرية الملاحة في أعالي البحار وتهدد سلامة الملاحة الدولية ، وهذه الجريمة لا تهدد أمن وسلامة دولة معينة ، وإنما تهدد المجتمع الدولي ، لذلك وضع القانون الدولي قواعد لمكافحة الجرائم ذات الصلة الدولية ومنها جريمة القرصنة البحرية أو دعا الدول لبذل الجهود من أجل تجريم الأفعال المكونة لتلك الجريمة ، ومعاقبة مرتكبيها من أجل الحد منها والتخفيف من أثارها الجسيمة على البشرية وتحقيق فرص الأمن والسلام وتدعيمه، لذا اقتضت طبيعة الدراسة أن نوزع هذا الفصل على مبحثين وعلى النحو الآتي:

المبحث الأول

تجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي الجنائي

تقوم المسؤولية الجنائية بعد وجود قاعدة قانونية تجريم أي عمل إجرامي من أعمال القرصنة البحرية ، وذلك من خلال تطابق الفعل الإجرامي مع النص التجريمي المحدد له ، لذ سنتناول هذا المبحث في مطلبين ، إذ نخصص المطلب الأول لأساس تجريم القرصنة البحرية ونبحث في المطلب الثاني منه أركان جريمة القرصنة البحرية وشروط تجريمها في القانون الجنائي الدولي .

المطلب الأول

أساس تجريم القرصنة البحرية

بما إن جريمة القرصنة البحرية هي إحدى الجرائم الخطيرة في القانون الدولي الجنائي ، فقد قام الأساس القانوني لتجريمها في القانون الجنائي الدولي على منع أفعال السلب والنهب والاحتجاز والاختطاف والاعتداء وغيرها من الأفعال التي تلحق الضرر بالأفراد والأموال في البحار العالية ، وهذا ما دفع المجتمع الدولي لمحاربة جريمة القرصنة ، حيث تعد هذه الجريمة من أولى الجرائم التي قام عليها مبدأ الاختصاص

العالمي لمحاربتها ، كونها تشكل تهديدا مباشرا للنقل البحري الذي يعتمد عليه الاقتصاد العالمي ، لذا فقد تم تجريمها في العرف (١)، وفي الاتفاقيات الدولية . وهذا ما سنعرضه في الفرعين الآتيين ، ونخصص الفرع الثالث للمبادئ القانونية التي تحكم جريمة القرصنة البحرية .

الفرع الأول

تجريم القرصنة البحرية في العرف الدولي

كان العرف الدولي واحداً من أهم مصادر القانون الدولي التقليدي إلى عهد قريب وما زال يلعب دوراً هاماً في قواعد القانون الدولي (٢) . وظلت القرصنة البحرية مجرمة على أساس عرفي حتى تم تجريمها في التطرق إلى موضوع تجريم السلب والنهب والعنف والاحتجاز وغيرها في اتفاقية باريس عام ١٨٥٦ م، وكذلك تم تجريمها في اتفاقية لاهاي الرابعة عام ١٩٠٧ م (٣) . إلا إن اغلب شراح القانون الدولي الجنائي ذهبوا إلى اعتبار اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨ م ، هي البداية لتجريم القرصنة البحرية وبعدها جاءت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، واتفاقية روما لعام ١٩٨٨ م المعدلة باتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية عام ٢٠٠٥م (٤) .

الفرع الثاني

تجريم القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

تعد الاتفاقيات الدولية مصدراً من مصادر القانون الدولي ، وهي بمثابة تشريع في النظام القانوني الدولي (٥) ، وعلى هذا فقد جرمت القرصنة البحرية استناداً إلى الاتفاقيات الدولية وعلى وجه التحديد الاتفاقيات الخمس وكما يأتي :

(١) العرف الدولي هو : ((مجموعة من القواعد القانونية التي نشأت في المجتمع الدولي نتيجة اعتياد الدول الالتزام بها في تصرفاتها مع غيرها في حالات معينة لشعورها بوجوب إتباعها بوصفها قواعد اكتسبت صفة الإلزام الدولي)) انظر في هذا الصدد :

Schachter , Oscar, international law antihero and practice, martinus Inhofe publishers , dordrecht, bostin, London,1991,p.281

(٢) عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي المعاصر ، شركة مطابع الطويجي التجارية ، القاهرة ، ١٩٩٥ ، ص ٢٥ .

(٣) رضا زين العابدين ، مرجع سابق ، ص ٣٧ .

(٤) حازم حسين جمعة ، القانون الدولي العام ، ط ٣ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٣ ، ص ٧٤ .

(٥) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ٧٦ .

أولاً - اتفاقية باريس عام ١٨٥٦ م .

جرمت القرصنة البحرية أول مرة بموجب اتفاقية باريس الموقعة في ١٦ نيسان ١٨٥٦ م، والتي وقعت عليها الكثير من الدول ، وبهذا التجريم ألغيت القرصنة المباحة ، وانتهى العصر الذهبي (كما يطلق عليه جزافاً) للقرصنة البحرية دون رادع أو توقيع أي عقوبة بشأنها^(١) .

ثانياً - اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م .

قد جرمت القرصنة البحرية على أساس اتفاقي في ظل هيئة الأمم المتحدة لأول مرة بواسطة اتفاقية جنيف لأعالي البحار الموقعة في ٢٩ / نيسان / ١٩٥٨ م، والتي دخلت حيز التنفيذ في ٣٠ سبتمبر / عام ١٩٦٢ م^(٢) .

وتعد هذه الاتفاقية الحجر الأساس الذي وضع المبادئ الأساسية لتجريم القرصنة البحرية في القانون الدولي الجنائي ، حيث قامت هذه الاتفاقية بتعداد الأعمال التي تشكل جريمة قرصنة بحرية ، فقد جاء في المواد (١٤ - ٢٣) من الاتفاقية المذكورة ما يتعلق بتجريم القرصنة البحرية في أعالي البحار ، وفي كل مكان لا يخضع لسيادة أي دولة ، وتكليف الدول الموقعة عليها بفرض العقوبات على من ارتكبها^(٣) .

ثالثاً - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م .

نصت هذه الاتفاقية القرصنة البحرية في المواد (١٠٠ - ١٠٧) من الاتفاقية ، فقد نصت المادة (١٠٢) من الاتفاقية على انه : (إذا ارتكبت أعمال القرصنة ، المعرفة في المادة (١٠١) سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة ، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة) .

وتنص المادة (١٠٣) من هذه الاتفاقية على انه : ((تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب احد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١) ، وكذلك الأمر إذا

(١) علي صادق ابو هيف ، القانون الدولي العام ، مرجع سابق ، ص ٨٤٠ .

(٢) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٨٧ .

(٣) عبد الرحمن حسين علام ، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ج ١ ، دار نهضة الشرق ، القاهرة ، ١٩٨٨ ، ص ٢٦٠ ، وانظر كذلك :

كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي عمل من هذه الأعمال ، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل .

وجاء في نص المادة (١٠٤) من الاتفاقية على انه : «يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من إنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها» .

كما تنص المادة (١٠٥) من الاتفاقية على انه : «يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة ، أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة ، وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة ، وان تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات ، كما إن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية» .

نجد هذه المادة جاءت تكراراً لما ورد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م ، في المادة (٢١) منها ، كما يلاحظ على هذه المادة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م قد اشترطت أن يقع الفعل خارج ولاية أي دولة أو في أعالي البحار ، أما إذا وقع الفعل في إقليم دولة معينة فهو من اختصاص تلك الدولة ، و تمارس سيادتها على أساس إقليمي بموجب القانون الوطني (١) .

وهذه الاتفاقية حظيت بانتشار واسع ، واعترفت بها أكثر من (١٥١) دولة في العالم وصادق عليها (١٢٧) دولة حتى عام ١٩٩٨ م (٢) .

رابعاً - اتفاقية روما عام ١٩٨٨ م.

لقد جرمت أعمال القرصنة البحرية في اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ م، والخاصة بتجريم الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية ، وقد تم إعداد مشروع هذه الاتفاقية بواسطة المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٨٦ م، ثم عقد مؤتمر دولي

(١) محمد المجذوب ، القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠٢ ، ص ٣٦١ .

(٢) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٠ .

لمناقشة المشروع وإقراره في ١٠ مارس ١٩٨٨ م في مدينة روما ، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في مارس من عام ١٩٩٢ م ، وعدلت في عام ٢٠٠٥ م^(١) .

لقد جاءت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة بتجريم أعمال القرصنة البحرية ، كأحد الأعمال غير المشروعة ضد امن وسلامة الملاحة البحرية ، وذلك في المادة (٣) منها ، ودعت هذه الاتفاقية لتعاون الدول المصادقة على الاتفاقية للقضاء على القرصنة البحرية^(٢) .

خامساً - اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ م .

جاءت هذه الاتفاقية بتجريم استخدام السفن كأداة للقيام بأعمال قرصنة بحرية ، والقيام بأعمال سلب ونهب السفن^(٣) ، حيث تكفلت المواد (٣) و (مكرر ثالثاً) ببيان الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية والتي تعد جريمة القرصنة البحرية جزءاً منها ، ثم بينت المادة (٤) من الاتفاقية الحيز المكاني الذي تغطية أحكام هذه الاتفاقية^(٤) .

الفرع الثالث

المبادئ القانونية التي تحكم تجريم القرصنة البحرية

يظهر لنا إن جريمة القرصنة البحرية جرمت في البداية على أساس عرفي ، ومن ثم على أساس الاتفاقيات الدولية ، وذلك في إطار هيئة الأمم المتحدة ، وقد تضمنت الاتفاقيات الدولية المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية ، ومن بين هذه المبادئ مبدأ المرور البريء (حق المرور البريء) ، ومبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار أوفي المياه التي لا تخضع لسيادة أي دولة ، كما أكدت الاتفاقيات الدولية على حق الدول وسيادتها على مياهها الإقليمية ، على إن جريمة القرصنة البحرية لا ترتكب ، وفقاً

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٨٩ ، على المليجي علي ، مرجع سابق ، ص ٢٣ .

(٢) علي المليجي علي ، مرجع سابق ، ص ٢٣ .

(٣) عبد الرحمن العنزي ومحمد متولي ، تحليل السياسة العامة لمواجهة التطرف في دولة الكويت ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ ص ٢٥٦ .

(٤) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٩٠ .

لاتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، إلا في أعالي البحار أوفي المياه التي لا تخضع لولاية إيه دولة (١) .

وستتناول أهم المبادئ القانونية التي تحكم وتنظم هذه الحالة وهي كما يأتي :

أولاً - مبدأ المرور البريء (حق المرور البريء) .

جرت العادة على تمتع سفن كل الدول ، سواء كانت شاطئية أم غير شاطئية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي (٢) ، تسهيلاً لحركة الملاحة الدولية ، ورغم إن ذلك يمثل قيلاً على سيادة الدولة الساحلية على بحرها الإقليمي (٣) ، فلا يعني ذلك أن تتجرد هذه الدولة من أية سلطة أو اختصاص تجاهه ، وذلك لأن سيادتها دائمة على بحرها الإقليمي ، ومن ثم يكون لها وضع تنظيم المرور فيه ، ولها أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور البريء عبر البحر الإقليمي (٤) ، وقد نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م (٥) ، المرور البريء من حيث غرضه وكيفيته ، وشروطه ، والتي يجب أن تلتزم بها السفن عند استعمالها لهذا الحق ، كما عليها أن تمتثل لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية ، وكذلك جميع الأنظمة الدولية عموماً بشأن منع المصادمات في البحر (٦) .

كما وللدولة الساحلية كلما اقتضت ذلك سلامة الملاحة ، أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البريء خلال بحرها الإقليمي استخدام الممرات البحرية وإتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقرها لتنظيم مرور السفن (٧) .

ولا يحق للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي للقبض على أي شخص أو تنفيذ أعمال التحقيق بصد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها ، وإنما تنعقد الولاية الجنائية في هذه الحالة لسلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها .

(١) راجع في هذا : الصدد اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .

(٢) احمد ابو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢م ، مرجع سابق ، ص ٢٠٣ .

(٣) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٩٢ .

(٤) راجع المادة (٢١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .

(٥) راجع المواد (١٧ : ٣٢) من الاتفاقية .

(٦) احمد ابو الوفا المرجع السابق ، ص ٢٠٧ .

(٧) راجع المادة (٢٢) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .

ومن الجدير بالذكر ان قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ ، المادة ٨ عقوبات : ((لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي ، او في المياه الإقليمية ، إلا اذا مست الجريمة امن الإقليم ، او كان الجاني او المجني عليه عراقيا ، او طلبت المعونة من السلطات العراقية ، وكذلك لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب في طائرة أجنبية في إقليم العراق الجوي إلا اذا حطت في العراق بعد ارتكاب الجريمة او مست امنه ، او كان الجاني او المجني عليه عراقيا ، او طلبت المعونة من السلطات العراقية)) .

وبهذا جاء نص المادة (٢٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م : ((١- لا ينبغي للدولة الساحلية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من اجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في الحالات الآتية فقط :
أ - إذا امتدت نتائج الجريمة على الدولة الساحلية .

ب - أو إذا كانت الجريمة من نوع يخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.
ج - أو إذا طلب ربان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية .

د - أو إذا كانت هذه التدابير لازمة لمكافحة الاتجار غير المشروع بالمخدرات أو المواد التي تؤثر على العقل .

٢- لا تمس الأحكام المذكورة أعلاه حق الدولة الساحلية في اتخاذ أي خطوات تأذن بها قوانينها لإجراء توقيف أو تحقيق على ظهر السفينة الأجنبية المارة خلال البحر الإقليمي بعد مغادرة مياهها الداخلية))^(١) .

ومن هذا يتضح إن للدولة الساحلية حق الولاية الجنائية على مياهها الإقليمية ما عدا السفن الأجنبية التي تمر بهذه المياه ، فالولاية عليها تنعقد للدولة التي تحمل السفينة علمها ، وليس للدولة الشاطئية أن تتدخل إلا في الحالات المشار إليها آنفا^(٢) ، وإذا كان هناك اشتباه في إن السفينة التي تمر بالبحر الإقليمي إنها تمارس أعمال القرصنة ومن

(١) في هذا الصدد نصت المادة (٨) من قانون العقوبات العراقي النافذ على انه : ((لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة امن الإقليم أو كان الجاني أو المجني عليه عراقيا أو طلبت المعونة من السلطات العراقية)) .
(٢) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٢٥ .

أسباب الاشتباه أن تكون السفينة ضالعة في تهريب المهاجرين عن طريق البحر ، أو لا تحمل أية جنسية ، للدولة الشاطئية الحق في اعتراضها وتوقيفها وتفريشها ومطاردتها وإذا عثر على دليل يؤكد الاشتباه ، تتخذ الدولة الطرف التدابير المناسبة وفقا للقوانين الداخلية والدولية ذات الصلة (١) .

ثانياً - مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار .

منذ القرن الثامن عشر استقر المبدأ الأساسي الذي مفاده إن أعالي البحار ملك مشترك لجميع الدول ويسود نظامها القانوني مبدأ حرية الملاحة فيها ، فهي لا تخضع لرقابة دولة أو مجموعة من الدول ، ولا يجوز أن تسنأثر أية دولة بالملاحة في جزء منها ، أو أن تفرض قيوداً على الملاحة في البحر خارج مياهها الإقليمية ، وهذا يعني بوضوح عدم خضوع أعالي البحار لاختصاص أية دولة (٢) .

وقد أكدت على ذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م (٣) ، ونصت المادة (٨٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م على انه :

((١- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ، ساحلية كانت أو غير ساحلية ، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي بينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى بالنسبة إلى كل من الدول الساحلية وغير الساحلية .

٢- تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع ايلاء المراعاة الواجبة لصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار ، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية من حقوق فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة)) .

وهكذا ، ووفقاً لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار انه : ((لا يجوز لسفينة أن تتدخل في شؤون سفينة أخرى تابعة لدولة أخرى في أعالي البحار إلا في الحالات المنصوص عليها والتي من بينها أن تكون السفينة قد جنحت إلى القرصنة)) (١) .

(١) احمد أبو الوفا ، الوسيط في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٨ ، ص ٣٣٢ وينظر في ذلك :

المادة (٨) الفقرة (١) (تدابير مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البحر) بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو ، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية.

(٢) عمر حسن عدس ، مرجع سابق ، ص ٣٧٣ .

(٣) راجع المادة (٢) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، والمادة (٨٩) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

وتشير المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م إلى انه ((باستثناء الحالات التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة، ليس لاي سفينة حربية تصادف وجودها في أعالي البحار او أي سفينة أجنبية من غير السفن التي تكون لها حصانة تامة وفقا للمادتين (٩٥) و (٩٦) ما يبرر تفقد هذه السفينة ما لم تتوافر أسباب معقولة للاشتباه في إن السفينة تعمل في القرصنة ...)).

ومن هذا يتضح انه يحق للسفن الحربية أو سفن تطبيق القانون الاقتراب أو القيام بالزيارة والتفتيش والمطاردة في حالات الاشتباه في إن السفينة تعمل في القرصنة ، شريطة ألا تكون هذه السفينة من السفن التي تتمتع بالحصانة كالسفن الحربية (٢) ، أو السفن التي تستخدم فقط في مهمات حكومية غير تجارية (٣).

ثالثاً - مبدأ شخصية قانون العقوبات .

إن التطبيق الإقليمي لقانون العقوبات يعني سريان هذا القانون على كل المواطنين الموجودين على إقليم الدولة (٤) ، ومع تطور وتنامي عملية الاتصال بين الدول ، بدأ التفكير في مبدأ شخصية قانون العقوبات سواء من ناحية الجاني أو من ناحية المجني عليه ، فمن ناحية الجاني ، يلتزم مواطنوا الدولة أينما كانوا حتى لو كانوا خارج إقليمها باحترام قوانينها الداخلية ، ومن ناحية المجني عليه ، فانتماء المجني عليه للدولة يحتم أن تمد الدولة حمايتها القانونية له أينما وجد ، وان تعاقب من يعتدي عليه في إقليمها وتطلب من السلطات المختصة ، معاقبة من يعتدي عليه إن كان خارج إقليمها (٥) .

إن مبدأ شخصية قانون العقوبات بالنسبة للجاني يسمى بمبدأ الشخصية الايجابية ، وبالنسبة للمجني عليه يسمى بمبدأ الشخصية السلبية (٦) .

مما تقدم يتبين إن القرصنة البحرية مجرمة في العرف والاتفاقيات الدولية المختلفة وهي مجرمة كذلك وفقاً لمبدأ الشخصية (مبدأ شخصية قانون العقوبات) وفي القوانين الداخلية للدول الأعضاء في المجتمع الدولي ومجرمة وفقاً لمبدأ الإقليمية.

(١) مفيد شهاب ، قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٨٩ ، ص ١٦٤ وما بعدها .

(٢) راجع المادة (٩٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٣) راجع المادة (٩٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٤) عبدالله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٩٨ .

(٥) المرجع السابق ، ص ٩٨ .

(٦) احمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات - القسم العام، دار النهضة العربية، القاهرة ، ١٩٩٦ ، ص ١٠٧ .

لقد أشار قانون العقوبات العراقي النافذ رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ في مادته العاشرة إلى : « إن كل عراقي ارتكب وهو في الخارج فعلاً يجعله فاعلاً أو شريكاً في جريمة تعد جنائية أو جنحة بمقتضى هذا القانون يعاقب طبقاً لأحكامه إذا وجد في الجمهورية وكان ما ارتكبه معاقباً عليه بمقتضى قانون البلد الذي وقع فيه . ويسري هذا الحكم سواء اكتسب الجاني الجنسية العراقية بعد ارتكابه الجريمة أو كان متمتعاً بهذه الجنسية وقت ارتكابها وفقدتها بعد ذلك » .

بينما تطرقت المادة الحادية عشر منه إلى الحصانة المقررة بقولها : (لا يسري هذا القانون على الجرائم التي تقع في العراق من الأشخاص المتمتعين بحصانة مقررة بمقتضى الاتفاقيات الدولية أو القانون الدولي أو القانون الداخلي) .

في حين نصت المادة الثانية عشر منه إلى تطبيق هذا القانون على الجرائم التي تقع خارج حدود العراق من قبل موظفي الجمهورية أثناء تأدية أعمالهم الرسمية في الخارج بقولها :

١- (يسري هذا القانون على كل من ارتكب في الخارج من موظفي الجمهورية أو المكلفين بخدمة عامة لها أثناء تأدية أعمالهم أو بسببها جنائية أو جنحة مما نص عليه في هذا القانون .

٢- ويسري كذلك على من ارتكب في الخارج من موظفي السلك الدبلوماسي العراقي جنائية أو جنحة مما نص عليه في هذا القانون ما تمتعوا بالحصانة التي يخولهم إياها القانون الدولي العام) .

المطلب الثاني

أركان جريمة القرصنة البحرية

تعتبر القرصنة البحرية أو اللصوصية البحرية جريمة دولية منذ أقدم العصور ، كما اشرنا سابقاً ، والقرصنة البحرية بما تعنيه في ابسط صورها من نهب وسلب واحتجاز غير مشروع للسفن تشكل اعتداءً خطيراً على مبدأ حرية الملاحة في البحار ، وما يستلزمه احترام هذا المبدأ من توفير الأمن والأمان والسلامة للملاحة البحرية ، وفي هذا المطلب سوف نتصدى لبيان أركان جريمة القرصنة البحرية بشكل عام كونها جريمة في القانون الداخلي ، من الجرائم في فرع أول ، وفي الفرع الثاني سنتناول شروط تجريمها في القانون الجنائي الدولي وعلى النحو الآتي :

الفرع الأول

أركان جريمة القرصنة البحرية

جريمة القرصنة البحرية شأنها شأن أي جريمة يستوجب قيامها على ركنين أساسيين هما : الركن المادي للجريمة ، والركن المعنوي للجريمة ، ويضيف بعض فقهاء القانون الدولي الجنائي إلى هذين الركنين ركناً ثالثاً وهو الركن الدولي ، وتلك الأركان هي كما يأتي :

أولاً - الركن المادي .

يتمثل الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية في أعمال العنف المادي التي تؤدي إلى النتيجة المقصودة ، ويتألف هذا الركن من عناصر ثلاثة هي السلوك الإجرامي والنتيجة والعلاقة السببية بين السلوك الإجرامي والنتيجة المقصودة ^(١) . وتتصف أعمال العنف المادي في جريمة القرصنة البحرية بصفتين :

الصفة الأولى / إن الفعل المادي في جريمة القرصنة البحرية يجب أن يكون عنيفاً والعنف هنا قد يكون مادياً مباشراً ، وقد يكون معنوياً ^(٢) . وفي تحديد مفهوم العنف يقول بعض شراح القانون : « إن العنف لا يختلف في نطاق القانون الدولي عن نطاق القانون الجنائي الوطني) ، فهو كل وسيله قسرية لمنع المجني عليه عن المقاومة ، ويدخل في نطاقه كل أفعال العنف ضد الحياة أو ضد الكرامة الإنسانية » .

وبالإضافة إلى أفعال العنف المادي فإنه يجب أن يدخل إلى جانب ذلك أفعال العنف المعنوي ، وطرق الغش التي يلجأ إليها القراصنة في عرض البحر طالما كانت الغاية من هذه الطرق السيطرة على السفينة والاستيلاء على ما فيها من أموال ، لان كل استيلاء أو حجز للسفينة أو للطائرة يمكن أن يكون بكل الوسائل التي ما ينبغي أن تقف عند حد أفعال العنف بل بكل وسيلة اخرى تؤدي إلى عنف يقع على السفينة أو على

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ص ٦٦ .

(٢) المرجع سابق ، ص ٦٧ .

الطائرة ، وعن طريقه يمكن سلب الأموال التي على متنها ، وبهذا أخذت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ م ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م^(١) .

الصفة الثانية / ومع اتصاف الفعل المادي بالعنف يجب أن يتصف بالمجاهرة .

وهذا ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السرقة من السفن والتي تتم خفية^(٢) ، فالسلوك الإجرامي في جريمة القرصنة البحرية يتمثل في العمل العنيف الذي يقوم به طاقم أو بحارة السفينة ضد سفينة أخرى بهدف السطو والاعتداء ، والنتيجة المقصودة هي ما ينجم عن هذا الفعل من سلب أموال وإصابات وأضرار ، وعلاقة السببية هي الرابطة التي تربط ما بين الفعل العنيف والنتيجة المقصودة^(٣) .

ويدخل في إطار الأفعال المادية التي تقوم بها جريمة القرصنة البحرية أعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة من تمويل وتسهيل مما تساعد وتساهم في إتمام الجريمة^(٤) ، وقد أخذت بذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ، حيث ينص كل منهما على إن القرصنة هي :

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

٢- أي عمل ينطوي على تحريض على ارتكاب احد الأعمال الموصوفة أو يسهل عن عمد ارتكابها)^(٥) .

كما ويشترط أيضا لإكمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان خارج سلطة أي دولة^(٦) .

ثانياً - الركن المعنوي .

ويتمثل الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية في ضرورة توافر القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة ، إذ إن جريمة القرصنة البحرية هي من

(١) عبد الرحمن حسين علام ، مرجع سابق ص ٢٦٠ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٢٦١ .

(٣) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ٦٨ .

(٤) المرجع السابق ، ص ٦٨ .

(٥) انظر : المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ ، والمادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ .

(٦) حامد سلطان وعائشة راتب وصالح الدين عامر ، مرجع سابق، ص ٥١ ، محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعادة الجديدة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٨ ص ١٣٨ .

الجرائم العمدية التي يجب أن تتوافر فيها القصد لدى مرتكبها ، أي بمعنى أن تكون إرادة الجاني قد اتجهت لارتكاب الجريمة مع العلم بما سيترتب عليها من نتائج (١).

ويذهب بعض فقهاء القانون إلى الاكتفاء بالمظهر المادي للفعل غير المشروع دون الغوص في أعماقه وبحث دوافعه وذلك لأنه يصعب التفرقة بني الجريمة السياسية وبين الجرائم العادية (٢).

ويذهب بعض شراح القانون إلى (وجوب توافر القصد الجنائي لدى فاعلها ، بمعنى إرادة إتمام الأفعال المادية المكونة لجريمة القرصنة البحرية ، مع تمثل نتائج أفعاله من قبل ، فضلاً عن توافر هذا القصد يجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في نية الكسب ، ونية الكسب الخاص تعني انتهاز الفرصة أو الشروع في الاعتداء ، وهي تعد احد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة البحرية والأعمال السياسية أو التي تكون ذات هدف سياسي) (٣).

هكذا نجد بأنه لا يكفي بوجود قصد جنائي عام في جريمة القرصنة البحرية بل يجب أن يوجد لدى فاعل الجريمة (بجانب القصد الجنائي العام) قصد خاص أو نية خاصة تتمثل في قصد الكسب ، في حين إن هناك من بين فقهاء القانون الدولي من يرى انه يكفي لقيام جريمة القرصنة البحرية وجود القصد الجنائي العام ، وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في البحر العام بالمخالفة للقانون الدولي ، ولا يشترط أن يوجد بجانب هذا القصد الجنائي العام نية خاصة أو قصد جنائي خاص (٤).

وأرى بالنظر لخطورة هذه الجريمة فإنه لا بد من توفر القصد الجنائي الخاص وهو هدف تملك الأموال المستولى عليها من فعل القرصنة والظهور عليها بمظهر المالك إضافة إلى عنصري العلم والإرادة .

ثالثاً - الركن الدولي .

إن الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية ويجعلها تتصف بالصفة الدولية ، ويتوافر الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون

(١) محمد عبد المنعم عبد الغني ، الجرائم الدولية ، دراسة في القانون الدولي الجنائي (أطروحة دكتوراه) مجازة من قبل كلية الحقوق ، جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٧ ، ص ٣٣٤ .

(٢) علي إبراهيم ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٧ ، ص ٢٨٥ .

(٣) عبد الرحمن حسين علام ، مرجع سابق ، ص ٢٦٤ .

(٤) محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم (قانون السلام) ، مرجع سابق ، ص ١١٣٨ .

الدولي الجنائي ، ويستمد هذا الركن وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الاعتداء أو يحميها القانون الدولي^(١) ، حيث يهتم القانون الدولي بحماية الحقوق والمصالح الدولية^(٢) .

وعليه فان جريمة القرصنة البحرية تعد جريمة دولية ، كون الركن الدولي متحققاً فيها وهو الركن الوحيد المميز للجريمة الدولية عن الجرائم العادية المنصوص عليها في القوانين الوطنية ، كما إن الفقه الدولي قد اعتمد أكثر من معيار للركن الدولي^(٣) .

وهنا نورد المعيار الذي اخترناه واعتمدناه لما يتصف به من تطور ومرونة يتميز بها القانون الدولي العام ، ويتمثل هذا المعيار في المصلحة الدولية ، فهو معيار مرن ومن شأنه تحقيق امن واستقرار المجتمع الدولي ، وتحتم الضرورة الأخذ به ألا وهو معيار المساس بالمصلح الدولية وذلك للتفرقة بين الجريمة الدولية والجريمة الوطنية ، ومن هذا فالجريمة تعد دولية إذا كان من شأن السلوك غير المشروع المكون لها المساس بالمصلحة الدولية التي يحميها القانون الجنائي الدولي، بينما تكون داخلية ، إذا لم يكن من شأن ذلك السلوك المساس بمصلحه دولية يحرص المجتمع الدولي على حمايتها وعدم المساس بها^(٤) .

وعلى ما تقدم إذا كانت المصلحة محل الحماية الجنائية الدولية التي تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعة أو الأغلبية العظمى من أشخاصه فإنها تكون والأمر كذلك مصلحة دولية عامة ، وإذا لم تمس هذا الكيان في مجموعة أو غالبية فإنه ينتفي عنها وصف المصلحة الدولية العامة ، ومعنى هذا إن المصلحة الجديرة بالحماية الجنائية التي يسبغ عليها القانون الجنائي الدولي تتمثل في الحفاظ على الركائز الأساسية لكيان المجتمع الدولي ، أو بالدعائم المعززة لهذه الركائز^(٥) .

(١) اشرف توفيق شمس الدين ، مبادئ القانون الجنائي الدولي ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ ، ص ١٥٩ .

(٢) J. Browlie, Principles of public international law, Oxford University press, 2003.p.334.

G. Strake , An introduction to international law,London,1997,p.137

(٣) محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، ط ٢ ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٩ ، ص ٤٠

(٤) محمد عبد المنعم عبد الغني ، الجرائم الدولية ، مرجع سابق ، ص ٣٣٤ .

(٥) محمد عبد المنعم عبد الغني ، القانون الدولي الجنائي ، دراسة في النظرية العامة للجريمة الدولية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨ ، ص ١٣٥

لذا تعد جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية لما تقوم به من أعمال العنف غير المشروع ، والذي من شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية والمتمثلة في أمن وسلامة الملاحة البحرية في عرض البحار أو في أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما ، فأبي مساس بحق المجتمع الدولي في الحفاظ على أمنه وسلامته من شأنه أن يضفي على السلوك غير المشروع وصف الجريمة الدولية فالمصلحة هي محل الحماية الجنائية الدولية (١) .

الفرع الثاني

شروط تجريم القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي

لكي يعد العمل من قبيل أعمال القرصنة البحرية ، أو لكي توصف الجريمة بأنها جريمة قرصنة بحرية في ضوء القانون الجنائي الدولي ، لا بد أن يتوافر لها العديد من الشروط والتي أهمها :-

١- القيام بأي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز ، أو أي عمل سلبي آخر غير مشروع ، ولا فرق بين أن تكون أعمال العنف موجهة للمال أو للأشخاص ، ويستوي أن تكون أعمال العنف جسمانية أو مجرد الحد من حرية المجني عليهم ، على أن ترتكب هذه الأعمال في أعالي البحار أو في مكان خارج ولاية أي دولة من سفينة ضد سفينة أخرى ، أو من طائرة ضد سفينة ، ويتم ذلك العمل باستخدام السلاح والتهديد والترهيب أو أي نوع من أنواع الغش (٢) .

٢- أن تكون أعمال العنف أو الاحتجاز غير قانونية ، وهذا يعني إنها لو كانت أعمال العنف أو الاحتجاز مما يقرره القانون الجنائي الدولي ، عندئذ لا تشكل تلك الأعمال جريمة قرصنة بحرية ولا القائمون بتنفيذها قرصنة ، كما إن من يأتي أعمال العنف أو الاحتجاز من قبيل الدفاع الشرعي عن النفس لا يعد قرصاناً ولا يعد مرتكباً لجريمة القرصنة البحرية (٣) .

(١) محمد عبد المنعم عبد الغني ، القانون الدولي الجنائي ، مرجع سابق ، ص ١٣٧ ، ايمن عبد العزيز سلامة ، مرجع سابق ، ص ٢١٤ .

(٢) محمد سامي عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ٢٤٠ ، عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥١ .
(٣) إبراهيم نصر الدين ، اختطاف السفن قبالة السواحل الصومالية... من المستفيد ؟ ، مجلة السياسة الدولية ، ٢٠٠٩ ، العدد ١٧٦ ، ص ٢٢١ ، عبد المنعم محمد داود ، مرجع سابق ، ص ٢٤١ .

٣- يجب أن يرتكب الفعل في البحر العام أو في مكان يقع خارج ولاية أية دولة ، حيث لا توجد سيادة لأي دولة في تلك المناطق ، وهذا ما نصت عليه ، اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨م في المادة (١٥) منها ، وذلك لاعتبار جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية ^(١) ، فالقرصنة على هذا النحو هي جريمة بحرية ، وعليه فإن الأفعال التي ترتكب في المياه التي تخضع لسيادة الدولة لا تكون جريمة قرصنة بحرية ^(٢) ، حيث سمته المنظمة البحرية الدولية (IMO) بالسطو المسلح على السفن في قرارها (٢٢) لسنة ٢٠٠١ ، وتعرف المنظمة (IMO) السطو المسلح على السفن بأنه : ((أي عمل غير مشروع من أعمال العنف والسلب والاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو أي تهديد بالسلب عبر أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة أو أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة ويقترب ضمن ولاية حدود إحدى الدول)) ^(٣) .

٤- يشترط أن ترتكب أعمال القرصنة البحرية لتحقيق مصلحة شخصية ، أي أن تكون بقصد تحقيق الكسب المادي والنفع الخاص ، أي بنية السلب والنهب ، والى هذا ذهب عدد غير قليل من فقهاء القانون ^(٤) .

وكما ذهبت إلى ذلك المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، والتي جاء فيها : ((أعمال العنف أو الاحتجاز غير القانونية أو السلب ... لأغراض خاصة)) ، وتقصد بالأغراض الخاصة هي المكاسب المادية المتحققة من جراء ما يقوم به القراصنة من أعمال عنف أو سلب أو احتجاز ^(٥) .
ومن ثم لا يعتبر من أعمال القرصنة ما يقع في البحر العام من أعمال العنف غير المشروعة استهدافاً لتحقيق غاية سياسية معينة ، وأياً كانت وجهة النظر في الغاية المذكورة ما دامت ذات طابع سياسي واضح ^(٦) .

(١) محمد سامي عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ٢٤١ .

(٢) عبد المعز عبد الغفار نجم ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ ، ص ٣١٤ ، محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، مرجع سابق ، ص ١٨٤ ، سليم حداد ، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، ١٩٩٤ ، ص ٢٥٨ .

(٣) المنظمة البحرية الدولية (imo) موقعها على الانترنت :

<http://www.imo.org/facilitation/main frame .asp/go pes -id =36 html>

(٤) صلاح الدين عامر ، القانون الدولي للبحار ، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٠ ، ص ٢٣٥ .

(٥) حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٥٦ .

(٦) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١٠١ ، حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٤٦ .

٥ - يشترط أن ترتكب الجريمة من سفينة معنوية على سفينة اخرى معتدى عليها ، اشترطت المادة (١٥) من اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ أن تقع الجريمة (ضد سفينة اخرى) أو (ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال) وعلى هذا إذا قام شخص بقتل شخص داخل السفينة أو سلب ماله لا يعد قرصاناً وإنما يعد مخالفا لقانون الدولة التي ترفع السفينة علمها ، ولكي تقع جريمة قرصنة بحرية يجب أن ترتكبه سفينة قرصنة ضد سفينة اخرى تعد سفينة القرصنة هنا أداة ارتكاب الجريمة^(١).

المبحث الثاني

الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية

يشمل الاختصاص القضائي : إجراءات الملاحقة والتفتيش والتحقيق والقبض والمحاكمة والنطق بالعقوبة ، حيث أعطى القانون الدولي الجنائي الحق في الاختصاص القضائي للدولة التي تضبط مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ، وذلك استنادا إلى المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، وأناطت المادة (١٠٧) من نفس الاتفاقية سلطة الملاحقة والقبض والتفتيش والتحقيق للسفن الحربية أو الطائرات الحكومية ، أما المحاكمة وتوقيع العقوبة فهي من اختصاص الدولة التي ضبطت سفنها مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ، ويطبق القانون الداخلي للدولة الضابطة مع مراعاة أحكام القانون الدولي .

وعلى ضوء ما تقدم ولمقتضيات منهجية البحث العلمي ارتأينا أن نتناول هذا المبحث بمطلبين ، يخصص الأول منه للإجراءات الجنائية في مرحلة التحقيق الابتدائي ، أما المطلب الثاني فنجعله للإجراءات الجنائية في مرحلة المحاكمة وإصدار العقوبة ، وعلى النحو الآتي :

المطلب الأول

الإجراءات الجنائية في مرحلة التحقيق الابتدائي

وهي المرحلة الأولى من الإجراءات الجنائية الخاصة بالقبض والتحقيق والتفتيش والتوقيف... الخ ، وتقوم كل دولة من الدول بهذه الإجراءات وفق قوانينها الداخلية ، وإذا كانت هناك أدلة كافية أو شبهة قوية تدل على ممارسة السفينة لأعمال القرصنة ، فإنه

(١) محمد سامي عبد الحميد ، مرجع سابق ، ص ٢٤١ .

يجب حجزها واقتيادها إلى احد موانئ الدولة التي قامت بعملية القبض وفق إجراءات محددة ، تمهيداً لمحاكمة القرصنة ، مع الأخذ في الاعتبار إن ما يقع في المياه الإقليمية للدولة يخضع لولايتها في الاختصاص فقط ، أما ما يقع في أعالي البحار أو في أية منطقة أخرى خارج ولاية أي دولة فيخضع للإجراءات المبينة في الفرعين الآتيين وكما يأتي (١)

الفرع الأول

إجراءات ضبط سفينة القرصنة

لقد استقر العرف الدولي منذ أقدم العصور والاتفاقيات الدولية على إن جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية ، ومن ثم يترتب على مرتكبيها مسؤولية دولية ، وذلك باعتبار القرصان عدواً للسلام والامن ، يهدد حرية الملاحة (٢) .

فإذا ما وجدت أسباب تبرر الشك في إن إحدى السفن قد تكون سفينة قرصنة ، فإنه يجوز لكل سفينة حربية أو طائرة حكومية زيارة السفينة المشكوك فيها ، ولا يمكن لسفن القرصنة الاحتماء وراء علمها ، لان أعمال القرصنة تجرد السفينة من جنسيتها ، ولكل الدول الحق في القبض على القرصنة ومحاكمتهم (٣) ، والتجريد هنا فقط من حيث الاختصاص القانوني (٤) ، علما ان جريمة القرصنة هي جريمة دولية ، لكنها تخضع لاختصاص المحاكم الوطنية في الدولة التي قامت بضبطها ، وبموجب اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار ، لسنة ١٩٨٢ (٥) يجوز للدول والسفن والطائرات ملاحقة ومهاجمة القرصنة وإلقاء القبض عليهم وتقديمهم للمحاكم الوطنية بشرط ان يتم الضبط في اعالي البحار بالإضافة الى وجود نص قانوني يسمح بتجريم القرصنة (المادة ٣ والمادة ٣ مكرر) من الاتفاقية أعلاه (٦)

وعلى هذا نصت المادة (١٠٤) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، فقد جاء فيها : (٦) يجوز أن تحتفظ السفينة أو الطائرة بجنسيتها على الرغم من إنها أصبحت سفينة أو طائرة قرصنة ، ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها أمر الاحتفاظ بجنسيتها أو فقدانها لها (٧) .

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١١٠ .

(٢) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ٣٦ .

(٣) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٨ .

(٤) بهجت عبد الله قائد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، مرجع سابق ، ص ٣٦ .

كما ونصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، على انه : «يجوز لكل دولة في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة ، أن تضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة ، أو أية سفينة أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القرصنة ، وان تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات ، ولمحاكم الدولة التي قامت بالضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات ، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية» .

وهذا يدل على إن قواعد القانون الدولي قد أجازت لكل دولة بان تقوم بضبط^(١)، سفن القرصنة البحرية في أعالي البحار ، أو في أي مكان آخر يقع خارج ولاية أية دولة^(٢) ، وتحديد الإجراءات اللازمة التي تتخذ بشأنها وفق قانونها الداخلي وان تقرر ما يفرض من عقوبات ، وهذا يعني ممارسة الاختصاص العالمي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية^(٣) .

حيث لا توجد سلطة مختصة بضبط جريمة القرصنة البحرية ، وإنما الحق لكافة دول العالم سواء كانت دولة ساحلية أم دولة حبيسة أن تقوم بضبط جريمة القرصنة ، ويعود ذلك إلى إن جريمة القرصنة البحرية موجهة ضد كيان جماعة دولية^(٤) ، كما ويجب أن تتم عملية الضبط في ضوء شروط وضوابط معينة ورد النص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، ومنها :-

١- يجب عدم القيام بعملية الضبط أو القبض إلا إذا كانت هناك أدلة كافية أو شبهة قوية تدل على ممارسة السفينة لأعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مناطق خارج ولاية أي دولة^(٥) .

(١) الضبط : ما يقوم به مأمور الضبط القضائي من البحث عن الجرائم ومرتكبيها وجمع الاستدلالات التي تبرر التحقيق في الدعوى ، انظر ممدوح خليل البحر ، أصول المحاكمات الجزائية الأردني ، مكتبة الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، ١٩٩٨ ، ص ٢٦٣ .

(٢) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٨ .

(٣) المرجع السابق ، ص ٤٥٨ .

(٤) عدلي أمير خالد ، إجراءات الدعوى الجنائية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٥ ، ص ١٢ .

(٥) راجع المادة : (٨ مكرر) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ ، وانظر : حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٦٦ .

٢- أن يتم الضبط أو القبض من جانب السفن الحربية أو العامة التابعة للدولة والمخولة بذلك ، وان تحمل هذه السفن علامات واضحة تدل على إنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك (١) .

ومن خلال ذلك يتبين إن الجهاز المختص بعملية الضبط هو أما سفن حربية أو طائرات عسكرية يكون لها الحق بالقيام بعملية الضبط ، ويجب أن تقع عملية الضبط في أعالي البحار لكي يحق للدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقوم بالمحاكمة ، وعلى هذا نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لعام ١٩٨٢م (٢) :

« ٣- عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة ، دون مبررات كافية ، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط ، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها، مسؤولية أي خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط » (٣) .

وبهذا جاءت المادة (١٠٦) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، والتي نصت على انه (عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط ، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها ، مسؤولية أي خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط) .

٤- في حالة التأكد من جنسية السفينة ، وإنها تتبع لدولة ما ، وجب أخذ الإذن من تلك الدولة لتفتيش السفينة ، والشروع بتدابير الضبط الأخرى من استجواب الأشخاص وغيره ، وعلى الدولة التي يطلب منها الإذن أن توافق على ذلك ، أو تكلف فوراً من يتولى أمر ذلك مع الطرف الطالب (٤) .

كما ويجوز للدول الأطراف في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ ، أن تخطر الأمين العام للمنظمة البحرية بإعطاء الإذن لاتخاذ تدابير الضبط خلال وقت معين ، تعطى الإذن بعده تلقائياً ، إذا لم تتمكن من الوصول للسفينة (٥) .

(١) راجع المادة : (٨ مكرر) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م ، والمادة : (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م .

(٢) حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٦٦ .

(٣) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٨ .

(٤) عبد الله محمد الهوارى ، مرجع سابق ، ص ١١٣ .

(٥) راجع المادة : (٨ مكرر) من اتفاقية قمع العمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥م .

الفرع الثاني

إجراءات التحقيق

تعتبر إجراءات التحقيق من الإجراءات الماسة بالحرية الشخصية ، كونها إجبارية يخضع لها الشخص ، باعتبارها من الإجراءات التي تهدف إلى الوصول للحقيقة في التنظيم الجزائي ، حيث تسعى السياسة الجنائية المعاصرة إلى إقامة نوع من التوازن بين اعتبارات تحقيق العدالة والأمن و ضمانات الحرية (١) .

لقد أعطت قواعد القانون الدولي مهمة التحقيق في جرائم القرصنة البحرية للدول التي قامت بضبط سفن القرصنة البحرية ، والقبض على من فيها من الأشخاص المتورطين بارتكاب أعمال القرصنة (٢) .

وتطبق كل دولة ما تنص عليه قوانينها وأنظمتها الداخلية من إجراءات تتعلق بالتحقيق والمحاكمة ، كما ورد ذلك في نص المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م .

وفي العراق أشار المشرع العراقي في الباب الرابع من الكتاب الثاني إلى التحقيق الابتدائي بموجب المواد من (٥١ - ٨٦) من قانون أصول المحاكمات الجزائية رقم ٢٣ لسنة ١٩٧١ النافذ حيث تطرق في الفصل الأول من هذا الباب إلى الأحكام العامة للتحقيق الابتدائي وكذلك بين في الفصل الثاني سماع الشهود وكذلك ندب الخبراء في الفصل الثالث والى التفتيش في الفصل الرابع .

المطلب الثاني

الإجراءات الجنائية في مرحلة المحاكمة وإصدار العقوبة

تعد أعمال القرصنة البحرية أعمالاً شخصية لا تمت إلى الدولة بصلة ، فلو فرضنا إن إحدى الدول فوضت احد رعاياها بالقيام بعمليات قرصنة ، فهذا لا يعفي الجاني الذي ارتكب هذه الجريمة من العقوبة ، لان جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية موجّهة ضد كيان جماعة دولية ، و من ثم تنتفي الحماية الدولية لها باعتبار إن القرصان شخص خارج عن القانون ، يهدد حرية الملاحة في البحار (٣) .

(١) ممدوح خليل بحر ، أصول المحاكمات الجزائية الأردني ، مرجع سابق ، ص ٢٦٤ .

(٢) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١١٣ .

(٣) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٨ .

ولمقتضيات الدراسة ارتأينا تقسيم هذا المطلب إلى فرعين نتناول في الفرع الأول منه السلطة المختصة بمحاكمة قرصنة البحر والفرع الثاني عقوبة جريمة القرصنة البحرية .

الفرع الأول

السلطة المختصة بمحاكمة قرصنة البحر

أناطت قواعد القانون الدولي المحاكم الوطنية في الدول مهمة النظر وتوقيع العقاب في قضايا القرصنة البحرية ، وذلك طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول ، وبموجب أنظمة القضاء وإجراءاته المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية ضبط القرصنة ، أو قوانين الدولة التي تتبع لها سفن القرصنة ، إذا كان قد تم تسليم القرصنة إليها^(١) .

فقد نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م ، على انه : « لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات كما إن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات ، مع مراعاة حقوق الغير المتصرفين بحسن نية ».

ونصت المادة (٥) من اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥ م على أن : « تجعل كل دولة طرف الأفعال الجرمية التي تنص عليها المواد (٣) و (٣ مكرر ، ٣ مكرر ثانياً ، ٣ مكرر ثالثاً) خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الاعتبار الطابع الخطير لتلك الأفعال الجرمية ».

وعليه نجد إن القرصنة البحرية لا تخضع لاختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من إنها جريمة دولية لأنها ليست من بين الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة ، وإنما تخضع لاختصاص المحاكم الوطنية في الدولة التي قامت بعملية ضبط القرصنة^(٢) .

وبملاحظة المواد السابقة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ م فإنه يجوز للسفن الحربية والطائرات الحكومية ملاحقة أو مهاجمة القرصنة وإلقاء

(١) عبد الله محمد الهواري ، مرجع سابق ، ص ١١٤ .

(٢) محمود شريف بسيوني، المحكمة الجنائية الدولية، مطابع روزا ليوسف الجديدة، القاهرة، ٢٠٠٢، ص ٢٠٧ .

القبض عليهم وتقديمهم إلى المحاكم الوطنية ، إلا إن هناك شروطاً معينة اشترطتها الاتفاقية أبرزها ما يأتي :

- ١- أن يتم الضبط في أعالي البحار .
- ٢- وجود نص قانوني لجنسية السفينة التابعة للدولة التي تقوم بعملية الضبط يجرم عملية القرصنة البحرية ضمن قانونها الداخلي ، والالتزام بمبدأ الشرعية الجنائية الذي يقضي بأنه (لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص)^(١).
- ٣- وجود محاكم مختصة تحاكم القرصنة بالنسبة للدولة التي قامت بعملية الضبط ، ومثل ذلك ما يحصل في الصومال ، فعندما يتم القبض على القرصنة الصوماليين في المياه الإقليمية الصومالية ، فإنه يجب تسليمهم إلى الحكومة الانتقالية الصومالية ، وذلك حسب ما يقره القانون الدولي في بسط سيادة الدولة على إقليمها ، لكن لا توجد حكومة مركزية ولا محاكم قانونية في دولة الصومال قادرة على محاكمة القرصنة^(٢) ، وبهذا تنتزع الثغرة القانونية في الاتفاقيات الدولية التي تعنى بجريمة القرصنة البحرية ، وعدم قدرتها على حل المشكلة^(٣) .

مما دفع الولايات المتحدة الأمريكية والعديد من دول أوربا إلى توقيع مذكرة تفاهم مع دولة كينيا بشأن محاكمة هؤلاء القرصنة بعد القبض عليهم سواء من قبل القوات الصومالية أم القوات الدولية الموجودة في المنطقة^(٤) .

٤- أن تقوم بعملية ضبط سفن القرصنة سفن حربية أو طائرات عسكرية ، أو السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية^(٥) ، وعلى هذا نصت المادة (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، فقد جاء في نصها : ((لا يجوز أن تتخذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا السفن الحربية أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك)^(٦).

ووفق ما جاء في المادة (١٠٧) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م. فإن للسفن التجارية الخاصة التصدي للقرصنة في حالة الدفاع الشرعي عن

(١) حسن حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٧٣ .

(٢) سفيان محمد احمد خزاغله ، مرجع سابق ، ص ٩٠ .

(٣) حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٧٢ .

(٤) حسين حنفي عمر ، مرجع سابق ، ص ٣٧٢ .

(٥) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٦٠ .

النفس ، أما مهمة المحافظة على أمن البحار ، فهو من اختصاص السفن الحربية والطائرات العسكرية (١) .

ومن خلال ما سبق يتضح إن القانون الجنائي الدولي أعطى الحق لكل الدول القبض على القراصنة ، ومحاكمتهم بمحاكمها الخاصة ، ولا يجوز التعرض للدول التي ينتمي إليها القرصان بجنسيتها ، كما لا يجوز للسفن التي تعرضت للقرصنة البحرية أن تقوم بأعمال انتقامية أو هجومية ، فالمسؤولية كما سبق أن ذكرنا مسؤولية شخصية ولا تمت للدولة بصلة (٢) .

فيما نجد ان هناك نداءات لبعض المؤسسات الدولية والوطنية تطالب بوضع إطار قانوني من خلال نصوص قانونية مختصة لمحاكمة القراصنة ، وفرض عقوبات على مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ، وإنشاء محكمة مختصة لمحاكمة القراصنة ، واستجابة لتلك النداءات أبدت المحكمة الدولية لقانون البحار استعدادها للنظر في قضايا القرصنة البحرية (٣) .

أو قيامها بوظيفة الرقابة على الإجراءات القانونية التي تتبع للقبض على القراصنة ، حتى إصدار الحكم عليهم داخل الدول (٤) .

الفرع الثاني

عقوبة جريمة القرصنة البحرية

فيما سبق ذكره إن لمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات وفقاً لقانونها الجنائي الداخلي ، وبالتالي سوف تتفاوت عقوبة جريمة القرصنة البحرية من دولة إلى دولة أخرى ، نظراً لاختلاف القوانين الداخلية في كل دولة ، فتحديد مقدار العقوبة التي توقع على القراصنة والإجراءات التي تتخذ بشأن السفن التي يتم ضبطها ، متروك للمحاكم الوطنية للدول التي تضبط جريمة القرصنة ، وهذا ما يعطي

(١) المرجع السابق ، ص ٤٥٨ .

(٢) المرجع السابق ، ص ٤٥٨ .

(٣) سفيان محمد احمد خزاعلة ، مرجع سابق ، ص ٩١ ، وراجع وكالة الأنباء الأردنية بتر ، محكمة الدولة لقانون البحار مستعدة للنظر في قضايا القرصنة ، الموقع على الانترنت :

<http://.petra.gov.jo/aspa?Lng=2003.html>.2009.

(٤) سفيان محمد احمد خزاعلة ، مرجع سابق ، ص ٩١ ، وراجع وكالة الأنباء الأردنية بتر ، محكمة الدولة لقانون البحار مستعدة للنظر في قضايا القرصنة البحرية الموقع على النت .

<Http://www.Petra.gov.jo/aspa?Lng=2003.html>2009

الحق للدولة ، التي ضبطت القرصنة تطبيق قانونها الجنائي بشأن القرصنة ، وقد نصت المادة (١٠٥) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على ذلك بقولها : ((محاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من عقوبات)) .

وهذا يعني إن القانون الدولي قد أضفى الشرعية للمحاكم الوطنية في حال جعل العقوبات من اختصاصها ، وعندئذ تقوم هذه المحاكم بدور المحاكم الدولية ، وذلك لأن القانون الدولي هو الأساس الذي تركز عليه شرعية هذه المحاكم (١) .

أما من حيث العقوبات فقد تفاوتت في التشريعات الجنائية العربية والمقارنة إلا إنها عاقبت الأعمال غير المشروعة ضد وسائل النقل بصفة عامة البرية منها أو البحرية أو الجوية تحت تكييفات مختلفة ، ولكنها اعتبرت بصفة عامة من الجرائم الجنائية التي تشكل خطراً عاماً (٢) .

ومن المعلوم إن تنظيم بعض المسائل التي تخص القانون الجنائي الدولي بواسطة القوانين الداخلية للدول هو أمر تواردت عليه الدول في بقاع كثيرة من العالم والغرض من ذلك هو لتنفيذ التزامات الدولة على الصعيد الدولي ، في إطار نظامها القانوني الداخلي ، وإعطاء السلطات الوطنية المختصة (المحاكم ، الجيش ، الشرطة ... مثلاً) سنداً قانونياً وطنياً للتنفيذ والتطبيق على المستوى الوطني (٣) .

وقد حرصت العديد من الدول على وضع قواعد تخص القرصنة في قوانينها الوطنية ويمكننا أن نذكر كأمثلة لهذه القوانين ، وهي ما يأتي :

أولاً - قانون الجزاء الكويتي رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ الباب الثالث (الجرائم الواقعة على المال) (٣) الإلتلاف والقرصنة وانتهاك حرمة الملك الجرائم موضوع البحث وكما يأتي:

حيث نصت المادة (٢٥١) من قانون الجزاء الكويتي رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ إن : ((كل من اغرق عمداً سفينة أو أية وسيلة من وسائل النقل البحري أو أتلّفها على أي نحو كان ، يعاقب بالحبس مدة لا تتجاوز سبع سنوات ، ويجوز أن تضاف إليها غرامة لا تتجاوز سبعة آلاف دينار كويتي ... فإذا ترتب على ذلك إلحاق أذى بليغ بشخص كانت العقوبة الحبس مدة لا تزيد على عشر سنوات ويجوز أن تضاف إليها غرامة لا تتجاوز

(١) عبد الواحد محمد الفار ، مرجع سابق ، ص ٤٥٩ .

(٢) محمود صالح العدلي ، مرجع سابق ، ص ١٤١ .

(٣) احمد أبو الوفا ، الحلقة العلمية (مكافحة القرصنة البحرية) خلال الفترة من ١٩ - ٢١ / ١٢ / ٢٠١١ ، القرصنة البحرية والقانون الدولي أركاناً وأحكاماً ، الخرطوم ٢٠١١ .

عشرة آلاف دينار ، وتكون العقوبة الحبس المؤبد ، ويجوز أن تضاف إليها غرامة لا تتجاوز خمسة عشر ألف دينار ، إذا ترتب على ذلك وفاة إنسان .

و نصت المادة (٢٥٢) من ذات القانون على إن : ((من هاجم في عرض البحر سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر من الأشخاص الذين يستغلونها ، يعاقب بالحبس المؤبد ، ويجوز أن تضاف إليه غرامة لا تتجاوز خمسة عشر ألف دينار ، وإذا ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن تقلهم كانت العقوبة الإعدام ، ويحكم بالعقوبات المذكورة في الفقرتين السابقتين إذا صدر الفعل في عرض البحر من شخص من ركاب السفينة نفسها)) (١) .

ثانياً . قانون العقوبات الاتحادي في دولة الإمارات العربية المتحدة الكتاب الثاني الباب الرابع الفصل الأول قانون رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ .

حيث نصت المادة (٢٨٨) على أن : ((يعاقب بالسجن المؤبد كل من هاجم طائرة أو سفينة بقصد الاستيلاء عليها أو على كل أو بعض البضائع التي تحملها أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر ممن فيها أو بقصد تحويل مسارها بغير مقتضى .

ويحكم بذات العقوبة إذا وقع الفعل من شخص على متن الطائرة أو السفينة ، وإذا قام الجاني بإعادة الطائرة أو السفينة بعد الاستيلاء عليها مباشرة ولم يكن قد ترتب على فعله الأضرار بها أو بالبضائع التي تحملها أو إيذاء الأشخاص الموجودين عليها إلى قائدتها الشرعي أو إلى من له الحق في حيازتها قانوناً كانت العقوبة السجن مدة لا تزيد على خمس سنوات)) (٢) .

ثالثاً . قانون العقوبات الجيبوتي الصادر في ١٨ يناير ١٩٨٢ .

حيث نص القانون العقوبات الجيبوتي على إن : ((١- كل من يكون من طاقم سفينة تحمل علم جيبوتي يرتكب أفعال عنف ضد سفن جيبوتية أو ضد سفن أجنبية تابعة لسلطة ليست في حالة حرب مع جيبوتي أو ضد أطقم أو حمولة هذه السفن .

٢- كل شخص يكون فوق ظهر سفينة أجنبية يرتكب أيّاً من الأفعال السابقة ذكرها ضد سفن جيبوتية أو طواقمها أو حمولاتها .

(١) قانون الجزاء الكويتي ، رقم ١٦ ، لسنة ١٩٦٠ .

(٢) قانون العقوبات الاتحادي لدولة الإمارات المتحدة .

٣- كل شخص يكون ضمن طاقم سفينة أجنبية يحاول الاستيلاء على تلك السفينة عن طريق الغش أو العنف الموجه ضد قائد السفينة^(١) .

كما وتنص المادة (٣٨٥) قانون العقوبات الجيبوتي على إن : ((يعاقب بالإشغال الشاقة لمدة عشرين عاماً الاستيلاء أو السيطرة عن طريق العنف أو التهديد بالعنف على طائرة أو سفينة أو أي وسيلة نقل أخرى يوجد على ظهرها أشخاص)) .

كما وتنص المادة (٣٨٦) على أن : ((تكون العقوبة عن الجريمة المذكورة في المادة (٣٨٥) الأشغال الشاقة المؤبدة إذا صاحبها التعذيب أو أعمال بربرية أو ترتب على ذلك وفاة شخص أو أكثر)) .

كما ونصت المادة (٣٨٧) على أن : ((كل من يدلي بمعلومات غير صحيحة يترتب عليها الإضرار بأمن طائرة أو سفينة يعاقب بالسجن لمدة خمس سنوات ومليونين من الفرنكات غرامة))^(١) .

رابعاً - قانون العقوبات المصري رقم ٥٨ لسنة ١٩٣٧ فقد أشار في الباب الثاني - القسم الأول - تحت عنوان (الجنايات والجنح المضرة بالحكومة من جهة الداخل) الجرائم موضوع البحث ، كما يأتي :

نصت المادة (٨٨) من قانون العقوبات المصري على أن : ((يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة كل من اختطف وسيله من وسائل النقل الجوي أو البري أو المائي معرضاً سلامة من بها للخطر ، وتكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤبدة إذا استخدم الجاني الإرهاب أو نشأه من الفعل المذكور جروح)) .

ونصت المادة (١٦٧) من القانون المذكور على انه ((كل من عرض للخطر عمداً سلامة وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيرها يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالسجن)) ، ووفقاً للمادة (١٦٨) من قانون العقوبات : ((إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة (٢٤٠) أو المادة (٢٤١) تكون العقوبة الأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عنه موت شخص فيعاقب مرتكبه بالإعدام أو العمال الشاقة المؤبدة))^(٢) .

^١ القانون العقوبات الجيبوتي .

^(٢) قانون العقوبات المصري ، رقم ٥٨ ، لسنة ١٩٣٧ .

خامساً - قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ م فقد أشار في الفصل الثالث من الباب السابع تحت عنوان (الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات العامة) الجرائم موضوع البحث وكما يأتي :

أ - تنص المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي : ((يعاقب بالسجن من عرض عمداً للخطر بأي طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية أو المائية أو سلامة قطار أو سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العام ، وتكون العقوبة السجن المؤبد إذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار أو غيره مما ذكر ، وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك إلى موت إنسان)) .

ب - أما المادة (٣٥٥) فقد أشارت إلى ما يأتي ((١- يعاقب بالحبس وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين كل من احدث عمداً تخريباً أو إتلافاً بطريق عام أو مطار أو جسر أو قنطرة أو سكة حديد أو نهر أو قناة صالحين للملاحة .
٢- وتكون العقوبة السجن المؤبد أو المؤقت إذا استعمل الجاني المفرقات أو المتفجرات في ارتكاب الجريمة .

٣ - وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد إذا أدى ذلك إلى كارثة أو موت إنسان)) .

ج - وكذلك نصت المادة (٣٥٦) على ما يأتي :- يعاقب بالحبس وبالغرامة أو بإحدى هاتين العقوبتين من تسبب بخطئه في حصول حادث لإحدى وسائل المواصلات العامة البرية أو المائية أو الجوية من شأنه تعطيل سيرها أو تعريض الأشخاص الذين فيها للخطر . وتكون العقوبة السجن مدة لا تزيد على سبع سنوات إذا نشأ عن الجريمة كارثة أو موت إنسان .

د - ونصت المادة (٣٥٧) على ما يأتي :- ((يعاقب بالحبس مده لا تزيد على ثلاث سنوات و بغرامه لا تزيد على ثلثمائه دينار أو بأي من هاتين العقوبتين من ألقى عمداً حجراً أو مقدوفاً آخر على قطار أو سفينة أو طائرة أو وسيلة من وسائل النقل العام بكيفية يحتمل معها أن تنشئ ضرراً لأي شخص ، وتكون العقوبة الحبس إذا نشأ عن الفعل جروح أو إيذاء شخص كان موجوداً في القطار أو السفينة أو الطائرة أو وسيلة النقل الأخرى. وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن الفعل موت إنسان)) .

هـ - وكذلك إشارة المادة (٣٥٨) على ما يلي : ((يعاقب بالسجن مده لا تزيد على سبع سنوات أو الحبس والغرامة من عطل عمدا سير وسيله من وسائل النقل العام البحرية أو المائية أو الجوية)) .

و - وكذلك نصت المادة (٣٥٩) على ما يأتي : ((يعاقب بالحبس أو بالغرامة من عرض عمداً للخطر سلامة وسيلة من وسائل النقل الخاص بأية طريقه كانت . وتكون العقوبة السجن إذا نشأ عن ذلك موت إنسان))^(١) .

سادساً - قانون العقوبات الأردني رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ فقد أشار في الفصل الثاني - الأحكام الجزائية من حيث المكان (٣) الصلاحية الشخصية - وفي الجرائم التي تقع على امن الدولة الداخلي (٤) الإرهاب ، الجرائم موضع البحث وكما يأتي :

جاء في نص الفقرة الرابعة من المادة العاشرة ((على كل أجنبي مقيم في المملكة الأردنية الهاشمية ، فاعلا كان أو شريكا محرصا أو متدخلا ، ارتكب خارج المملكة الأردنية الهاشمية جنائية أو جنحة يعاقب عليها القانون الأردني ، إذا لم يكن استرداده قد طلب أو قبل))^(٢) .

وهذه المادة تعني إن أي شخص لا يحمل الجنسية الأردنية ، وهو مقيم في المملكة الأردنية الهاشمية ، ويشترط في الإقامة ليس المرور عبر الحدود الأردنية ، وقد قام بفعل يعاقب عليه القانون الأردني يجوز توقيع العقاب عليه من قبل السلطات الأردنية ما لم تكن هناك اتفاقيات تسليم المجرمين بين المملكة الأردنية وباقي الدول ، وهذا الشخص قد طلب استرداده ، ويعني هذا إن قانون العقوبات الأردني اخذ بمبدأ الاختصاص القضائي العالمي ، وهنا يجوز للسلطات الأردنية توقيع العقاب على مرتكب جريمة القرصنة البحرية إذا أقاموا في المملكة الأردنية الهاشمية^(٣) .

ونصت المادة (١٤٨) من قانون العقوبات الأردني بأن : ((١- المؤامرة التي

يقصد منها ارتكاب عمل أو أعمال إرهابية يعاقب عليها بالإشغال الشاقة المؤقتة

٢- كل عمل إرهابي يستوجب الأشغال الشاقة لخمس سنوات على الأقل .

(١) قانون العقوبات العراقي ، رقم ١١١ ، لسنة ١٩٦٩ .

(٢) قانون العقوبات الأردني ، رقم ١٦ ، لسنة ١٩٦٠ .

(٣) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ص ٩٤ .

٣- وهو يستوجب الأشغال الشاقة المؤبدة إذا نتج عنه التخريب ولو جزئياً في بناية عامة أو مؤسسة صناعية أو سفينة أو منشآت أخرى ، أو التعطيل في سبل المخابرات والمواصلات والنقل)) (١) .

جاءت هذه المادة بفرض عقوبات على مرتكبي الأعمال الإرهابية حيث ذكرت هذه المادة في فقرتها الثالثة : ((إذا نتج عنه التخريب ولو جزئياً في بناية عامة أو مؤسسة صناعية أو سفينة ...)) على اعتبار كون جريمة القرصنة البحرية هي إحدى جرائم الإرهاب وبالتالي يحق للسلطات الأردنية ضبط مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ، وتوقيع العقاب عليهم ، استناداً للاختصاص العالمي لمعاقبة مرتكبي جريمة القرصنة البحرية ، وتكون عقوبة القرصنة هي الأشغال الشاقة المؤبدة)) (٢) .

سابعاً . قانون الجزاء العماني رقم ٧ لسنة ١٩٧٤ في الفصل الثاني تحت عنوان الاعتداء على امن الدولة الداخلي (و) الأعمال الإرهابية ، الجرائم موضوع البحث وكما يأتي :

ورد في الفقرة الثالثة من المادة (١٣٢) من قانون الجزاء العماني الواردة ضمن الفصل الثاني (الاعتداء على امن الدولة الداخلي) : ((تشديد العقاب على العمل الإرهابي إذا نتج عنه تخريب في بناء عام أو مؤسسه عامه أو في سفينة أو طائره أو منشآت اخرى للمخابرات والمواصلات والنقل ، بحيث تصبح العقوبة هي السجن المؤبد ، وبذلك جعل من تخريب السفن والطائرات ظرفاً مشدداً للعمل الإرهابي ، الذي يعاقب عليه القانون العماني بالسجن سبع سنوات ، وعلى المؤامرة عليه بعشر سنوات على الأقل)) (٣) .

وهكذا نرى اختلاف القوانين بالنسبة لتكليف جريمة القرصنة البحرية فمنها ما يعترها عمل إرهابي وأخرى اعتبرتها من الأفعال الجنائية المعاقب عليها ، مما يستوجب توحيد النظرة والتكليف القانوني لهذه الجريمة في القوانين الوطنية

(١) قانون العقوبات الأردني ، مرجع سابق .

(٢) سفيان محمد احمد خزاعله ، مرجع سابق ، ص ٩٤

(٣) إمام حسنين خليل عطا الله ، مرجع سابق ، ص ٨٠٧

المراجع

أولاً - القرآن الكريم

ثانياً - كتب الحديث النبوي الشريف

١. ابن أبي شيبة ، ابو بكر عبدالله بن محمد بن أبي شيبة الكوفي ، المصنف في الأحاديث والآثار ، تحقيق : كمال الحوت ، ، ط١ ، مكتبة الرشيد ، الرياض ، ١٤٠٩ هـ ، الحدود في إقامة الحد على الرجل في ارض العدو ،
٢. ابو عبدالله ، مالك بن انس ، الموطأ ، تحقيق : محمد مصطفى الاعظمي ، ط١ مؤسسة زايد بن سلطان آل نهيان ، دبي ، ١٤٢٥ هـ ، باب الحدود ، ما جاء فيمن اعترف على نفسه بالزنا ، رقم الحديث (١٢) ، ج ٢ .
٣. البيهقي ، احمد بن الحسين البيهقي ، السنن الكبرى ، ط١ ، مطبعة مجلس دائرة المعارف العثمانية ، ١٣٤٧ هـ ، باب من زعم لا تقام الحدود في ارض الحرب حتى يرجع ، .

ثالثاً - تفاسير القرآن

١. ابن العربي ، محمد بن عبدالله ابو بكر المعافري الاشبيلي المالكي ، أحكام القرآن ، راجع أصوله واخرج أحاديثه : محمد عبد القادر عطا ، ط٣ ، ج ١ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ، ٢٠٠٣ م.
٢. الألوسي ، ابو الفضل شهاب الدين محمود البغدادي ، روح المعاني ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت (د.ت) .
٣. حسنين محمد مخلوف ، صفوة البيان لمعاني القرآن ، ، ط٣ ، وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية ، الكويت ، ١٩٨٧ م.
٤. الرازي ، فخر الدين محمد بن عمر ، مفاتيح الغيب المسمى التفسير الكبير ، دار الكتب العلمية ، بيروت ١٩٩٠ م .

رابعاً - معاجم اللغة العربية

- ١- ابن منظور ، محمد بن مكرم بن منظور الإفريقي المصري ، لسان العرب ، ط١ ، ج ٣ ، دار صادر ، بيروت ، (د.ت) .
- ٢- مجمع اللغة العربية - المعجم الوسيط ، المكتبة الاسلامية ، اسطنبول - تركيا ، ١٩٨٠

خامساً - الفقه الإسلامي وكتب إسلامية متفرقة

١. ابن حيان ، ابو مروان حيان بن خلف بن حسين ، المقتبس من إنباء الأندلس ، تحقيق محمد علي مكي ، المجلس الأعلى للشؤون الإسلامية ، القاهرة ، ١٣٩٠ هـ .
٢. ابن قدامه ، ابو محمد عبدالله بن محمد بن قدامه ، الشرح الكبير ، ج ١٠ ، دار الكتاب العربي ، بيروت ، ١٩٨٣ م .
٣. ابن الهمام ، كمال الدين محمد بن عبد الواحد المعروف بابن الهمام ، شرح فتح التقدير للعاجز الفقير ، ج ٥ ، دار إحياء التراث العربي ، بيروت ، (د.ت) .
٤. ابن قدامه ، ابو محمد عبدالله بن محمد بن قدامه ، المغني ، ط ١ ، ج ١٢ ، دار الفكر ، بيروت ، ١٤٠٥ هـ .
٥. ابو يعلي ، محمد بن الحسين محمد ، الأحكام السلطانية ، تصحيح وتعليق محمد حامد الفقي ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٤٠٣ هـ .
٦. احمد عبيد الكبيسي ، أحكام السرقة في الشريعة الإسلامية والقانون ، مطبعة الرشاد ، بغداد ، ١٩٧١ م .
٧. احمد عبيد الكبيسي و د. محمد شلال حبيب ، المختصر في الفقه الجنائي الإسلامي ، بيت الحكمة ، بغداد ، ١٩٨٩ م .
٨. البلاذري ، احمد بن يحيى بن جابر ، فتوح البلدان ، عني بمراجعته : رضوان محمد رضوان ، دار الكتب العالمية ، بيروت ، ١٩٧٨ م .
٩. البهوتي ، منصور بن يونس بن ادريس ، كشف القناع ، تحقيق : هلال مصيلحي ، ج ٥ ، دار الفكر ، بيروت ، ١٤٠٢ هـ .
١٠. الدسوقي ، محمد بن احمد بن عرفه الدسوقي ، حاشية الدسوقي على الشرح الكبير ، تحقيق : محمد عlish ، ج ٢ ، دار الفكر ، بيروت ، (د.ت)
١١. الرعيني ، ابو عبدالله محمد بن محمد الخطاب ، مواهب الجليل شرح مختصر الخليل ، تحقيق : زكريا عميرات ، ، ط ١ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٩٥ .
١٢. السرخسي ، ابو بكر محمد بن احمد بن سهل شرح السير الكبير ، تحقيق : صلاح الدين المنجد ، ج ٥ ، مطبعة الشرقية ، القاهرة ، ١٩٧١ م .
١٣. السرخسي ، ابو بكر محمد بن احمد بن سهل ، المبسوط ، تحقيق : خليل محي الدين الميس ، ط ١ ، دار الفكر ، بيروت ، ٢٠٠٠ م .
١٤. الشافعي ، محمد بن ادريس ، الأم ، ط ٢ ، ج ٤ ، دار المعرفة ، بيروت ، ١٣٩٣ هـ .

١٥. الشربيني ، شمس الدين محمد بن احد الخطيب ، مغني المحتاج إلى معرفة معاني ألفاظ المنهاج ، ج٤ ، مطبعة مصطفى البابي الحلبي وأولاده ، القاهرة ، ١٩٥٨ .
١٦. الشوكاني ، ابو علي محمد بن علي بن محمد ، السيل الجرار المتدفق على حدائق الأزهار ، تحقيق : محمود ابراهيم زايد، ط١، ج٤ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٤٠٥ هـ.
١٧. الشيخ ابراهيم بن محمد بن سالم بن ضويان ، منار السبيل شرح الدليل ، ط٢ ، ج٣ ، مكتبة المعارف ، الرياض ، ١٩٨٥ م.
١٨. عبد العزيز سالم ، احمد العبادي ، تاريخ البحرية الإسلامية في الغرب والأندلس ، دار النهضة العربية - مصر ، ١٩٦٩ م.
١٩. عبد الكريم زيدان ، المدخل لدراسة الشريعة الإسلامية ، مطبعة العالي ، بغداد ، ١٩٦٩ م.
٢٠. عبدالله عبد الباقي ، القانون الدولي العام ، دراسة مقارنة بين الشريعة الإسلامية والقانون الوضعي ، ط١ ، دار الأضواء ، لبنان ، ١٩٩٠ م.
٢١. علاء الدين محمد بن محمد أمين بن عمر بن عبد العزيز الدمشقي ، المعروف بابن عابدين ، رد المحتار على الدر المختار (المسمى بحاشية ابن عابدين) ، تحقيق : عبد المجيد حلبي ، ط١ ، ج١ ، دار المعرفة ، بيروت ، ٢٠٠٠ م.
٢٢. العمراني ، يحيى العمراني الشافعي ، البيان في مذهب الشافعي ، اعتنى به : قاسم محمد النوري ، ط١ ، ج١ ، دار المنهاج ، بيروت ، ٢٠٠٠ م.
٢٣. العيني ، ابو محمد محمود ، البناية في شرح الهداية ، ط٢ ، ج٦ ، دار الفكر ، بيروت ، ١٩٩٠ م.
٢٤. القرافي ، شهاب الدين احمد بن ادريس ، الذخيرة في الفقه المالكي ، تحقيق محمد بو خبزه ، ج١٢ ، دار الغرب الإسلامي ، بيروت ، ١٩٩٤ م.
٢٥. القنوجي ، صديق حسن خان ، الروضة الندية شرح الدرر البهية ، ط٢ ، ج٢ ، دار الندوة الجديدة ، بيروت ، ١٩٨٤ م.
٢٦. الكاساني ، ابو بكر بن مسعود ، بدائع الصنائع في ترتيب الشرائع ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٠٨ م ، تحقيق : محمد عدنان بن ياسين دويش ، ط٢ ، دار إحياء التراث العربي ، مؤسسة التاريخ العربي ، بيروت ، ١٩٩٨ م.
٢٧. الماوردي، ابو الحسن علي بن محمد بن حبيب البصري ، الحاوي الكبير، تحقيق : علي معوض - عادل عبد الموجود ، ج١٣ ، دار الكتب العلمية ، بيروت ، ١٩٩٤ م .

٢٨. المسعودي ، ابو الحسن علي بن الحسين بن علي ، التنبيه والإشراف ، ج٢، تصحيح :
عبدالله اسماعيل الصاوي ، دار الصاوي ، القاهرة ، ١٣٥٧ هـ .
٢٩. الهيثمي ، ابو العباس احمد بن محمد بن محمد بن حجر ، تحفة المحتاج شرح المنهاج
، ج٨. دار صادر ، بيروت (د.ت) .
٣٠. وهبة الزحيلي ، الفقه الإسلامية وأدلته ، ج٨، نشر دار الفكر ، دمشق ، ١٩٩٧ م .

سادساً - الكتب القانونية والمراجع العربية

١. إبراهيم محمد العناني ، القانون الدولي العام ، ط ٥ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،
٢٠٠٥ م .
٢. إبراهيم محمد العناني ، النظام الدولي الأمني ، المطبعة التجارية الحديثة ، القاهرة ،
١٩٩٧ م .
٣. ابو الخير احمد عطية ، الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية ، ط ١ ، دار
النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٩ م .
٤. احمد ابو ألوف ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية
وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ م ، ط ٢ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ م .
٥. احمد أبو الوفا ، الوسيط في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة
، ١٩٩٨ م .
٦. احمد جلال عز الدين ، الإرهاب والعنف السياسي، دار الحرية للطباعة
والنشر، ١٩٨٦ م .
٧. احمد فتحي سرور ، الوسيط في قانون العقوبات - القسم العام ، دار النهضة العربية ،
القاهرة ، ١٩٩٦ م .
٨. احمد محمد رفعت ، الإرهاب الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ م .
٩. إسماعيل الغزال ، الإرهاب والقانون الدولي ، ط ١ ، المؤسسة الجامعية للدراسات
والنشر ، بيروت ، ١٩٩٠ م .
١٠. اشرف توفيق شمس الدين ، مبادئ القانون الجنائي الدولي ، ط ٢ ، دار النهضة
العربية ، القاهرة ، ١٩٩٩ م .
١١. إمام حسنين خليل عطا الله ، الإرهاب البناني القانوني للجريمة ، دار المطبوعات
الجامعية ، الإسكندرية ، ٢٠٠٤ م .
١٢. جعفر عبد السلام ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ،
١٩٨٦ م .

١٣. جمال زايد هلال ، الإرهاب وأحكام القانون الدولي ، ط ١ ، عالم الكتب الحديث ، اربد ، ٢٠٠٩م.
١٤. حازم حسين جمعة ، القانون الدولي العام ، ط ٣ ، دار النهضة العربية . القاهرة ، ١٩٩٣م.
١٥. حامد سلطان ، عائشة راتب ، صلاح الدين عامر ، القانون الدولي العام ، ط ٤ ، دار النهضة العربية ، ١٩٨٧م.
١٦. حسنين المحمدي ، الإرهاب الدولي بين التجريم والمكافحة ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠٠٥م.
١٧. حسنين عبيد ، الجريمة الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٩م.
١٨. حسين حنفي عمر ، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة ، والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البريء ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٩م.
١٩. حسين سراج ، القرصنة البحرية في الصومال الداء والدواء، دار المعارف ، القاهرة ٢٠٠٨م.
٢٠. خليفة عبد السلام الشاوش ، الإرهاب والعلاقات العربية الغربية ، ط ١ ، دار الجريب للطباعة والنشر ، ٢٠٠٨م.
٢١. رشدي شحاته ، السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي ، ط ١ ، دار الوفاء للطباعة والنشر ، ٢٠٠٨م.
٢٢. رضا زين العابدين ، الاغتنام البحري ، دراسة مقارنة في اثر تطبيقات الشرائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية ، مطابع السفير ، الإسكندرية ، ١٩٧٩م.
٢٣. سامي سالم الحاج ، قانون البحار الجديد بين التقليد والتجديد ، معهد الإنماء العربي ، بيروت ، ١٩٨٧م.
٢٤. سليم حداد ، التنظيم القانوني للبحار والأمن القومي العربي ، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع ، بيروت ، ١٩٩٤م.
٢٥. الشافعي محمد بشير ، القانون الدولي العام في السلم والحرب ، دار الفكر العربي ، القاهرة ، ١٩٧٩م .
٢٦. صلاح الدين عامر ، القانون الدولي للبحار ، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م ، دار النهضة العربية ، القاهرة ٢٠٠٠م.
٢٧. صلاح الدين عامر ، المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام ، دار الفكر العربي ، ١٩٧٧م.

٢٨. صلاح الدين عامر ، مقدمة لدراسة القانون الدولي العالم ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٧ م.
٢٩. عادل عبدالله المسدي ، أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وإجراءات مكافحتها ، ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠١٠ م.
٣٠. عادل عبدالله المسدي ، الحرب ضد الإرهاب والدفاع الشرعي في ضوء أحكام القانون الدولي ، ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ م.
٣١. عبد الرحمن حسين علام ، المسؤولية الجنائية في نطاق القانون الدولي الجنائي ، ج ١ ، دار نهضة الشرق ، القاهرة ، ١٩٨٨ م.
٣٢. عبد الرحمن العنزي ومحمد متولي ، تحليل السياسة العامة لمواجهة التطرف في دولة الكويت ، ، ط ١ ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٨ م.
٣٣. عبد العزيز محمد سرحان ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٠ م.
٣٤. عبد العزيز مخيمر عبد الهادي ، الإرهاب الدولي ، مع دراسة للاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٦ م.
٣٥. عبد المعز عبد الغفار نجم ، الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠٦ م.
٣٦. عبد المنعم داوود ، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٩ م.
٣٧. عبد الواحد محمد الفار ، الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٥ م.
٣٨. عبدالله محمد الهواري ، القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي ، ، ط ١ ، نشر المكتبة العصرية للنشر والتوزيع ، مصر ، المنصورة ، ٢٠١٠ م.
٣٩. عدلي أمير خالد ، إجراءات الدعوى الجنائية ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٥ م.
٤٠. علي إبراهيم ، القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٩٧ م.
٤١. علي إبراهيم ، المنظمات الدولية نظرية عامة ، الأمم المتحدة ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ٢٠٠١ م.

٤٢. علي جبار صالح الحسيناوي ، جرائم الخطف دراسة مقارنة لقوانين دول كل من الأردن - العراق - مصر - سوريا - الجزائر - اليمن ، دار المطبوعات والنشر ، عمان الأردن ، (د.ت).
٤٣. علي حسن عبدالله ، الباعث وأثره في المسؤولية الجنائية مطبعة الزهراء للإعلام ، بغداد ، ١٩٨٦م.
٤٤. علي حسين الخلف و سلطان عبد القادر الشاوي ، المبادئ العامة في قانون العقوبات ، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي ، بغداد ١٩٨٢م.
٤٥. علي صادق ابو هيف ، القانون الدولي العام ، ط ١٧ ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٧م.
٤٦. عمر حسن عدس ، مبادئ القانون الدولي العام المعاصر ، شركة مطابع الطوبجي التجارية ، القاهرة ، ١٩٩٥م.
٤٧. فكري عطا الله عبد المهدي ، الإرهاب الدولي ، المتفجرات ، دار الكتب الحديث ، بيروت ، ٢٠٠٠م.
٤٨. كافين رايلي ، الغرب والعالم ، تاريخ الحضارة ، ترجمة عبد الوهاب محمد المسيري وهدى عبد السميع حجازي ، عالم المعرفة ، الكويت ١٩٨٥ م.
٤٩. محمد الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، الأردن ، ٢٠٠٨م.
٥٠. محمد حافظ غانم ، مذكرات في القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٧٣م.
٥١. محمد حافظ غانم ، مبادئ القانون الدولي العام ، مطبعة النهضة الجديدة ، القاهرة ، ١٩٨٦م.
٥٢. محمد المجذوب ، القانون الدولي العام ، منشورات الحلبي الحقوقية ، بيروت ، ٢٠٠٢م.
٥٣. محمد سامي عبد الحميد ، محمد سعيد الدقاق ، إبراهيم خليفة، التنظيم الدولي ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ٢٠٠٤م.
٥٤. محمد سامي عبد الحميد ، أصول القانون الدولي العام ، ط ٥ ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٩٦ م.
٥٥. محمد طلعت الغنيمي ، الأحكام العامة في قانون الأمم (قانون السلام) منشأة المعارف بالإسكندرية ، ١٩٧٠م.

٥٦. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاد جديدة ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٩٨ م.
٥٧. محمد طلعت الغنيمي ، الوسيط في قانون السلام ، منشأة المعارف ، الإسكندرية ، ١٩٨٢ م.
٥٨. محمد عبد المنعم عبد الغني ، القانون الدولي الجنائي ، دراسة في النظرية العامة للجريمة الدولية ، دار الجامعة الجديدة ، الإسكندرية ، ٢٠٠٨ م.
٥٩. محمد عوض الترتوري ، وأغادير عرفات جويحان ، علم الإرهاب الأسس الفكرية والتقنية والاجتماعية والتربوية لدراسة الإرهاب ، دار الحامد للنشر ، الأردن ، ٢٠٠٦ م.
٦٠. محمد منصور الصاوي ، أحكام القانون الدولي العام المتعلق بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية ، دار المطبوعات الجامعية ، الإسكندرية ، ١٩٨٤ م.
٦١. محمود شريف بسيوني ، المحكمة الجنائية الدولية ، مطابع روز اليوسف الجديدة ، القاهرة ، ٢٠٠٢ م.
٦٢. محمود صالح العادلي ، موسوعة القانون الجنائي للإرهاب ، ج١ ، ط١ ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، ٢٠٠٣ م .
٦٣. محمود نجيب حسني ، شرح قانون العقوبات ، القسم العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٩ م.
٦٤. مصطفى مصباح دبارة ، الإرهاب مفهومة واهم جرائمه في القانون الدولي الجنائي ، ط١ ، منشورات صادق قاريونس ، بنغازي ، ليبيا ، ١٩٩٠ م.
٦٥. ممدوح خليل البحر ، أصول المحاكمات الجزائية الأردني ، مكتبة الثقافية للنشر والتوزيع ، الأردن ، ١٩٩٨ م.
٦٦. نبيل احمد حلمي ، الإرهاب الدولي وفقا لقواعد القانون الدولي العام ، دار النهضة العربية ، القاهرة ، ١٩٨٨ .
٦٧. هيثم الناصري ، خطف الطائرات ، المؤسسة العربية للدراسات والنشر ، بيروت ، ١٩٧٦ م.
٦٨. ياتسنيك ماخوفسكي ، تاريخ القرصنة في العالم ، ترجمة : أنور محمد إبراهيم ، دار شرقيات للنشر والتوزيع ، القاهرة ، ١٩٩٥ م.

سابعاً - الرسائل والاطاريح الجامعية

١. سفيان محمد احمد خزاعله ، القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي (رسالة ماجستير) مجازة من جامعة جدارا ، ٢٠١٠م.
٢. غسان جبري كاطع ، الجهود العربية لمكافحة جريمة الإرهاب (رسالة ماجستير غير منشورة ، مجازة من قبل جامعة جدارا)، اربد ، الأردن ، ٢٠٠٩م.
٣. محمد احمد محمد حباله ، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها ، رسالة غير منشورة لاستكمال متطلبات درجة الماجستير من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ، الإسكندرية، ٢٠٠٤م.
٤. محمد عبد المنعم عبد الغني ، الجرائم الدولية ، دراسة في القانون الدولي الجنائي ، (أطروحة دكتوراه) غير منشورة، مجازة من قبل كلية الحقوق جامعة الإسكندرية ، ٢٠٠٧م.

ثامناً - البحوث والمقالات

١. إبراهيم نصر الدين ، اختطاف السفن قبالة السواحل الصومالية ...من المستفيد ؟ ، مجلة السياسة الدولية ، العدد ١٧٦ ، ٢٠٠٩م.
٢. احمد أبو ألوف ، الحلقة العلمية (مكافحة القرصنة البحرية) خلال الفترة من ١٩-٢١-٢٠١١ م ، القرصنة البحرية والقانون الدولي أركاناً وأحكاماً ، الخرطوم ٢٠١١م.
٣. اتحاد الغرف العربية الخليجية (الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربي) ، الاحتيايل البحري والغش التجاري الدولي ، الدمام ، ، ط١ ، المملكة العربية السعودية ، ١٩٨٦م.
٤. أماني الطويل ، امن البحر الأحمر ...الواقع والتحديات ، مجلة السياسة الدولية ، القاهرة ، العدد ١٧٦ ، المجلد ٤٤ لسنة ٢٠٠٩م.
٥. أيمن عبد العزيز سلامة ، جريمة القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي ، مجلة السياسة الدولية ، الأهرام ، القاهرة ، المجلد ٤٤ ، العدد ١٧٦ ، ٢٠٠٩م.
٦. بهجت عبدالله قايد ، القرصنة البحرية وامن الملاحة العربية ، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ١٩٩٠م.

٧. بهجت عبدالله قايد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ، المملكة العربية السعودية ، ١٩٩٠م.
٨. التهامي نقره ، القرصنة البحرية والأمن العربي ، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب ، الرياض ، ١٩٨٩م.
٩. رشاد عارف السيد ، دراسة لبعض النواحي العسكرية في القانون الدولي الجديد للبحار ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، القاهرة، المجلد ٤٦ ، ١٩٩٠م.
١٠. عبد العزيز سرحان ، حول تعريف الإرهاب وتحديد مضمونه من واقع قواعد القانون الدولي وقرارات المنظمات الدولية ، المجلة المصرية للقانون الدولي ، القاهرة ، مجلد ٢٩ ، ١٩٧٣م.
١١. علي جعفر عبد السلام ، جرائم القرصنة وجرائم الإرهاب الدولي ، بحث مقدم إلى اتحاد المحامين العرب السادس عشر المنعقد في الكويت سنة ١٩٨٧م الجزء الثاني ١٩٨٧م.
١٢. علي حسن الشرفي ، الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة والاتفاقيات الدولية ، بحث مقدم للندوة العلمية حول الإرهاب والقرصنة البحرية التي عقدتها جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية في صنعاء، للفترة من ١٣ - ١٥ - ٩ - ٢٠٠٤م.
١٣. علي المليجي علي ، البحر الأحمر بين القرصنة والتدويل ، معهد الميثاق ، الرياض ٢٠٠٩م.
١٤. محمد عبد العزيز ابو سخيلى ، الفوارق القانونية والسياسية بين مفهومي حق الشعوب في الكفاح المسلح من اجل تقرير المصير والإرهاب الدولي ، مؤتمر اتحاد المحامين العرب السادس عشر كتاب أبحاث المؤتمر ، الجزء الثاني المنعقد في الكويت سنة ١٩٨٧م.
١٥. محمد طلال الشواربي ، الجريمة المنظمة وأساليب مواجهتها في الوطن العربي ، أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض ، ٢٠٠٣م.
١٦. محمد مؤنس محب الدين ، الإرهاب والعنف السياسي ، مجلة الأمن العام ، القاهرة ، العدد ٩٤ السنة ٢٤ يوليو ١٩٨١م.

١٧. مطيع الله بن دخيل الله الصرهيد الحربي ، حقيقة الإرهاب والعنف والتطرف ، بحث مقدم إلى المؤتمر العالمي عن موقف الإسلام من الإرهاب ، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية ، الرياض ، ٢٠٠٤ م.
١٨. مفيد شهاب ، قانون البحار الجديد والمصالح العربية ، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ، معهد البحوث والدراسات العربية التابع لجامعة الدول العربية ، القاهرة ، ١٩٨٩ م.
١٩. منير احمد فهمي ، الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي ، الرياض ، ج ٤ ، مجلس الغرف التجارية والصناعية السعودية ، ١٩٩١ .
٢٠. وداد جابر غازي ، الإرهاب وأثره على العرب ، مجلة العرب والمستقبل ، تصدرها الجامعة المستنصرية ، السنة الثانية ، آيار ٢٠٠٤ م.

تاسعا - مجموعة القوانين والتشريعات

١. القانون العقوبات الجيبوتي في ١٨ يناير ١٩٨٢ م.
٢. قانون الجزاء الكويتي رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ م.
٣. قانون العقوبات الاتحادي لدولة الإمارات المتحدة رقم ٣ لسنة ١٩٨٧ م.
٤. قانون العقوبات الأردني رقم ١٦ لسنة ١٩٦٠ م.
٥. قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ م.
٦. قانون العقوبات المصري رقم ٥٨ لسنة ١٩٣٧ م.

عاشراً - المراجع القانونية الأجنبية

1. A.s. le febre, la communaute international al passaut de la piraterie , Revue de droit maritime francais , 2005.
2. A.vialard,la piraterie – Grand criminalite en mar , Droit maritime francais, 1995.
3. Bed Ewing (KURT) ,le rol de lunion europeenne dans la latte contre la pirarterie, C.E.D, Doca/2037,4juin2009.
4. Bojan Modnikarov and kiril kolev , Terrorism on the sea , piracy and maritime security , information & security , vol,19, 2006.
5. Brownlie , principles of public international law, (5 st end), oxford , 1999.
6. Brownlie, Ian (1990), principles of public international law , (4st edn) Oxford .
7. Catherine Zara Raymord, Piracy and armed rebbery in Malacca strait A problem Solved? Naval war college Review, Summer 2009,vol62,No-3.
8. Christian- menard-la piraterie maritime-rapport presente a lassemblee national Française en 13 mai 2009.
9. Conference Report, piracy and legal issue: Reconciling public and private in terests , Africa program me and international law ,CHATHAM HOUSE, October 2009.
10. D . Ruzie , Droit international public,15 e edition , dalloz , paris 2000.
11. D. Dillon, Maritime piracy: Defining the problem , Revue de droit commercial maritime , aerien et des transports , 2003.

-
-
12. D.P. Connell , The international law of the sea.vol2,oxford university press,2005.
 13. D.P. Connell, international law , published by Stevens and sons , London, 2007.
 14. Djamchid - momtaz, la convention pour la repression dactes illicites contre la securite de la navigation maritime ,A.F.D.I,1988.
 15. Djibouti Code of conduct concerning the repression of piracy and armed robbery against ships in the western Indian ocean and Gulf of Aden ,ad opted on 29 January 2009.
 16. Emilano Alessandri, Report of the conference, Addressing the resurgence of sea piracy: legal, political and security aspects, Rome.16 june2009 .
 17. Eva Strick mann ,Eu and NATO efforts to counter piracy off Somali, adro in the ocean? ISIS Europe- October , 2009.
 18. G. Strake , An introduction to international law,London,1997.
 19. Gilles (corlobe) le problem de la piraterie- politique et eventualites mis a jour- le 25-4-2008.
 20. Graham Gerand Ong , Ships can be dangerous too, Coupling piracy and maritime terrorism in Southeast Asia's Maritime security framework , ISEAS working paper . international politic & security Series no .1,2004.
 21. J. Browlie, Principles of public international law, Oxford University press, 2003.
 22. J-Abhyankar ,Piracy-a growing menace, paper presented at the international conference on combating

-
-
- piracy and armed robbery at sea, Bangkok, 24-25 March 2001.
23. Johnston, regionalization of the law of the sea , USA, 1987.
 24. Jose Luis Jesus , Protection of foreign ships against piracy and terrorism at sea , Legal aspects ,I.M.C.L, vol.18,NO,3,2003.
 25. Kerstin petretto, weak states off – share- piracy in modern times ,Hans Seidel Foundation, East African Human security forum, Discussion paper ,March,2008.
 26. M , DuPont , le terrorism aerien : De l evolution de al menace a la riposte du droit a la piraterie aeriene , Revue francaise de droit aerien et spatial ,2001.
 27. M .D .Fink and R .J .Galvin ,Combating pirates off the coast of Somalia , Current legal challenges, N.I.L.R,2009.
 28. M.R. Gouilloud , Droit maritime , pedone , paris ,1999.
 29. Major Fredrick chew, piracy, Maritime Terrorism and Regional interests, Geddes paper ,2005 .
 30. Malvina Halberstam, Terrorism on the high seas : the Achille Lauro piracy and the IMO convention on maritime safety , A.J.I.L, vol, 82, No. 2, 1988.
 31. Mark – J – Valencia , piracy and terrorism in southeast Asia , similarities , differences and their implications , in : Derek Johnson and Mark Valencia (eds) : piracy in southeast Asia : status ,Issues and Responses , ISEAS, publications , Singapore , 2005.
 32. P. polere, la piraterie maritime aujourd'hui, droit maritime francais,2005.

-
-
33. P.M . Dupuy , Droit international public ,dalloz , paris, 2006.
 34. Pella – v- LA repression de la piraterie hague recueil , 1926.
 35. Peter chalk, the maritime dimension of international security, Terrorism, Piracy and challenges for the united states ,RAND. Project air force,2008
 36. Philip Souza ,Ancient Rome and the pirates , oxford University press,2000.
 37. R- Goy, Traite du nouveau droit de la mer , Bruylant 2003.
 38. Schachter , Oscar, international law antihero and practice, martinus Inhofe publishers , dordrecht, bostin, London,1991.
 39. Shunji - yanai ,la cooperation regionale contre la piraterie en asie ,A.F.D.I, 2006 .
 40. Touret – Corinne – LA piraterie au vingtieme siecle – L.G .D .J.paris -1998-.
 41. Tullio treves, piracy ,law of the sea , and use of force developments off the coast of Somalia ,E.J.I.L.,2009,vol,20,No,2.
 42. W .Zhou, piracy-an international problem, paper presented at the international conference on combating piracy and armed robbery at sea, Bangkok,24-25 March 2001.

المقدمة

تظل البحار أداة الاتصال والتجارة بين مختلف شعوب العالم ، حيث يتم عبرها المد الحضاري والثقافي ومعرفة عادات الشعوب وتقاليدها وتواصلها الاجتماعي والاقتصادي ، إلا إنها قد تكون أداة للطامعين ، ووسيلة لاختطاف السفن التي تمر بالبحار ، وهذا ما يسمى بالقرصنة البحرية .

وفي البدء تعرف القرصنة البحرية للدلالة على أعمال التعرض للاعتداء خلال تنقلهم وتجارتهم عبر البحار ، فقد أشارت معاجم اللغة العربية مثل (المعجم الوسيط)¹ الى ان هذا اللفظ اعجمي الاصل ، ثم تم تعريبه واحيل الى اللغة العربية ، والمصطلح يشير إلى إن القرصان هو لص البحر ، وجمع القرصان : قراصنة ، وتعرف القرصنة على انها السطو على السفن ، وتستعمل كلمة (PIRACY) في اللغة الانكليزية للدلالة على القرصنة ومعناها : الشخص الذي يرتكب جريمة القرصنة بواسطة السفن ، أو الشخص الذي يقوم بالسلب والنهب في البحار .

والقرصنة اصطلاحاً : هي ما يقوم به الأفراد في أعالي البحار من جرائم غير مشروعة وموجهة ضد الأشخاص أو الأموال المستهدفة لتحقيق غاية خاصة للقائمين بها .

وإذا كان النظام القانوني لاعالي البحار يقضي بالإلا يخضع هذا البحر لأي قانون وطني ، فليس معنى ذلك أن يترك مسرحاً للجرائم والفوضى ، وعند ذلك لا معنى للغرض الذي من اجله تقرر مبدأ حرية البحار المتمثل في توطيد الأمن والسلام لمن يعبرها ، ولما كانت القرصنة البحرية جريمة بحرية دولية ، فان الدول ظلت عاكفة على محاربتها حتى باتت جريمة القرصنة البحرية مجرمة بناءً على القوانين الداخلية للدول ، كما أصبحت مجرمة في القانون الجنائي الدولي بناءً على الأعراف والاتفاقيات الدولية واعتبرت ظاهرة القرصنة البحرية وقطع طرق الملاحة البحرية أمام حركة الملاحة العالمية واحدة من أهم وأعدت المشاكل البحرية الملاحية التي تواجه العالم بأسره ، وعليه فإننا سنبين النقاط الآتية كمقدمة للموضوع :-

أولاً - أهمية دراسة الموضوع

تشكل القرصنة البحرية ، ظاهرة متنامية أصبحت تنتشر في السنوات الأخيرة بشكل غير محدود ، وفي العديد من مناطق العالم ، وقد شهدت اعالي البحار العديد من جرائم القرصنة البحرية ،

¹ مجموعة من العلماء ، المعجم الوسيط ، المكتبة الإسلامية ، تركيا - اسطنبول ، ١٩٨٠ ، ص ٧٢٦ .

ونظراً لتعاظم أثارها وتداعياتها ، فقد أصبحت القرصنة تمثل جريمة عالمية ، تضر بمصالح الشعوب الحيوية ، وامن وسلامة وحقوق وحرقات الأفراد الأساسية ، مما يستدعي ايجاد وقيام بحوث ودراسات حول هذه الظاهرة ، بغرض تحديد معالمها ، وموقف القانون منها .

وعلى هذا يتبين أهمية دراسة موضوع القرصنة البحرية من خلال تحديد الآتي :-

١. مدى انتشار جريمة القرصنة البحرية ، وتأثيرها على النقل البحري ، في أعالي البحار .
٢. مدى خطورة جريمة القرصنة البحرية على حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية .
٣. إيجاد الحلول المناسبة للحد من ظاهرة القرصنة البحرية ، وذلك بسبب خطورتها على المجتمع الدولي والمحلي ، وما ينجم عنها من آثار سلبية وتداعيات على الاقتصاد الدولي والوطني .

ثانياً - سبب اختيار الموضوع

يتجلى سبب اختياري لموضوع (جريمة القرصنة البحرية) لما لهذه الجريمة من خطورة على المجتمع الدولي ، ولتعاظم أثارها وتداعياتها ، وقلة الدراسات التي تناولت موضوع جريمة القرصنة البحرية بصورة تفصيلية ، ولم تكن هذه الجريمة موضع اهتمام الباحثين والفقهاء .

ثالثاً - مشكلة الدراسة

تكمن مشكلة دراسة جريمة القرصنة البحرية في كون الموضوع يحتاج إلى تحديد وتعريف واضح وجلي ، وعلى الرغم من إن هذه الجريمة موعلة في القدم ، إلا إن الفقه الجنائي الدولي لم يضع لها تعريفاً محدداً ، وكذا الحال جاءت الاتفاقيات الدولية مبهمة وغير واضحة تماماً في تحديد مفهوم القرصنة البحرية ، ولعل السبب في ذلك يعود إلى تداخل هذه الجريمة مع جرائم دولية أخرى متشابهة لها في العناصر والآثار والنتائج ، لذا ارتأى الباحث وضع تعريف اجرائي لمفهوم (جريمة القرصنة البحرية) ، يتناسب مع معالم وتفصيلات هذه الجريمة .. وعليه يمكن تلخيص عناصر المشكلة للدراسة في الآتي :-

١. تحديد الاتفاقيات الدولية التي عالجت مسألة تعريف جريمة القرصنة البحرية .
٢. بيان التعريفات الفقهية التقليدية والتعريفات الحديثة التي عالجت موضوع القرصنة البحرية .
٣. بيان موقف القانون الدولي والوطني من جريمة القرصنة البحرية .
٤. إيضاح وبيان أسباب انتشار جريمة القرصنة البحرية .

رابعاً - أهداف الدراسة

تهدف الدراسة إلى :-

١. دراسة مفهوم جريمة القرصنة البحرية وأسبابها وآثارها على المجتمع الدولي .
٢. بيان ماهية جريمة القرصنة البحرية وطبيعتها القانونية .
٣. موقف التشريعات والقوانين الجنائية الوطنية للدول والقوانين الجنائية الدولية .

خامساً - منهج الدراسة

لقد تم اعتماد المنهج التحليلي من خلال تحليل دراسة النصوص القانونية الدولية والإقليمية والوطنية التي عالجت موضوع القرصنة البحرية ، والأسس القانونية التي قام عليها تجريم أعمال القرصنة البحرية والجزاءات المفروضة على مرتكبيها .

سادساً - خطة الدراسة

لمقتضيات البحث ارتأينا تقسيم هذا البحث على النحو الآتي :

المقدمة - وتناولنا فيها أهمية الدراسة وسبب اختياري الموضوع وأهداف الدراسة ، كما بينت منهجي في البحث ، وختمت البحث بخاتمة تضمنت أهم النتائج والتوصيات ، وأخيراً ذكرت المصادر والمراجع التي اعتمدها في كتابة الرسالة .

حيث جاء الفصل التمهيدي الذي تناولت فيه التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية وموقف الشريعة الإسلامية منها في مبحثين حيث خصص المبحث الأول لجريمة القرصنة البحرية وأسبابها وآثارها ، أما المبحث الثاني فخصص لدراسة موقف الشريعة الإسلامية من جريمة القرصنة البحرية .

وجاء الفصل الأول لبيان ماهية جريمة القرصنة البحرية وصورها ، بثلاثة مباحث تناولت في الأول منها تعريف جريمة القرصنة البحرية ، أما المبحث الثاني فخصص لبيان صور جريمة القرصنة البحرية ، والثالث كان لأوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية غيرها من جرائم .

أما الفصل الثاني فقد خصص لأساس القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي وأركانها ، وذلك من خلال مبحثين ، تناولت في الأول منه تجريم القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي ، والمبحث الثاني خصص للاختصاص القضائي .

والفصل الثالث تناولت فيه الجهود الدولية والإقليمية والوطنية لمكافحة القرصنة البحرية ، وقد اشتمل هذا الفصل على ثلاثة مباحث ، الأول منها مكافحة القرصنة البحرية على

المستوى الدولي والثاني لمكافحة القرصنة البحرية على المستوى الإقليمي والثالث للجهود الوطنية في مكافحة القرصنة البحرية .

وختمت البحث بخاتمة تضمنت أهم النتائج التي توصلت إليها من خلال البحث، وأعقبتها بالتوصيات

وتم ذكرت المصادر والمراجع التي اعتمدها في كتابة الرسالة أخيراً

ومن الله التوفيق

الباحث

فهرست المحتويات

الصفحة	الموضوع
أ	المقدمة
١	الفصل التمهيدي / التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية وموقف الشريعة الإسلامية منها .
	المبحث الأول / جريمة القرصنة البحرية وتطورها وأسبابها وآثارها
	المطلب الأول / تاريخ القرصنة البحرية .
٧	المطلب الثاني / أسباب القرصنة البحرية .
١٣	المطلب الثالث / آثار القرصنة البحرية .
٢٠	المبحث الثاني / موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية .
٢١	المطلب الأول / موقف الشريعة الإسلامية من القرصنة البحرية كسلوك ضار .
٢٦	المطلب الثاني / سلطة القضاء الإسلامي تجاه قرصنة البحار .
٣٣	الفصل الأول / ماهية جريمة القرصنة البحرية وصورها .
	المبحث الأول / تعريف جريمة القرصنة البحرية .
٣٤	المطلب الأول / تعريف القرصنة البحرية .
٤٦	المطلب الثاني / تعريف القرصنة البحرية وفقاً للاتجاهات الحديثة .
٥٣	المبحث الثاني / صور جريمة القرصنة البحرية .
	المطلب الأول / صور جريمة القرصنة البحرية المباشرة .
٥٦	المطلب الثاني / الصور غير المباشرة لجريمة القرصنة البحرية .
٥٧	المبحث الثالث / أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم .
	المطلب الأول / أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وأعمال الإرهاب البحري .
	المطلب الثاني / أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وأعمال الإرهاب بصورة عامة .
٥٩	

٦٤	المطلب الثالث / أوجه الشبه والاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات .
٦٨	الفصل الثاني / أساس القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي وأركانها .
	المبحث الأول / تجريم القرصنة البحرية في القانون الجنائي الدولي .
	المطلب الأول / أساس تجريم القرصنة البحرية .
٧٧	المطلب الثاني / أركان جريمة القرصنة البحرية .
٨٤	المبحث الثاني / الاختصاص القضائي في جريمة القرصنة البحرية .
	المطلب الأول / الإجراءات الجنائية في مرحلة التحقيق الابتدائي .
٨٨	المطلب الثاني / الإجراءات الجنائية في مرحلة المحاكمة وإصدار العقوبة .
٩٨	الفصل الثالث / مكافحة القرصنة البحرية دولياً وإقليمياً ووطنياً .
	المبحث الأول / مكافحة القرصنة البحرية على المستوى الدولي .
	المطلب الأول / مكافحة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية والمواثيق الدولية .
١٠٠	المطلب الثاني / مكافحة القرصنة البحرية من قبل المنظمات الدولية المتخصصة .
١١٢	المبحث الثاني / مكافحة القرصنة البحرية على المستوى الإقليمي .
١١٣	المطلب الأول / دور المنظمات العربية المتخصصة لمواجهة القرصنة البحرية .
١١٨	المطلب الثاني / دور المنظمات الأجنبية الإقليمية المتخصصة لمواجهة القرصنة البحرية .
١٢٢	المبحث الثالث / مكافحة القرصنة البحرية على المستوى الوطني .
	المطلب الأول / دور الدول العربية لمواجهة القرصنة البحرية .
١٣٢	المطلب الثاني / دور الدول الأجنبية لمواجهة القرصنة البحرية .
١٣٦	الخاتمة
١٤١	المراجع
أ	الخلاصة
A	Abstract

Republic of Iraq

Ministry of Higher Education and Scientific Research

University of Nahrain



Crime of Maritime Piracy

A thesis Submitted by
Mohammed Qasim Nafal

To the College of Law in University of Nahrain –
in partial fulfillment for the requirements of M.A.
degree in Public Law

Supervised by
Prof .Asst .Dr. Hussien Saeed Adai

5/2013

6/1434



وزارة التعليم العالي
والبحث العلمي
جامعة النهرين

جريمة القرصنة البحرية

رسالة تقدم بها
الطالب
محمد قاسم نفل

إلى مجلس كلية الحقوق في جامعة النهرين
وهي جزء من متطلبات نيل درجة الماجستير في القانون العام

بإشراف
الأستاذ المساعد
د.حسن سعيد عداي

٢٠١٣/٥

١٤٣٤/٦