



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة غرداية
كلية الحقوق والعلوم السياسية
- قسم جنائي -



بعنوان:

جريمة القرصنة البحرية

مذكرة ضمن متطلبات لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: قانون جنائي

من إعداد الطالبين

كديد أسماء.

حجاج زينب.

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
عبد النبي مصطفى	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	رئيساً
نسيل عمر	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	مشرف
خطوي عبد الجيد	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	مشرف مساعد
أولاد النوي مراد	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	ممتحنا

الموسم الجامعي: 2019 - 2020



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة غرداية
كلية الحقوق والعلوم السياسية
- قسم جنائي -



بعنوان:

جريمة القرصنة البحرية

مذكرة ضمن متطلبات لاستكمال متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

تخصص: قانون جنائي

من إعداد الطالبين

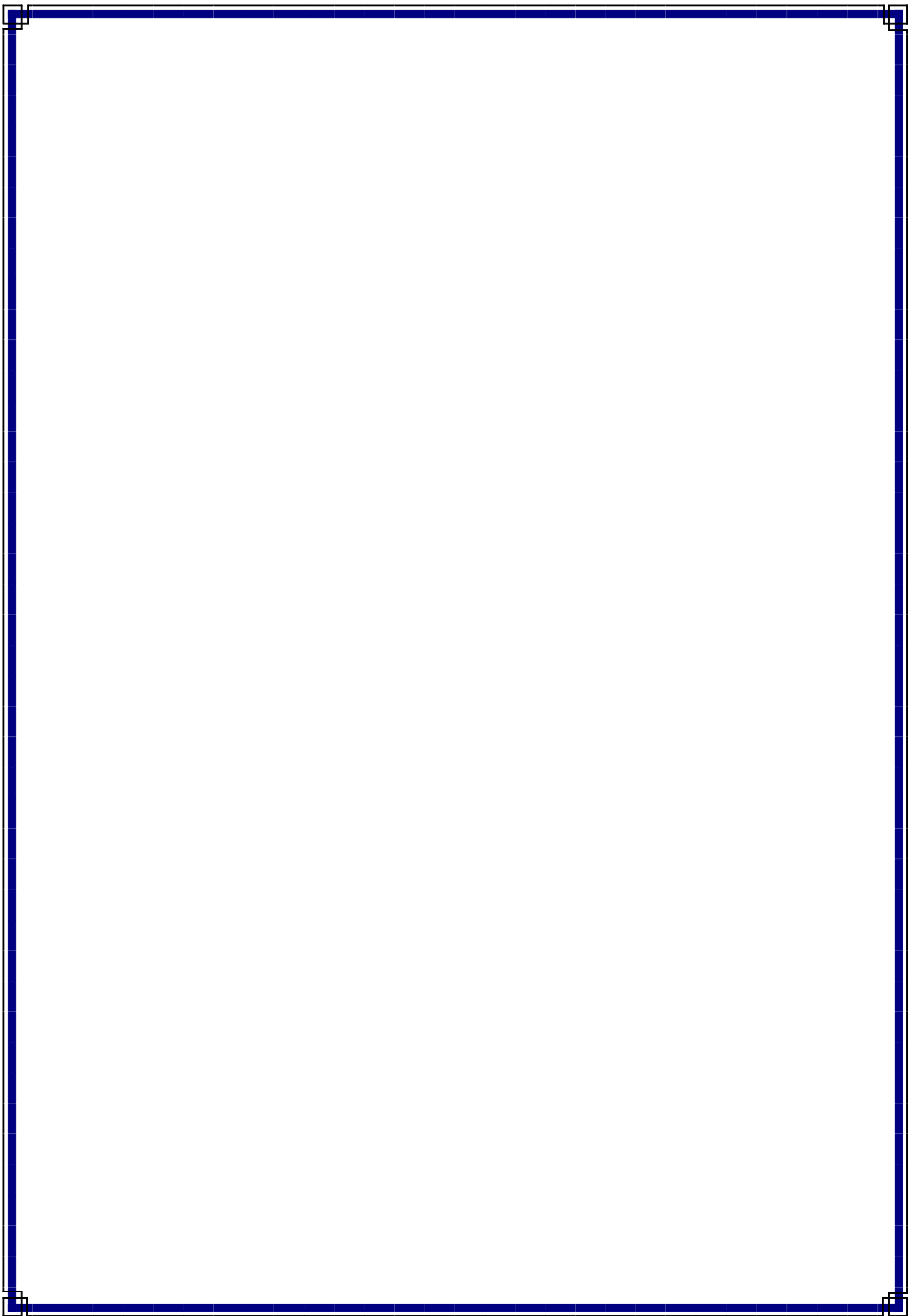
كديد أسماء.

حجاج زينب.

لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الجامعة	الصفة
عبد النبي مصطفى	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	رئيساً
نسيل عمر	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	مشرف
خطوي عبد الجيد	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	مشرف مساعد
أولاد النوي مراد	أستاذ محاضر - أ -	جامعة غرداية	ممتحنا

الموسم الجامعي: 2019 - 2020



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

۱۴۳۸

شكر و عرفان

قال رسول الله صلى الله عليه وسلم :

"من سلك طريقا يلتمس فيه علما سهل الله له به طريقا إلى الجنة".

أول شكر هو لله عز وجل، ثم والدي الذين سهرا على تربيتي.

ولا يسعني بعد إتمام هذا البحث إلا أن أتقدم بوافر الشكر وجزيل العرفان إلى الأساتذة الكرام الذين كانوا معنا طوال مشوارنا التعليمي.

ويسرني أن أوجه شكرا أيضا لكل من نصحني أو أرشدني أو جهني واسهم معي بإيصالي للمراجع والمصادر المطلوبة، إلى أستاذي الفاضل الدكتور "نسيل عمر"،

وأشكر بالخصوص "خطوي عبد المجيد" على مساندي وإرشادي بالنصح والتصحيح، وعلى أساتذتنا الكرام الذين رافقونا طوال هذا الماستر ولجنة المناقشة، لكونهم قدوة لنا.

كديد أسماء حجاج زينب



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اللهم صلي وسلم على سيدنا محمد خاتم الأنبياء والمرسلين

أهدني ثمرة جهدي إلى: من قال فيهما الله تعالى ﴿وقل ربي ارحمهما كما ربياني صغيرا﴾، رحمهما الله، إلى من كلله الله بالمحبة والوقار إلى من علمي العطاء بدون انتظار، إلى من أشعل مصباح عقلي وأطفأ ظلمة جهلي وكان لي خير مرشد ومعلم "أبي".

إلى ملاكي في الحياة إلى معنى الحب والحنان والتهاني إلى بسمة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعاءها سر

نجاحي وحنانها بلسم جراحي إلى أغلى الحبايب "أمي" الحبيبة.

كما لم أنسى زوجي الذي كان سندي في الحياة "محمد الأمين" وبناتي "سيرين، رشا، أسيل"، إلى عائلتي،

وعائلة زوجي الكريمة "بلخيراني" إلى خريجي الدفعة 2020 وفقهم الله والى كل من وسعهم قلبي ولم يسعهم قلبي.

كديد أسماء





اللَّهُمَّ صَلِّ وَسَلِّمْ
وَارْحَمْهُمَا

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

اللهم صلي وسلم على سيدنا محمد خاتم الأنبياء والمرسلين

أهدني ثمرة جهدي إلى: من قال فيهما الله تعالى ﴿وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا﴾، إلى من كلله الله بالحبّة والوقار إلى من علمي العطاء بدون انتظار، إلى من أشعل مصباح عقلي وأطفأ ظلمة جهلي وكان لي خير مرشد ومعلم "أبي".

إلى ملاكي في الحياة إلى معنى الحب والحنان والتهاني إلى بسمّة الحياة وسر الوجود إلى من كان دعاءها سر نجاحي

وحنانها بلسم جراحي إلى أغلى الحبايب "أمي" الحبيبة كما لا أنسى إخوتي وزوجي.

وإلى بناتي "ربي، فاطمة الزهراء"، وعائلي وعائلة زوجي إلى خريجي الدفعة 2020 وفقهم الله والى كل من

وسعهم قلبي ولم يسعهم قلبي.

حجاج زينب



العنوان	الصفحة
شكر و عرفان	
الإهداء	
الملخص	
قائمة المحتويات	
قائمة الرموز والاختصارات	
قائمة الملاحق	
أ-ج	مقدمة
الفصل الأول: ظاهرة القرصنة البحرية وعوائق مكافحتها	
06	المبحث الأول: مقومات القرصنة البحرية
06	المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية
16	المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية
20	المطلب الثالث: أسباب ظهور وتفشي ظاهرة القرصنة البحرية
24	المبحث الثاني: عوائق مكافحة جريمة القرصنة البحرية
24	المطلب الأول: القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية
27	المطلب الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية
الفصل الثاني: سبل مكافحة القرصنة البحرية وآثارها	
33	المبحث الأول: التعاون الدولي في مكافحة القرصنة البحرية
34	المطلب الأول: الجهود العربية المبذولة لمواجهة جريمة القرصنة البحرية
38	المطلب الثاني: الجهود الدولية والإقليمية لمواجهة جريمة القرصنة البحرية
50	المطلب الثالث: التدابير الوقائية لمواجهة جريمة القرصنة البحرية
58	المبحث الثاني: الآثار المترتبة على جريمة القرصنة البحرية
58	المطلب الأول: الآثار القانونية لجريمة القرصنة البحرية

70	المطلب الثاني: آثار القرصنة البحرية على الأمن البحري
84	الخاتمة
89	قائمة المصادر والمراجع
الملاحق	

قائمة المختصرات

أولاً: باللغة العربية

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

ثانياً: باللغة الفرنسية والإنجليزية

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

تعد ظاهرة القرصنة البحرية من الظواهر الدولية الخطرة التي باتت تشكل تهديدا لسلامة الملاحة البحرية بين الدول، والأمن وسلامة المجتمع الدولي، خاصة في الظروف الاقتصادية والسياسية والإجتماعية المتدهورة والصعبة السائدة مؤخرا.

تتناول في دراستنا هذه ظاهرة القرصنة البحرية من خلال البحث في تعريفاتها المختلفة وتطورها التاريخي وأهم آليات مكافحتها على الاصعدة الدولية والإقليمية و العربية، ومن ثم نعرض على كيفية تعامل القوانين الدولية والوطنية مع هذه الظاهرة قبالة السواحل الصومالية.

Abstract :

The phenomenon of maritime piracy is considered one of the dangerous international phenomena that have become a threat to the safety of maritime navigation between countries, and to the security and safety of the international community, especially in light of the deteriorating and difficult economic, political and social conditions that prevail recently. And the most important mechanisms for combating it at the international and regional levels, and then we look at how international and national laws deal with this phenomenon off the Somali.

مقدمة

تمثل البحار والمحيطات الجزء الأكبر من سطح الكرة الأرضية و قد جعلت هذه المساحة دول العالم تعتمد كثيرا على طرق الملاحة البحرية في المرور و نقل البضائع و التواصل في ما بينها. لكنها كانت كذلك منشأ لأقدم و أخطر ظاهرة هددت سلامة الملاحة البحرية عبر التاريخ البشري متمثلة في القرصنة البحرية .

هذه الظاهرة التي مرت خلال تاريخها الطويل بفترات مد وجزر بسبب عوامل وأسباب كثيرة من أهمها قوة الدول والحكومات و مدى سيطرتها على شواطئها وكذلك نمو الإستعمار الذي كان سببا لإعادة إنتشار القرصنة من خلال إستخدامه للقرصنة في بسط و تثبيت سيطرته على الممرات البحرية.

وتظهر خطورة ظاهرة القرصنة البحرية كونها جريمة ترتكب في أعالي البحار التي لا تخضع لسيادة أية دولة، ما يجعلها تهدد المصلحة الجماعية للدول وبالتالي فهي تهدد الأمن والسلم الدوليين. هذا بالإضافة إلى تطوير القرصنة لأساليب جديدة غير تقليدية في إرتكاب جرائمهم وتكيفهم مع الاوضاع الدولية الجديدة من خلال إستغلالهم للظروف السياسية والأمنية في مناطق نشاطهم الإجرامي.

و قد كانت الجزائر عرضة لهذه الظاهرة في بداية هذا القرن إثر إختطاف السفينة "بليدة أم في" في الأول من جانفي 2011 في عملية قرصنة في عرض البحر بينما كانت متوجهة الى ميناء مومباسا الكيني.

وستتناول في دراستنا ظاهرة القرصنة البحرية من خلال إستعراض ماهيتها وإعطاء تكييف قانوني لها على ضوء كل من إتفاقية جنيف لعام 1958، وإتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982، وإتفاقيتي قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الملاحة البحرية لعامي 1988، 2005 كذا مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن .

كما سنتطرق إلى الاجراءات المتخذة للحد من ظاهرة تفاقمها على الصعيدين الدولي والاقليمي والعربي في إطار الجهود المبذولة، و نختتم دراستنا بالاثار التي تخلفها القرصنة البحرية و الانعكسات الامنية الخطيرة على الدول خاصة الدول العربية.
وبناء على ما سبق يتبادر لنا طرح الإشكالية التالية:

- ما حقيقة ظاهرة القرصنة البحرية ؟ وفيما تتمثل أبعادها على المستوى الدولي والاقليمي والعربي؟

كما سنطرح تساؤلات فرعية كالآتي:

- ماهو المفهوم الواسع والضيق لظاهرة القرصنة البحرية ؟

- هل لهذه الظاهرة عراقيل للتصدي لها ؟

- هل هناك جهود مبذولة ازاء هذه الظاهرة؟

- ماذا تخلف القرصنة البحرية من اثار على المستوى العالمي؟

أسباب إختيار الموضوع:

- يأخذ هذا الموضوع طابع دولي واهتمام كبير ومشاكله أثرت على العالم بأسره لذلك كانت لدينا دوافع في اختياره اهمها :

- دوافع موضوعية : إذ تعتبر ظاهرة القرصنة البحرية إحدى أهم الظواهر و المشاكل الدولية الحالية و تأثيراتها السلبية على العديد من الدول العربية والأجنبية بالإضافة إلى سعي بعض الدول إلى تحقيق مصالحهم عبر التواجد العسكري بالمنطقة التي تنشط بها القرصنة البحرية .

- دوافع شخصية: تكمن رغبتنا في التطرق لهذا الموضوع الذي يشغل جانبيين من إهتماماتنا في دراسة القانون الدولي و القانون الجنائي معا كما ان هذا الموضوع حيوي و يحتويه الغموض مما اثار عندنا روح الفضول و الاستطلاع العلمي.

أهمية دراسة البحث:

تتناول أهم القوى الفعالة في صنع القرار الدولي وسعيهم للسيطرة على المنطقة التي تنشط بها ظاهرة القرصنة البحرية، إضافة إلى خطورة الظاهرة التي أصبحت مقلقة خاصة و يصعب التحكم فيها.

و الأهم هو الآثار السلبية على الأمن و الإقتصاد الدوليين و تأثيراتها المباشرة على النقل البحري الدولي والتجارة البحرية الدولية كما لا ننسى خطورتها على عدم الاستقرار الامني في الدول العربية.

الهدف من دراسة الموضوع:

كشف حقيقة هذه الظاهرة و أسباب حدوثها بالإضافة إلى أن هذه الدراسة ستبحث في الجهود المبذولة للتصدي لها و كذا النظر في إنعكاساتها على العالم خاصة الوطن العربي وكذلك البحث في الاجراءات و التدابير التي تتخذ للوقاية من آثار القرصنة البحرية إذ إن التطرق لهذه الاخيرة كشف الكثير من أطماع العديد من الدول التي تسعى إلى إعادة إستعمار المنطقة و تدميرها .

الفصل الأول

ظاهرة القرصنة البحرية وعوائق مكافحتها

المبحث الأول: مقومات القرصنة البحرية

إن جريمة القرصنة من أقدم و أخطر الجرائم التي شهدتها التاريخ البشري، فقد عانت حضارات كثيرة إجرامية منذ أن عرف الإنسان ركوب البحر حيث كانت تهدد سلامة الملاحة البحرية وكانت من أهم المناطق التي عرفت هذه الظاهرة المنطقة العربية خاصة منطقة القرن الإفريقي و عدة مناطق من أمريكا اللاتينية وتعددت تعاريف جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: مفهوم القرصنة البحرية

وضع الفقهاء العديد من التعريفات للقرصنة البحرية لكن مع تنامي هذه الظاهرة وشعور الدول بالخطر المترصص بها أبرمت العديد من الإتفاقيات الدولية إذ هي الإعتداءات التي يشنها القراصنة على السفن ولا سيما في خليج عدن وحوض الصومال والمحيط الهندي، وتطال هذه الإعتداءات مساحات شاسعة من البحار، الأمر الذي يجعل منع أعمال القرصنة البحرية صعبا وتلحق القرصنة البحرية الضرر بخطوط الملاحة البحرية وتعرض حياة الملاحين وبجيازة السفن التجارية في جميع أنحاء العالم للخطر إذ تؤثر المئات منهم سنويا.

القرصنة هي سرقة تتم عادة في البحر وأحيانا على الشاطئ. من قبل عميل غير مدفوع من أي دولة أو حكومة .

وتعرف أيضا أنها عمل غير قانوني من أعمال العنف والإجتياز أو أي عمل آخر من أعمال الحرمان أو التجريد يرتكبه لغايات شخصية ملاحو أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة وإعتبره البعض هي " قطع الطريق في البحر".

إذ أن كلمة "القرصنة" للدلالة على أعمال التعرض للناس بالقوة في أسفارهم البحرية او الجوية .

الفرع الأول: تعريف القرصنة البحرية في الفقه الدولي

تتعدد التعريفات لجريمة القرصنة البحرية في الفقه الدولي إذ ذهبت إتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في 29 أبريل عام 1958 والتي تعد أول إتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية إيراد بعض الأفعال التي تشكل جريمة القرصنة دون التعرض لتعريف محدد لها.¹

حيث نصت المادة 15 من الإتفاقية على أنه، يعد من قبيل أعمال القرصنة الأفعال التالية :

¹ - عيسات راضية، القرصنة البحرية و إنعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع: قانون النشاطات البحرية و الساحلية جامعة مولود معمري، تيزي وزو كلية الحقوق و العلوم السياسية ص9.

- أي عمل غير قانوني ينطوي على العنف أو الحجز أو القبض أو السلب يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة و يكون موجها في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة.

- على ذات نهج إتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 ذهبت إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982 إلى تعريف (القرصنة البحرية) من خلال بيان الأعمال المكونة لها، حيث نصت "101" منها على أن جريمة القرصنة هي أي عمل يجرى على إرتكاب أحد الأعمال الموصوفة ويلاحظ على أن المادة حددت المادة "101" أن تكون الأفعال : ضد سفينة أو طائرة في أعالي البحار وذهبت إتفاقية إلى أنه أي عمل يجرى على إرتكاب أحد الأعمال وذهبت المادة "102" القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية أو حكومية أو طائرة تمرد طاقمها، أما المادة "103" تعرف سفينة أو طائرة القرصنة كما إذ كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية

ينون استخدامها لغرض إرتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة "101" أو إذا إستخدمت في إرتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص ترفو هذا العمل .

*أما المشرع الجزائري فقد نص على القرصنة البحرية ضمن الجنايات البحرية التي تمس نظام الملاحة البحرية، وذلك نص المادة "519" من القانون البحري الجزائري إعتبرت أعمال القرصنة وكل فعل قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كل خسارة يتسبب فيها الطاقم أو الركاب و الموجهة ضد كل سفينة أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار¹، مثلها مثل جريمة إختطاف الطائرات بأنها قرصنة وتتم حسب إتفاقيات.²

¹ - نفس المرجع الصفحة 15.

² - جريمة خطف الطائرات، مذكرة مكملة لنيل شهادة ليسانس في العلوم القانونية و الإدارية للسنة الجامعية 2005-2006، جامعة قاصدي مرباح كلية الحقوق، ص33.

الفرع الثاني: تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

فقد ذهبت اتفاقية جنيف لأعالي البحار المبرمة في 29 أبريل عام 1958 و التي تعد أول إتفاقية دولية تتناول القرصنة البحرية (01) إلى إيراد بعض الأفعال التي اشكل جريمة القرصنة دون التعرض لتعريف محدد و ذهب جانب آخر إلى أن القرصنة هي قطع الطرق.

اولا- القرصنة البحرية في معاهدة جنيف حول البحر العالي لعام 1958 :

1- تعتبر إتفاقية جنيف المبرمة في 29 أبريل 1958 و التي أدخلت حيز التنفيذ في 30 سبتمبر 1962 أول إتفاقية دولية تتناول موضوع القرصنة البحرية و تم إقرار عليه عدد من الدول يصل إلى 68 دولة و جاء تعريف القرصنة في المادة 15 منها كما يلي:

- هي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي تقوم بإرتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة و موجهة :
أ) ضد أي سفينة أخرى أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها .

ب) ضد سفينة أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص و الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

ج) ضد سفينة طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الإختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.

2- أي عمل يعد إشتراكا إختيارا في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

3- أي أعمال التحريض أو التسهيل عمدا لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرتين أو من هذه المادة، كما أضافت المادتان 16 و 17 من الإتفاقية حالتين هما: أعمال القرصنة كما حددتها المادة 15 و التي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة تحكم في السيطرة عليها¹، تم تبني هذه الإتفاقية في 29 أبريل 1958 ودخلت حيز النفاذ في 30 سبتمبر 1962.

¹ - حملوي ربيعة. جريمة القرصنة البحرية و آثارها الإقتصادية. الجهود الدولية و الإقليمية لمكافحتها جريمة القرصنة البحرية.

تعد السفينة أو الطائرة في السفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون إلى إستعمالها بقصد إرتكاب عمل من الأعمال التي حددها المادة 15 و تنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد إستعملت لإرتكاب أي هذه الأعمال مادامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المذنبين .

ثانيا- القرصنة البحرية في إتفاقية قانون البحار لعام 1982:

عندما أبرمت إتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 خشيت دول العالم الثالث أن تستأثر الدول الصناعية الكبرى بثروات البحار بسبب ضعف بعض بنود هذه الإتفاقية ، فعملت هذه الدول على إقناع منظمة الأمم المتحدة بضرورة تعديل تعديل هذه الإتفاقية تواصلت الجهود حتى أقرت إتفاقية قانون البحار العام 1982.¹

دخلت إتفاقية " إتفاقية البحار" المبرمة في 1 ديسمبر 1982 حيز التنفيذ رسميا و أصبحت جزءا لا يتجزء من القانون الدولي في 16 نوفمبر 1994 و قد عرفت هذه الإتفاقية القرصنة البحرية في المادة 101 على النحو التالي،

أ) أي عمل من الأعمال التالية يشكل القرصنة.

ب) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الإحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة و يكون موجها :

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

- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ج) أي عمل من أعمال الإشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

¹ - عيسات راضية، نفس المرجع السابق،

د- أي عمل يجرى على إرتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين أو يسهل عن عمد إرتكابها.¹

حيث أن المادة 102 تنص على أنه "القرصنة التي ترتكبتها سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها، إذ إرتكبت أعمال القرصنة الواردة في المادة 101، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها و إستولى على زمام السفينة أو الطائرة، إعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبتها سفينة أو طائرة خاصة.

أما المادة 103 تعرف سفينة أو طائرة كما يلي " تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية فعليه ينون إستخدامها لغرض إرتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101، وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد إستخدمت في إرتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص إقترفو هذا العمل".

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

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

— أن إتفاقية قانون البحار لعام 1982 لم تتضمن تعريف محدد و دقيق للقرصنة البحرية بل إكتفت بتعداد الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة .

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

¹ - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، 2000، ص335.

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

كما تضيف الإتفاقية أن أي عمل من أعمال الإشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة، مما لا شك أن العمل هذه الحالة يكون من قبيل الإشتراك في الجريمة، ويطلق على الشريك وصف المتهم أسوة بالفاعل الأصلي إلا أنه يشترط أن يقوم بالإشتراك طواعية فلو قام بالعمل رغما عنه من خلال إكراه مادي أو معنوي ينتفي عنه وصف الإشتراك .

- أما النطاق المكاني قيد بأعالي البحار أو أي مكان يقع خارج ولاية أية دولة وبالتالي لو إعتمدت سفينة قرصنة على أحد الجزر أو المباني أو الإنشاءات التي تقيمها دولة في أعالي البحار ، فإنه لا يعد مثل هذا العمل من أعمال القرصنة لخضوع تلك المنطقة للإختصاص الإقليمي للدولة صاحبة الولاية على تلك الجزيرة أو المبنى¹.

- نجد تعارض بين المادة 1 من إتفاقية جنيف والمادة 86 من إتفاقية قانون البحار فتحدد أعالي البحار بالنسبة للإتفاقيتين مختلف، مما يعني التعارض في الأحكام التي تطبق على أعمال القرصنة. كما نصت إتفاقية قانون البحار نوع الوساطة المستخدمة ، فالقرصنة البحرية تتخذ أحد الصور التالية:

- قيام طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو الطائرة .
- قيام طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة بالإعتداء على سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة .
- قيام طاقم أو ركاب سفينة حربية أو حكومية أو طائرة حكومية بالتمرد والإعتداء على السفينة ذاتها أو الطائرة.
- حيث أنه المادة 101 من الإتفاقية أن أعمال العنف والإحتجاز لأغراض خاصة.

¹ - محمد نعيم علوة ، موسوعة القانون الدولي العام ، الطبعة الأولى ، مركز الشرق الأوسط النقابي ، 2012 ص192.

ثالثاً- القرصنة البحرية في إتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة لسلامة الملاحة البحرية لعام 1988:

نصت المادة 3 من هذه الإتفاقية على أن أي شخص يرتكب عن عمد و بطريقة قانونية أي عمل من الأعمال التالي ذكرها فيما بعد، وهذه الأفعال هي: الإستيلاء أو محاولة السيطرة على السفينة بالقوة أو التهديد أو ممارسة أي عمل من أعمال العنف ضد شخص على السفينة، وكان هذا الفعل من شأنه أن يعرض سلامة ملاحه السفينة الآمنة للخطر أو يتسبب في إحداث ضرر للسفينة أو بضاعتها، أو وضع أي جهاز أو مادة في تدمير السفينة بأي وسيلة، والتي من شأنها أن تسبب في تدمير السفينة، أو إحداث ضرر فيها أو في البضائع التي على متنها أو يتسبب في تدمير وإحداث أضراراً شديدة في تشغيلها أو يثبت معلومات يعلم أنها غير صحيحة (مزيفة) من شأنها تعرض سلامة ملاحه السفينة للخطر، أو يتسبب أو قتل أي شخص بسبب ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال السابقة .

ونصت المادة 4 من الإتفاقية على أن هذه الإتفاقية ينطبق إذا كانت السفينة تبحر، ومخطط لها أن تبحر في أو خلال ميااد تقع بعد الحد الخارجي للمياه الإقليمية للدولة.

- وقد جرى تعديلاً على هذه الإتفاقية وصدرت من جديد إتفاقية عام 2008 م¹.

- كانت هذه الإتفاقية إضافة إلى المعاهدات السابقة (1950 و 1982) لتطوير القانون الدولي، وسعيًا إلى الحفاظ السلام و الأمن الدويين و توطيد التعاون بين الدول الدول التي عقدت في 10 مارس 1988 بروسيا، حيث إعتبرت أن الاعمال الغير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لتلتحق الضرر بسلامة الأفراد و الممتلكات، وتؤثر بشدة على عمل الخدمات البحرية و تضعف منتقاة الشعوب العالم لسلامة الملاحة البحرية و بعد أن آمنت كل الأطراف بالحاجة الملحة إلى تطوير

¹ - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا قسم العدالة الجنائية، تخصص السياسة الجنائية، القرصنة البحرية على السفن، دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية، إعداد علي بن عبد الله الملحم، السنة الجامعية، 2008م.

التعاون الدولي في ميدان إستنباط إجراءات فعالة و عملية المحاكمة و معاقبة الأعمال غير المشروعة ضد الملاحة البحرية .

- مفهوم القرصنة البحرية وفقا لمدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن غربي المحيط الهندي وخليج عدن :

- تبنت مدونة السلوك المفاهيم السابقة للقرصنة عن الأفعال المجرمة في الإتفاقيات السابقة.¹
 - ونهني مما سبق إلى تكوين مفهوم شامل للقرصنة البحرية يحتوي على الأعمدة الأساسية المكونة للجريمة و يمكن إعتبار القرصنة البحرية هي أي عمل من أعمال العنف أو الإحتجاز أو النهب أو السلب بطريقة غير مشروعة ترتكب بغية تحقيق منافع و أغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة في أعالي البحار أو ضد الأشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة.²

الفرع الثالث: تمييز القرصنة البحرية عن باقي الجرائم المشابهة لها

إن شيوع الحوادث ذات الخطر العام وتنوعها وتعدد أهدافها و إختلاف وسائلها و طرقها قد أدى إلى الخلط بين بعضها البعض و عليه سوف نحاول التمييز بين القرصنة و غيرها من الجرائم الشائع الخلط بينها.

أولاً- القرصنة البحرية و أعمال الثوار:

هناك خلط كبير من أعمال القرصنة و الأعمال التي يرتكبها البحارة الثائرون فقد لجأت بعض الدول إلى وصف مثل هذه الأعمال بالقرصنة³، وقد لاحظت لجنة القانون الدولي فرقا ظاهرا بين القرصنة و بين أعمال الثوار و رأت أن أعمال العنف التي يرتكبها طاقم سفينة ما أو ركبها أثناء وجودها في أعالي البحار تكون موجهة ضد السفينة نفسها أو ضد الأشخاص أو البضائع التي تحملها أو ضد سفن الدولة التي يثورون عليها لاتشكل حالة قرصنة، إنما هي أعمال ثورية والجهة المختصة

1 - محمد سلامة مسلم - نفس المرجع - ص 42.

2 - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010، ص 33.

3 - محمد سلامة الدويك، مرجع سابق، ص 200.

باتخاذ الإجراءات ضد المتمردين هي دولة علم السفينة المتمردة¹، وأعمال الثوار قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي يوجه إليها هذه الأعمال، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق من قبل الدولة التي اعترفت بالثورة، وتبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الغرض سفن قرصنة، إذ لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يجب التفرقة بين فرضين:

الفرضية الأولى: يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم ضد سفن الدولة الثائرين عليها في هذه الحالة لا يجوز للدولة أن تتدخل في هذه العمليات مادام أنها لا تتعدى إلى سفن الغير .

الفرضية الثانية: وهو الذي يوجه فيه الثوار أعمال العنف على السفن التابعة لدول أخرى، فإن هذه الأعمال تعتبر من قبيل القرصنة البحرية مادام أنه يمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة تهدد الأمن و سلامة الملاحة البحرية .

ثانياً- القرصنة البحرية والجريمة السياسية:

- يقصد بالجريمة السياسية : الفعل الذي يتجه نحو الإضرار بالسلطة العامة أو بالأجهزة و المؤسسات الحكومية التي تتولى تصريف شؤون البلاد إذا وقع ذلك الفعل بدافع سياسي.²

- و يعنى بالدافع السياسي الرغبة في الإصطلاح والتدابير الأمثل لشأن أو أكثر من شؤون الدولة تحقيقاً للمصلحة الوطنية .

- للجريمة السياسية معيارين هما المعيار الشخصي (الباعث على ارتكاب الجريمة) والمعيار الموضوعي (طبيعة الحق المتعدى عليه).

- فهناك إختلاف بين القرصنة البحرية و بين الجريمة السياسية و يتمثل في "الدافع السياسي" الذي هو جوهر هذه الجريمة.³

ثالثاً- القرصنة البحرية و السطو المسلح:

عرفت الأنظمة البحرية الدولية في قرارها رقم 0922 /22 في عام 2001 كما يلي:

1 - محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، مصر، 1985، ص 187.

2 - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق 189.

3 - محمد طلعت الغنيمي، نفس المرجع سابق، ص 191.

- أي عمل غير مشروع من أعمال العنف الإحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجها ضد سفينة أو أشخاص أو ممتلكات على متن السفينة و يقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول.¹

- الفرق بين السطو المسلح والقرصنة البحرية يكمن في مكان وقوع الجريمة و يترتب على هذا التفريق أثر قانوني يتعلق بحق القبض على مرتكبي الجريمة في حالة السطو المسلح يكون من حق الدولة صاحبة الولاية على المياه، أما في حالة القرصنة البحرية فالحق مشروع لأية دولة بواسطة سفنها الحربية²، ومن جانب آخر فإنه كلا من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن يعد جريمة ومخالفة قانونية فالأولى مخالفة للقانون الدولي والثانية مخالفة للقانون المحلي³، فالسطو المسلح يعتبر قرصنة من الناحية التقنية .

رابعاً-القرصنة البحرية والجريمة المنظمة:

الجريمة المنظمة هي ذلك الإجرام الذي يأخذ طابع الإحتراف المعتمد على التخطيط المحكم و التنفيذ الدقيق والمدعم بإمكانيات مادية تمكنه من تحقيق أغراض مستخدما في كل الوسائل المشروعة والغير مشروعة معتمدا في ذلك على قاعدة من المجرمين المحترفين الذين يمثلون الوجه المباشر للجريمة.

فالجريمة المنظمة والقرصنة البحرية يشتركان في كونهما نشاطات تنظيمية سرية معقدة، وهناك تماثل في الهياكل التنظيمية للإجرام المنظم والقرصنة البحرية يشتركان في كونهما نشاطات تنظيمية سرية معقدة، و هناك تماثل في الهياكل التنظيمية للإجرام المنظم والقرصنة البحرية في طبيعتها العابرة للحدود ووسائلها غير المشروعة، ويختلفان في كون القرصنة تسعى إلى تحقيق أهداف مالية، أما الجريمة المنظمة فههدفها هو الثراء كالمافيا الإيطالية.⁴

1 - عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية منشأة المعارف، مصر، سنة 1999، ص33.

2 - عبد المنعم محمد داود، مرجع سابق، ص53.

3 - صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحاردراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة للبحار لسنة 1982، دار النهضة العربية، لبنان، 2001، ص

95.

4 - صلاح الدين عامر-نفس المرجع السابق، ص 97، ص 99.

وعموماً أصبحت القرصنة البحرية تمارس من طرف جماعات خطيرة منظمة و لها صفة الجماعية و لديها القدرة على الارتباط بتنظيمات الجريمة الدولية المنظمة .

خامساً- القرصنة البحرية و الإرهاب :

يثير مجرد الكلام الكلام عن الإرهاب عدة تساؤلات وجدال سبب المشكلات التي تحيط بتعريف هذه الظاهرة وتحديد واقعها وأبعادها، فهناك صلة قوية بين الإرهاب والقرصنة البحرية و شبه كبير بينهما ف جرائم القرصنة البحرية هي صورة خاصة من صور الجرائم الإرهابية وهذا ما تؤكدته المادة 03 من الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب، حيث نصت الفقرة¹، منها على أنه " كما تعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 ما يتعلق منها بالقرصنة البحرية(1).

المطلب الثاني: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية

حيث أنه في هذا الفرع سنحاول التطرق إلى تكييف القرصنة البحرية كجريمة قائمة بذاتها ولها أركانها الخاصة بها، والميزة التي تميزها وهي صفة الجريمة الدولية.

الفرع الأول: القرصنة البحرية جريمة قائمة بذاتها

بما أن جريمة القرصنة البحرية هي إحدى الجرائم الخطيرة في القانون الدولي الجنائي، فقد قام الأساس القانوني لتجريمها في الجنائي الدولي على منع أفعال السلب والنهب و الإحتجاز و الإختطاف و الإعتداء و غيرها من الأفعال التي تلحق الضرر بالأفراد و الأموال في البحار العالية، و هذا مادفع المجتمع الدولي لمحاربة جريمة القرصنة ، حيث تعد هذه الجريمة من أولى الجرائم التي قام عليها مبدأ الإختصاص العالمي لمحاربتها.

تعتبر القرصنة البحرية أو اللصوصية البحرية جريمة دولية مند أقدم العصور والقرصنة البحرية بما تعنيه في أبسط صورها من نهب وسلب وإحتجاز غير مشروع للسفن تشكل إعتداء خطيراً على مبدأ حرية الملاحة في البحار، و مايستلزمه إحترام مبدأ "حرية الملاحة في البحار" من توفير الأمن والأمان

¹ - حسام الدين بوعيسى، القرصنة البحرية و تأثيراتها على المنطقة العربية، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012، ص34 .

والسلامة للملاحة البحرية، وسنحاول التطرق بشيء من التفصيل للآركان جريمة القرصنة البحرية بشكل عام كونها جريمة في القانون الداخلي.

جريمة القرصنة البحرية شأنها شأن أي جريمة يستوجب قيامها على ركنين أساسيين هما: الركن المادي والركن المعنوي، ويضيف فقهاء القانون الدولي ركنًا ثالثًا وهو الركن الدولي.

أولاً- الركن المادي :

يمثل الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية في أعمال العنف المادي التي تؤدي إلى النتيجة المقصودة، ويتألف هذا الركن من عناصر ثلاثة هي:¹

✓ السلوك الإجرامي .

✓ النتيجة والعلاقة السببية بين السلوك الإجرامي والنتيجة المقصودة .

✓ وتتصف أعمال العنف المادي في جريمة القرصنة البحرية بصفتين هما.

الصفة الأولى: إن الفعل المادي في جريمة القرصنة البحرية يجب أن يكون عنيفًا والعنف هنا قد يكون ماديًا مباشرًا، وقد يكون معنويًا.

- وفي تحديد مفهوم العنف يقول بعض شراح القانون: " إن العنف لا يختلف في نطاق القانون لدولي عن نطاق القانون الجنائي الوطني " فهو كل وسيلة قسرية لمنع المجني عليه عن مقاومة، 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 منها السيطرة على السفينة والإستيلاء على ما فيها من أموال، لأن كل إستيلاء أو حجب للسفينة أو للطائرة يمكن أن يكون بكل الوسائل التي ما ينبغي ان تقف عند حد افعال العنف بل بكل وسيلة احدى تؤدي الى عنف يقع على السفينة او على الطائرة وعن طريقه يمكن سلب الامور التي على متنها ويهذا اخذت اتفاقية جنيف الاعالي البحار لعام 1958 واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.²

1 - محمود الحاج حمود ، القانون الدولي للبحار، دار الشقافة، الأردن، 2008، ص66.

2 - محمود الحاج حمود، نفس المرجع السابق، ص75.

الصفة الثانية: ومع إتصاف الفعل المادي بالعنف يجب أن يتصف بالمجاهرة وهذا ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن السرقة من السفن والتي تتم خفيه فالسلوك الإجرامي في جرة القرصنة البحرية يتمثل في العمل العنيف الذي يقوم به طاقم أو بحارة السفينة ضد سفينة أخرى بهدف السطو والإعتداء، والنتيجة المقصوده هي ما ينجم عن هذا الفعل من سلب أموال وإصابات وأضرار، العلاقة السببية هي الرابطة التي تربط ما بين الفعل العنيف والنتيجة المقصوده. 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، وقد أخذت بذلك إتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 وإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، ويشترط أيضا لإكمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان خارج سلطة أي دولة.¹

ثانيا- الركن المعنوي:

الركن المعنوي في هذه الجريمة يتمثل في ضرورة توافر القصد الجنائي لإرتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة، إذ أن جريمة القرصنة البحرية هيمن الجرائم العمدية التي يجب أن تتوافر فيها القصد لدى مرتكبها، أي بمعنى أن تكون إرادة الجاني قد إتجهت لإرتكاب الجريمة مع العلم بما سترتب عليها من نتائج.²

ويذهب بعض فقهاء القانون إلى الإكتفاء بالمظهر المادي للفعل الغير مشروع دون الغوص في أعماقه وبحث دوافعه وذلك لأنه يصعب التفرقة بين الجريمة السياسية وبين الجرائم العادية . ويذهب بعض شرائح القانون إلى وجوب توافر القصد الجنائي لدى فاعلها، مع تمثّل نتائج أفعالها من قبل، فضلا عن توافر هذا القصد يجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في

¹ - عبد المنعم محمد داود-مرجع سابق ص 78.

² - أحمد علو، القرصنة البحرية جريمة عالمية مجلة الجيش اللبناني، العدد 283، بتاريخ 2009/04/22، ص34.

نية الكسب الخاص تعني إنتهاز القرصنة البحرية والأعمال السياسية أو التي تكون ذات هدف سياسي.¹

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 أن هناك من بين فقهاء القانون الدولي من يرى أنه يكفي لقيام جريمة القرصنة البحرية وجود القصد الجنائي العام، هو إرتكاب الأفعال مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في البحر بمخالفة القانون الدولي ولا يشترط أن يوجد بجانب هذا القصد الجنائي العام نية خاصة أو قصد جنائي خاص.² وهناك من يرى أن سبب خطورة هذه الجريمة من ضرورة توفر القصد الجنائي الخاص وهو هدف تملك الأموال المستولى عليها من فعل القرصنة والظهور عليها بمظهر المالك إضافة إلى عنصري العلم والإرادة.

الفرع الثاني: القرصنة البحرية جريمة دولية

إن الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية و يجعلها تتصف بالصفة الدولية ويتوافر الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية إذا إرتكب إعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الدولي الجنائي، ويستمد هذا الركن وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الإعتداء أو يحميها القانون الدولي³، حيث يهتم القانون الدولي بحماية الحقوق والمصالح الدولية.

وعليه فإن 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 أن الفقه الدولي قد إعتد أكثر من معيار للركن المادي.⁴

1 - محمد صفوت الزيات، القرصنة البحرية في ال قرن الإفريقي، مركز الإمارات للدراسات الإمارات العربية، 2008، ص95.

2 - سيدة يوسف الطريفي، الأثر الإقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحرا، دار وائل للنشر، الأردن 2006، ص37.

3 - عمراني نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها. مجلة البحوث القانونية، مصر، 2006، العدد6، ص173.

4 - حسام الدين الأحمّد، جرائم القرصنة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، 2010 ص111.

وأهم معيار معتمد الآن هو معيار "المصلحة الدولية" لما يتصف به من تطور ومرونة في القانون الدولي العام، فهو معيار مرن ومن شأنه تحقيق أمن وإستقرار المجتمع الدولي، وتحتم الضرورة للأخذ به ألا وهو معيار المساس بالمصالح الدولية وذلك للترقية بين الجريمة الدولية والجريمة الوطنية، ومن هنا هذا فالجريمة تعد جريمة دولية التي يحميها القانون الجنائي الدولي، بينما تكون داخلية، إذا لم يكن من شأن ذلك المساس بمصلحة دولية يحرص المجتمع الدولي على حمايتها وعدم المساس بها.

- 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 أن المصلحة الجديرة بالحماية الجنائية التي يصعب عليها القانون الجنائي الدولي تتمثل في الحفاظ على الركائز الأساسية لكيان المجتمع الدولي أو بالدعائم المعززة لهذه الركائز.

- لدى تعدد 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، فأى مساس بحق المجتمع الدولي في الحفاظ على أمنه وسلامته من شأنه لأن يضفي على السلوك الغير مشروع وصف الجريمة الدولية، فالمصلحة هي محل الحماية الجنائية الدولية.¹

المطلب الثالث: أسباب ظهور و تفشي ظاهرة القرصنة البحرية

تعد أعمال العنف البحري من أهم و أخطر المشكلات التي تهدد سلامة الملاحة البحرية وهذه المشكلة ترجع إلى عدة أسباب وعوامل دفعت القراصنة إلى إرتكاب هذه الجريمة، وهي متعددة ويمكن تلخيصها فيما يلي:

¹ - حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص122، ص125.

الفرع الأول: ظروف مادية

أولاً- الظروف الاقتصادية:

الهدف من عمليات القرصنة البحرية تحقيق إقتصادية شخصية، فظلا عن ذلك الفقر والحشية من الإفلاس كانت وراء إنضمام العديد من سكان السواحل التي يقطن بها القراصنة، إلى عمليات القرصنة، إضافة إلى الفقر والظروف الإقتصادية السيئة التي قد تكون السبب في عمليات القرصنة، فإن الطمع والجشع يعد سبب آخر لعمليات القرصنة البحرية.¹

ويعتبر الطمع من أخطر أسباب القرصنة البحرية، وذلك لأنه ينبئ عن خطورة إجرامية لدى المرتكب لهذا الفعل، حيث يهدف غالبية القراصنة للحصول على المال سواء بسرقة أو أخذه عنوة. كما أن تدهور الحالة الإقتصادية في العديد من الدول مثل الصومال، كانت سبب في تغيير الكثير من المتهنين لحرفة الصيد لنشاطهم وإحترافهم أعمال القرصنة البحرية، لسهولة الحصول على المال، حتى أصبح عمل القرصنة من الأعمال العادية لدى العامة في بعض المناطق.²

ثانياً- الأهمية الإستراتيجية للمنطقة البحرية:

قد تكون الأهمية الإستراتيجية للمنطقة البحرية من أسباب القرصنة البحرية، فعلى سبيل الذكر، فإن القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، تتركز في مناطق تتميز بأنها ممرات بحرية ضيقة كما في بحر الصين، والتي تمر فيها ما يقارب 50 % من السفن البخارية العالمية، وقد قدرت الخسائر الإقتصادية الناشئة عن عملية القرصنة في الخمس سنوات الأخيرة للدول التي وقعت فيها مما يزيد عن 21 بليون دولار.

¹ - مايا خاطر، الإطار القانوني لجرمة القرصنة البحرية ، مجلة جامعية دمشق للعلوم القانونية، المجلد 27، العدد الرابع 2011 ، ص 267.

² - عمر يحي أحمد، القرصنة البحرية في الصومال، دار وائل للنشر، الأردن، 2002.

ثالثا- إزدهار الحركة البخارية والتطور التقني في صناعة السفن:

أدت الحركة البخارية الكبيرة في الدول في العصر الحالي إلى زيادة عمليات القرصنة، بالإضافة إلى ذلك التطور الفني والتقني في السفن مما سهل عملية القرصنة البحرية.

رابعا- الإرهاب:

الإرهاب هو استخدام متعمد للوسائل القادرة على إيجاد خطر مشترك للإرتكاب فعل يعرض الحياة للخطر، ويعد الإرهاب سببا للقرصنة البحرية، بل قد تكون القرصنة البحرية صورة من صور الإرهاب، لذلك يطلق المكتب البحري الدولي على عمليات القرصنة بوسائل إرهابية السرقة بالقوة.¹

خامسا- العصابات المنظمة:

تتركب القرصنة البحرية من عصابات منظمة تدبر لهذه الجريمة، ولذلك يطلق عليها وصف الجريمة المنظمة، ونظرا لأهمية الجريمة المنظمة فقد تم إبرام إتفاقية دولية لمكافحة الجريمة المنظمة ، فالعصابات هي التي ترتكب الجريمة المنظمة ومن أهم هذه الجرائم المنظمة القرصنة البحرية مما يتوجب تكثيف الجهود من أجل محاربتها.

الفرع الثاني: ظروف سياسية، امنية و قانونية

اولا- الحروب والتراعات السياسية والدينية:

لعل السبب الرئيسي لظهور القرصنة البحرية المنظمة يكمن في كثرة الحروب في العصور الوسطى، كما أن من الأسباب التي أدت إلى القرصنة الأسباب الدينية.

حيث إعتبر الملوك الأوروبيون المحاربون المسلمين بمثابة قراصنة وكانو يمتحون القراصنة المالطيين التراخيص لمهاجمة السفن التي تنتمي إلى الدول الإسلامية كذلك فإن الخلافات السياسية في الدولة ومنها التمرد يؤدي إلى خلق العصابات المنظمة كما في الصومال، حيث يرى البعض أن الخلافات

¹ - الدغمة محمد إبراهيم ، نفس المرجع السابق، ص 72.

السياسية كانت وراء ظهور القرصنة في الصومال وخليج عدن، فضلا عن ذلك فإن ثروات بحرية معينة في أماكن معينة في البحر يمكن أن تكون سبب في القرصنة البحرية.¹

ثانيا- الدفاعات الأمنية الضعيفة في السفن:

من الأسباب التي من الممكن أن تؤدي إلى القرصنة البحرية، الدفاعات الأمنية الضعيفة على السفينة، حيث لا يوجد تسليح على السفن التجارية سوى خراطيم المياه في المقابل يكون تسليح القراصنة متقدماً، وفي بعض الأحيان قد لا يكون مستغلو السفن على دراية كافية بالأسلحة التي يمكن استخدامها.²

ثالثا- ضعف الإجراءات الأمنية في الموانئ:

قد يؤدي ضعف الإجراءات الأمنية في الموانئ أو في منطقة الخطاف إلى تسهيل عملية القرصنة البحرية، وهذا السبب يشترط فيه وجود مهارة كبيرة من القراصنة في تسلق السفينة، وضعف الرقابة من سلطات الدولة في الموانئ. كما نجد سببا آخر وهو الصعوبات الأمنية في بعض الدول مثل التزاع الحدودي مما يخلق ثغرة أمنية وعدم التعاون الأمني بين دولتين.

رابعا- عدم إهتمام بعض الحكومات بأعمال القرصنة:

ويغني بذلك عدم وجود ردع لمرتكبي الجريمة، سواء كان الردع خاص بتوقيع العقوبة عليه أو الردع العام لغيره من مرتكبي مثل هذه الجرائم فإذا غضت الحكومة الطرف عن هذه الأفعال، فإن ذلك يكون باعثا لمرتكبي هذه الأفعال على إرتكابها، وكذلك نجد من بين الأسباب المهمة هو إهمال المضرورة في التبليغ عن القرصنة، وبالنسبة لجريمة القرصنة لما لها من خصوصية خاصة، حيث تمس السفينة من الناحية التجارية والإقتصادية بالنسبة لملكها أولا، فإنه غالبا ما يرفض ربان السفينة بناء على أمر صادر له من مالها وذلك خوفا من إنتقام القراصنة أو عدم دفع أقساط التأمين.

¹ - أحمد إسكندري و محمد ناصر أبوغزالة - القانون الدولي العام - المجال الوطني - مطبعة الكاهنة - الزائر - 1988 - ص 66.

² - الدغمة محمد إبراهيم، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، لبنان، 1998، ص 63.

خامساً- الفراغ التشريعي: يمثل الفراغ التشريعي سبب من أهم أسباب القرصنة البحرية، ففي غالبية الدول لا يوجد تنظيم قانوني خاص بها، مما يجعل كثير من القراصنة يتشجعون على ارتكاب هذه الجريمة، كما تصطدم هذه الأخيرة بقاعدة المشروعية وهي: " لا جريمة ولا عقوبة إلا بنص قانوني".

المبحث الثاني: عوائق مكافحة جريمة القرصنة البحرية

تعرف ظاهرة القرصنة البحرية من أقدم جرائم سلب الأموال والخطف وترجع حدودها إلى الوقت الذي تمكن فيه الإنسان من ركوب البحر ومارس العديد من البشر وعلى مر العصور ظهرت جريمة القرصنة البحرية وإختلفت من عصر إلى آخر وقد إتفق المجتمع الدولي على خطورتها والآن العديد من الدول تعاني جريمة القرصنة وما تصادفه من عوائق وإجتهدت عدة إتفاقيات لمكافحتها. في هذا المبحث سنتطرق إلى العوائق الميدانية التي تواجه التصدي لجريمة القرصنة البحرية، فهاته العوائق نجدها متنوعة وتمس جوانب عديدة مما يعرقل سبل مكافحتها بشكل أفضل.

المطلب الأول: القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

في هذا المطلب سنركز بشكل تفصيلي على القيود الميدانية والعوائق المرتبطة بالبيئة البحرية.

الفرع الأول: القيود الميدانية لمواجهة القرصنة البحرية

إن إجراءات وأعمال التضييق والتقييد الذي أتت به إتفاقية قانون البحار، والذي جاء ليحد من الجهود الدولية الفعالة لمكافحة خطر القرصنة البحرية، حيث تقتصر الإتفاقية حدوث فعل القرصنة في أعالي البحار، وتقييد أيضا الإتفاقية الهدف من العنف والإحتجاز المسلح في تحقيق مصالح ومنافع شخصية للقائمين بذلك.¹

ومن هنا فإنه من الضروري تعديل الإتفاقية لتتواءم مع التطور والخطورة من جانب القائمين بأعمال القرصنة والسطو المسلح، وذلك ليتمدد وصف فعل القرصنة من جريمة دولية إلى المياة الإقليمية، خاصة لمجابهة الحالات التي لا تستطيع فيها الدول المنهارة أو الفاشلة (الصومال مثلا) أن تواجه هذه الأعمال داخل مياها الإقليمية أو حين تقوم بعض من هذه الكيانات مثل: (إقليم بونت

¹ - الطائر أحمد عادل، القانون الدولي العام، دار الميسرة للنشر، الأردن، 2013، ص 36-37.

لاند الذي يقع ضمن إقليمه ميناء آبل)، الذي يعد المعقل الرئيسي للقرصنة يدعم ورعاية هؤلاء القرصنة الذين يرتكبون هذه الاعمال قبالة السواحل ذلك الإقليم.¹

فحين ترسل السفن الدولية لمواجهة القرصنة، فليس بمقدور هذه السفن بموجب إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار أن تتعقب القرصنة أو تفيض عليهم عند دخولهم المياه الإقليمية للدول، وتكون المياه الإقليمية في هذه الحالة ملاذ آمنة للقرصنة، تجعلهم يهربون ويقتلون ولا تستطيع سفن الدول التي تطاردهم لإعتقالهم فيعودون لتكرار الجرم نفسه مرة ثانية.

ويرى البعض ضرورة ألا يقتصر الهدف من أعمال القرصنة، تحقيق منافع شخصية للقائمين بذلك العمل، بل يجب أن يمتد ليشمل تحقيق أهداف ومصالح سياسية لهؤلاء الأشخاص، ومن ثم فإن هذه التعديلات تنصب في مصلحة دعم الجهود الدولية لمكافحة هذا الخطر الداهم، ونتيجة للتغيرات التي يستغلها من يقومون بأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية كمثال قامت العديد من الدول الإفريقية مؤخرا في شهر يونيو 2009 ، بتوقيع قانون سلوك إقليمي يهدف لإلحاق النهب المسلح للسفن بمحاذاة سواحل الصومال، وعلى الرغم من التواجد البحري الحربي المكثف في الكثير من مناطق العالم نبقى عملية القرصنة متواصلة مادام المجتمع الدولي يتجاهل عن عمد الازمات التي تمس بعض الدول وخاصة دولة الصومال والتي كان من إفرازاتها أعمال القرصنة.²

الفرع الثاني: العوائق المرتبطة بالجانب البحري

من المعروف أن المجال البحري الذي ينشط فيه القرصنة واسع المدى ويصعب مراقبته، فمثلا خليج عدن المطل على اليمن والصومال يمتد على مساحة واسعة حيث يبلغ طوله 750 كم وعرضه 250 كم، ومساحته 1800 م²، وبالتالي يصعب السيطرة عليه.³

1 - عيسات راضية ، القرصنة البحرية و إنعكاساتها على الأمن البحري ، مذكرة ماجستير، قانون النشاطات البحرية ، جامعة ملود معملي ، تيزي وزو، كلية الحقوق، 2010/2015، ص102.

2 - عيسات راضية، نفس المرجع السابق، ص 102-104.

3 - عبد المعمر محمد داود، مرجع سابق، ص113.

بالإضافة إلى الخاصية الفيزيائية للبحار والسواحل التي توفر بيئة ملائمة لعمليات القرصنة الحربية، نجد أن هؤلاء القراصنة على معرفة جيدة بكافة المناطق البحرية مما يصعب من عملية متابعتهم، وقد زاد من صعوبة الأمر عدم التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية، فالأخيرة أن أمن البحر مسؤولية الدول المطلة عليه، في حين أن الدول الكبرى تهتم بحماية سفنها الخاصة فقط وتحرك دون إعتبار لهذا الحق.¹

كما أن صعوبة التعرف على هوية القراصنة يعرقل عملية محاربة القرصنة البحرية خاصة في سواحل الصومال وخليج عدن، وهذا راجع لكون معظم السفن الحربية المستعملة في محاربة القرصنة في البحار عموماً كبيرة الحجم وثقيلة الحركة، على عكس زوارق القراصنة الصغيرة التي تمتاز بالسرعة والمرونة

إلى جانب المساحة الكبيرة التي يعمل فيها القراصنة والتي تشكل إحدى التحديات الرئيسية لمواجهة عملية القرصنة، تمكنم القراصنة مع مرور الوقت من تأمين مستلزماتهم القتالية ليحين حصولهم على أسلحة متطورة ومعدات إلكترونية حديثة تمكنهم من الإتصال عبر الأقمار الصناعية مما يصعب من رصدهم وتتبع آثارهم، كما أن القراصنة في الوقت الحالي يمتلكون تكنولوجيا حديثة وجزءاً ومستشارين للإستفادة منهم، علاوة على ذلك فإن القراصنة يعملون بمفردهم أو بشكل عشوائي فهم يعملون بشكل منظم ودقيق، ويتعامل هؤلاء القراصنة فيما بينهم بأسماء مستعارة، ويتلقون الأوامر من رؤسائهم بلغة أقرب إلى الشفرة مما يصعب من عملية رصدهم وتتبعهم.

الفرع الثالث: العوائق المرتبطة ببيئة القراصنة (تزايد عدد الأطراف المستفيدة)

إستغلت الدول الغربية وإنعدام الأمن في بعض مناطق العالم كالصومال وخليج عدن كمثال، فدفعت سفنها التجارية إلى المياه العتية بالسلك بطرق ووسائل غير قانونية ودون مراعاة للبيئة البحرية وشروط الإصطياد المعمول بها دولياً، بالإضافة إلى رمي النفايات النووية داخل المياه الإقليمية لبعض

¹ - حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 110.

الدول¹، فمنع تنامي ظاهرة القرصنة البحرية دخلت أطراف مختلفة على الخط وإتسعت شبكة المستفيدين من القرصنة، فإلى جانب المستفيد المباشر وهم القراصنة، هناك شكوك كثيرة تدور حول بعض الأطراف في حكومات بعض الدول التي تقع في أماكن التزاعات مثل الصومام مثلا تعتبر أكثر منطقة تنشر فيها القرصنة البحرية، فالواقع أن هناك مؤشرات عديدة تبين عدم جدية القوى الكبرى في مكافحة ظاهرة القرصنة البحرية نظرا لإمتلاكها كل وسائل المكافحة الحديثة، لذا فإنه من غير المستعيد أن يكون الهدف الحقيقي لهذه القوات التي نحارب عملية القرصنة في بعض المناطق وخاصة الصومالية الإستفادة من ظاهرة القرصنة البحرية، التي إستطاعت أن تخلق شبكة واسعة من المصالح المتداخلة بين عدة أطراف، يههما إستمرار الظاهرة، ويبقى المثال الصومالي خير دليل لما ذكرناه سابقا.²

المطلب الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

نجد من عقبات مكافحة القرصنة البحرية الإقتناع المسبق لدى القراصنة بان المخاطر التي يتعرضون لها من جراء قيامهم بأعمال القرصنة ضئيلة مقارنة بالفوائد المتحصل عليها، وستحاول في هذا المطلب التطرق إلى العوائق القانونية سواء على المستوى الدولي وعلى المستوى الداخلي وكل ذلك متعلق بالإتفاقيات الدولية والتشريع الداخلي للدول.

الفرع الأول: قيود قانونية على المستوى الدولي

أهم عائق قانوني يراه فقهاء القانون الدولي هو في الإتفاقية الدولية لمكافحة فعل القرصنة في حد ذاتها، حيث تقتصر الإتفاقية على حدوث فعل القرصنة في اعالي البحار، وتفيد أيضا الإتفاقية الهدف من العنف واحتجاز المسلح في تحقيق مصالح ومنافع شخصية للقائمين بذلك.

فلا بد من تعديل الإتفاقية لتواكب التطور والخطورة من جانب القائمين بأعمال القرصنة والسطو المسلح، فجريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي، بإضافة إلى ذلك القيود التي

¹ - عيسات راضية، مرجع سابق، ص 106.

² - محمد بوسلطان، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008، ص 77.

نفرضا المنظمات الدولية والمتمثلة في قوانين حقوق الإنسان الدولية، والتي تحد من إستخدام العنف وتوجب ضرورة توفير محاكمات عادلة للأسرى، لأن قوانين انسان الروبية تمنع تسليم القراصنة السرى للدول، فسلوك الدول الروبية يبدو متساهلا في المقابل مع القراصنة الأسرى.¹

كما نجد مشكلا آخر يتمثل في الطبيعة الدفاعية للردود العملية الدولية حيث الإكتفاء بالعمليات البحرية امام السواحل فقط في ظل محددات قانونية تمنع التدخل في شؤون الدول. بالإضافة إلى تقييد والتطبيق الذي جاءت به إتفاقية البحار العام 1982 و المتمثل منع تتبع السفن في المياه الإقليمية للدول.²

الفرع الثاني: قيود قانونية على المستوى الداخلي للدول

وأهم عائق هو قصور معظم التشريعات الداخلية الخاصة بمكافحة القرصنة البحرية، فعلى سبيل المثال لا توجد إلا أربع دول أوروبية من بين دول الإتحاد الأوروبي، ألمانيا، هولندا، السويد، فنلندا، التي تسمح قوانينها الداخلية يتتبع القراصنة و ضبطهم و محاكمتهم أمام عليها، بينما نجد معظم الدول تقرر عدم مباشرة الدولة لإختصاصها القضائي لمحكمة و معاقبة القراصنة إلا إذا كانت السفن المعتدى عليها أو الأشخاص المجني عليهم يحملون حيشة الدول، أو في حالة إعتداء القراصنة على مصالح الأشخاص الطبيعة أو المعنوية التي تحمل جنسية الدولة، أو كان المتهمون بالقرصنة البحرية يحملون جنسية الدولة.

ونجد مشكل المادة 101 من إتفاقية البحار لعام 1982 أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار وفي مكان يقع خارج ولاية أية دولة، يجعل مكان وقوع الجريمة ركنا من أركانها بينما تحديد المكان يقع في الإختصاص القضائي والقانوني.³

¹ - حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات و الإتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي، لبنان، 2010، ص93.

² - حسام الدين الأحمد، نفس المرجع السابق، ص 95.

³ - محمد العناني-القرصنة و مكافحتها في القانون الدولي-دار النهضة العربية-لبنان 2009-ص37.

كما أنه تعريق الوارد في المادة 101 لا يكيّف بعض الأعمال على أساس أنها أعمال قرصنة بحرية من وجهة نظر القانون الدولي فهي تقع ضمن فئة (أعمال السطو المسلح) و لذلك فالتعريف يخرج عددا من أعمال العنف ضد وخاصة الواقعة في الموانئ و المياه الإقليمية من أعمال القرصنة البحرية من وجهة نظر القانون الدولي فهو يعرقل محاربتها في المياه الإقليمية للدول. وعموما هناك الكثير من العوائق الواجب العمل على تصحيحها فيما يتعلق في الجانب القانوني وذلك بإشترك الجزاء والقانونيين من أجل الوصول إلى نصوص قانونية شاملة.

الفصل الثاني

سبل مكافحة القرصنة البحرية وآثارها

نظرا لارتفاع القيمة المادية للسفن وما تحمله من بضائع ومنقولات، فقد كرس طائفة من المجرمين - وعلى مر العصور- نشاطاتها الإجرامية ضد السفن المبحرة، حيث يقومون بالاستيلاء علىها وسلب ونهب ما بها من منقولات وبضائع، ويقومون بأخذ ركابها وطاقمها كرهائن ليساوموا بعد ذلك على قيمة دينهم مع المعنيين، وقد ينتج أحيانا عن هذه العمليات أعمال خطف وقتل وتعذيب لركاب السفن المسلوقة.

وقد عرف التاريخ منذ زمن بعيد هذه الجريمة باسم القرصنة البحرية وكرست المجتمعات الدولية جهودها من أجل قمعها والقضاء على مرتكبيها.

وأمام التنامي المتزايد لجريمة القرصنة البحرية وشعور الدول بالخطر المترصص بها في أعالي البحار تم اتخاذ العديد من الاجراءات لقمعها على الصعيدين الدولي والاقليمي، نظرا لما لهذه الجريمة من انعكاسات سلبية على التجارة، والاقتصاد، ولما يصيب الضحايا فيها من أضرار وخسائر، خاصة عند الاستيلاء على ناقلات النفط أو السفن المحملة بالبضائع .

سنحاول من خلال هذا الفصل التطرق للجهود الدولية والاقليمية والعربية المبذولة لقمع هذه الجريمة الخطيرة في المبحث الأول ، كما سنتطرق في المبحث الثاني إلى الإنعكاسات والآثار الناتجة عن تزايد و إنتشار هجمات القراصنة في البحار ضد السفن على جميع الأصعدة.

المبحث الأول: التعاون الدولي في مكافحة القرصنة البحرية

يجمع فقهاء القانون الدولي على أن جريمة القرصنة البحرية تعتبر من الجرائم ذات الطابع الدولي التي لها جذور تاريخية منذ أن استخدم الإنسان البحر ، والقرصنة البحرية من أن ظهرت تمتد أحيانا وتنحصر أحيانا أخرى، إلا أنها في أواخر القرن العشرين أصبحت جلية بعد فترة من الانحسار وخاصة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن ، أدت إلى قطع طرق الملاحة البحرية أمام حركة الملاحة العالمية، الأمر الذي جعل الدول في العالم تتعاون فيما بينها من أجل إستئصال تلك الظاهرة الخطيرة ، يأخذ هذا التعاون أشكالا متنوعة ، فقد يأخذ شكل التعاون الدولي الأمني ، وقد يأخذ شكل التعاون القانوني الفني، أو شكل التعاون القضائي الدولي لمكافحة أعمال القرصنة ومحاولة القضاء عليها.

المطلب الأول: الجهود العربية المبذولة لمواجهة جريمة القرصنة البحرية

ترتبط حالة عدم الاستقرار الدائم والتراع في الصومال مباشرة بارتفاع ملحوظ في نسبة القرصنة البحرية التي تحولت مؤخرا من مجرد مسعى غير منظم إلى مؤسسة إجرامية منظمة ومتخطية للحدود القومية ، وفي الواقع لم تعتبر القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية مجرد مشكلة إقليمية بل تحولت إلى قضية عالمية ، وسرعان ما أدرك المجتمع الدولي أن حل تلك المشكلة ليس بالمهمة السهلة¹، لذلك بذلت العديد من الدول العربية جهودا شتى في مكافحة القرصنة البحرية نستعرضها على النحو التالي:

الفرع الأول: مواجهة الدول العربية لجريمة القرصنة البحرية

تشير المصادر إلى أن أولى بوادر التعاون الأمني العربي المشترك ظهرت مع إنشاء جامعة الدول العربية عام 1945م وتطور الاهتمام العربي بمكافحة الجريمة في عام 1952م حينما توصلت الجامعة إلى اتفاقية الإنابة القضائية واتفاقية تسليم المجرمين ، وفي سبتمبر عام 1977م أوحى المؤتمر العربي الأول لوزراء الداخلية العرب الذي عقد في القاهرة بوجود الأخذ في الحسبان الظواهر والاتجاهات الجديدة في الجرائم وكافة الأنماط السلوكية غير المألوفة على المجتمع العربي وتنمية وتوثيق التعاون بين الدول العربية في مجالات الأمن الداخلي، ومكافحة الجريمة بشكل جماعي ، ومن خلال مستويات عدة تختلف من بلد إلى آخر .

لذلك يظل العمل الجماعي المؤسسي المنظم هو المتبغى في سبيل مكافحة شتى أنواع الجرائم حيث أشار التقرير المقدم إلى المؤتمر الثالث لوزراء العدل إلى المشكلات الأمنية في الدول العربية منذ عام 1980م ، كما أشار التقرير إلى أن حالة الأمن في العالم العربي بدأت فيالتدهور نتيجة القلق والتفكك والصراع الذي أحدثته الثقافة الغربية التي اجتاحت الثقافة العربية التقليدية.

¹ - جاك بيل، الإجراءات القانونية ، مسعى لجنة المحيط الهندي إلى تعزيز مواومة إقليمية القوانين المناهضة للقرصنة ، ورقة مقدمة من المؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية التي تعلق بدبي خلال يومي 27 و 28 جوان 2020 ، برعاية شركة موانئ دبي.

الفرع الثاني: الجهود الوقائية المبذولة لمواجهة القرصنة البحرية

نشير هنا إلى الاستراتيجية التالية التي يمكن الاستفادة منها في وضع استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن¹. وتعد أكثر الجهود وأشكال التعاون على المستوى العربي لمكافحة القرصنة البحرية هي تلك التي تتم عبر أجهزة جامعة الدول العربية ، ومن أهم هذه الجهود:

أولاً- قيام المجلس الاقتصادي والاجتماعي بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية والتحايل البحري في دورته التي عقدت في تونس عام 1982م ، بناء على طلب العراق لمواجهة حوادث القرصنة البحرية ، والتعامل التجاري غير السليم، ومن أبرز التوصيات التي اتخذت في ذلك الوقت : دعوة الدول العربية إلى إيجاد تشريع دولي يعالج عمليات القرصنة والنصب والاحتيال ، والحث على أهمية التحقق من خطوط النقل البحري، وتجنب النقل على الخطوط البحرية المشبوهة وإدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على المستوى الدولي ، وتكليف اللجنة الفنية للمواصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية، وأن تلتزم الدول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحتها².

ثانياً- إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام 1998م والتي اعتبرت القرصنة البحرية أحد الجرائم التي تتضمنها هذه الاتفاقية حيث نصت المادة (1) الفقرة (ج) البند (و) على أنه يعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م ما يتعلق بالقرصنة البحرية ، وبناء على ذلك تخضع هذه الجرائم لأحكام الاتفاقية³.

¹ - بابر عبد الله الشيخ ، "نحو استراتيجية عربية لمكافحة القرصنة البحرية رؤية مستقبلية" ، مرجع سابق، ص43 وما بعدها.

² - اتحاد الغرف التجارية العربية الخليجية : الاحتلال البحري ، ص ١٢، ١٣ .

³ - أحمد ، محسن عبد الحميد : التعاون الأمني العربي و التحديات الأمنية (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية ، الرياض، المملكة العربية السعودية د.ط، 1420 هـ.)، ص 181-182.

ثالثاً- عقد المؤتمرات والندوات ومن أهمها عقد ندوة القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية بالمركز العربي للدراسات الأمنية بالرياض عام 1410هـ¹، كما بذلت عدة جهود من الاتحاد لغرف التجارة والصناعة والزراعة للبلاد العربية، خلال عدد من المؤتمرات والندوات، كما بذل مجلس التعاون الخليجي جهوده في هذا الاتجاه من خلال اجتماعات وزراء الداخلية ووزراء النقل والمواصلات واتحاد الغرف الخليجية التي عملت على عقد ندوات ومؤتمرات، وأصدرت نشرات توعوية حول مكافحة القرصنة البحرية².

كما تم عقد اجتماع بالرياض بناء على دعوة من الحكومة السعودية جمع قادة القوات البحرية وخبراء الوزارة الخارجية في مجلس دول التعاون لدولة الخليج العربي والدول العربية المطلقة على البحر الأحمر والبحرين وجيبوتي والسودان والسعودية وقطر وعمان ومصر والكويت واليمن، قرروا من خلاله وضع خطة عمل لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، وكذلك بحثوا سبل التنسيق الممكن مع القوات المتعددة الجنسية العاملة في المنطقة، كما قام المجتمعون بدراسة تشكيل قوة بحرية عربية من دول الخليج العربي والدول العربية المطلقة على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة البحرية تماشياً مع قرارات مجلس الأمن الخاصة بمكافحة القرصنة رقم: 1814-1816-1846-1851 وتكونت تحت قيادة موحدة لمدة سنة³.

كما عقدت جامعة الدول العربية دورة استثنائية لمجلس السلم والأمن العربي في القاهرة في 4 نوفمبر 2008، لبحث مسألة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال وأصدر الاجتماع عدداً من التوصيات، ودعا إلى التعاون الوثيق مع حكومة الصومال، وإلى التشاور والتنسيق

1- المركز العربي للدراسات الأمنية: ندوة القرصنة وأمن الملاحة العربية (المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، د.ط، 1410هـ).

2- اتحاد الغرف التجارية العربية الخليجية : الأحتيال البحري ، ص13-14.

3- بوفوطة فؤد، مرجع سابق، ص100.

وتبادل المعلومات بين الدول العربية والمنظمات والوكالات المتخصصة المعنية، بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية، و(OMI) والأمم المتحدة والاتحاد الأفريقي¹.

الفرع الثالث: التشريعات الجزائرية المتعلقة بأمن السفن والمرافق المينائية

تعتبر الجزائر من الدول السبّاقة في مجال أمن السفن و المرافق المينائية حيث أنها اتخذت إجراءات وقائية قبل دخول (Code ISPS) حيز التنفيذ من خلال النصوص الوطنية وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة أفعال غير المشروعة في البحر².

اولا- التشريعات السابقة على إصدار (Code isps) :

أصدر المشرع الجزائري المرسوم التنفيذي رقم 95-192 بتاريخ 10 / 07 / 1995 والمتضمن إنشاء محافظة لأمن الميناء أو المطار، تكون تابعة للأمن الوطني، و تسير بمحافظ يختار من بين موظفي الأمن الوطني³.

تتولى محافظة الميناء ما يلي:

- ترأس وتنشط أعمال اللجان المنظمة لأمن الميناء.
- تعد مخطط أمن الميناء بالاتصال مع الأجهزة والسلطات الأخرى المسؤولة في المكان وتسهر على تنفيذه.
- تبدي رأيها في كل المخططات الرامية إلى إدخال التغيير على الميناء أو تهيئته.
- تحدد إجراءات تنفيذ ترتيبات الأمن في المكان الموضوع تحت مسؤوليتها.

¹ - بوفوطة فؤد، مرجع سابق، ص 82.

² - DERARDJA Djamel, op.cit, p136.

³ - نص م2 و 3 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 10/07/1995 والمتضمن إنشاء محافظة الأمن العيّناء أو المطار، (ج. ج. ج) رقم 38 / 1995.

– تتأكد على الخصوص بواسطة تفتيشات من فعالية الترتيبات المقامة والتدابير الأمنية وتملي التصحيحات الضرورية في حالة ملاحظة التقصير¹.

ثانيا- التشريعات اللاحقة على إصدار (Code ISPS):

أصدر المشرع الجزائري نصا قانونيا يتماشى مع التعديلات التي جاء بها (Code ISPS) وهو المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004، والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية، وإنشاء الهيئات التابعة لها، الذي ألغى المرسوم التنفيذي رقم 94-340 المؤرخ في 25/10/1994 والمتضمن إحداث اللجنة الوطنية للأمن المينائي ولجان أمن الموانئ المدنية والتجارية².

تضمن المرسوم المخطط الوطني للأمن البحري والمينائي، الذي تم اعتماده كإجراء موحد ومتكامل لضمان امتثال المنشآت المينائية والسفن الوطنية لأحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، وقد تم تكليف وزير النقل بتطبيق هذا المخطط، والموافقة على خطط أمن السفن والمرافق المينائية، بالإضافة إلى التقييم والمراقبة الدورية لاحترام أحكام المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية، كما ألزم هذا المرسوم مؤسسات النقل البحري بتعيين، عون أمن الشركة، وعون أمن السفينة، وعون أمن المرفق المينائي³.

المطلب الثاني: الجهود الدولية والإقليمية المبذولة لمواجهة القرصنة البحرية

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

¹ - نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 10/07/1995 والمتضمن إنشاء محافظة الأمن الميناء أو المطار، (ج.ج. ج.ج) رقم 38 /1995.

² - DERARDJA Djamel, op.cit, p139.

³ - المواد (2، 3، 4) من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 المتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها (ج.ج.ج.ج) رقم 2004/82.

الفرع الأول : الجهود الدولية والاقليمية لمواجهة القرصنة البحرية

بذلت المنظمات الدولية جهودا سواء في إطار هيئة الأمم المتحدة أو خارجها وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين.

أولا: جهود هيئة الأمم المتحدة في مواجهة جريمة القرصنة البحرية:

1- الاتفاقيات الدولية:

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

قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف 1958، وقد خصت إحدى هذه الاتفاقيات لأعالي البحار، وقد نصت المادة 14 منها على ضرورة التعاون الدولي لمحاربة القرصنة البحرية¹، ثم استمرت جهود المنظمة الدولية في هذا الاتجاه إلى أن تم إقرار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، إلا أن هذه الاتفاقية لم تحمل جديدا فيما يتعلق بأعمال القرصنة البحرية، وجاءت متفقة مع اتفاقية جنيف الأمر الذي حكم على المنظمة الدولية السعي إلى استدراك جوانب القصور في الاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما 1988 التي ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، وتم تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول 2005 الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية وغيرها².

2- الجمعية العامة:

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

¹ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 118.

² - بوزوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص 56.

فقد أصدرت الجمعية في 4 ديسمبر 2009 قرارا شاملا بشأن (المحيطات وقانون البحار) الذي يحتوي على أحكام كثيرة تتعلق بالقرصنة من بينها حث الدول الأعضاء على اتخاذ القرارات المناسبة لإدراج القرصنة في قوانينها الوطنية، وذلك لتسهيل اعتقال ومحاكمة القراصنة المشتبه بهم¹.

3- قرارات مجلس الأمن:

إعتمد مجلس الأمن عدة قرارات تتعلق بموضوع الفرعية، وأهم هذه القرارات :

قرار مجلس الأمن رقم (1814): يعتبر هذا القرار تمهيدا بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية²، حيث أكد في البند الحادي عشر على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول والمنظمات الإقليمية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال³.

كما أكد القرار في ديباجته على أهمية بناء مؤسسات في الصومال لإنهاء العنف والقتال باعتبار هذه المظاهر السبب الرئيسي في ما يحدث بالمنطقة، ويشير إلى اعتمده تعزيز فعالية حضر تورد الأسلحة و اتخاذ تدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة عملية سياسية سليمة⁴.

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

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

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

2- الإطلاع على نص القرار 1814 الصادر عن مجلس الأمن جلسته رقم (5893) المعقود بتاريخ 15 ماي 2008.

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

3- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص120.

4- حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص124.

لدول الحق في الدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بهدف قمع أعمال القرصنة، مع استخدام جميع الوسائل اللازمة¹.

كما أكد مجلس الأمن على أن الإذن لا يسري إلا فيما يتعلق بالوضع القائم في الصومال، وأن مثل الإذن أو التفويض لا ي حقوق الدول الأعضاء في الأمم المتحدة، رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم².

ج- قرار مجلس الأمن رقم (1838): صدر بالإجماع في الجلسة رقم (95987) في 7 أكتوبر 2008³، وقد أثنى في ديباجة القرار على المساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي، وعلى قيام الإتحاد الأوروبي بإنشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي قبالة سواحل الصومال⁴. تضمن القرار بعض التفاصيل بخصوص أعمال القرصنة، ويؤكد على ما ورد في القرار (1816)، ودعى الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية والتي لديها القدرة على مكافحة عمليات القرصنة إلى نشر سفن حربية وطائرات عسكرية لهذا الغرض ووفقا للقانون الدولي⁵.

قد جاء القرار غامض في بعض فقراته منها:

- دعوته للدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة إلى التعاون مع الحكومة الصومالية، حيث لم يبين المعايير القانونية التي يمكن من خلالها معرفة مدى توفر قدرة الدولة على مكافحة أعمال القرصنة.

- إشارة إلى أن المكافحة تكون على وجه نشر سفن حربية وطائرات عسكرية وفقا للقانون الدولي، وهو ما يعني تأكيد استعمال القوة الهجومية منها أو الدفاعية.

¹ - الفقرة 7 من القرار رقم 1816 على الموقع التالي : [http://doaccess.ods.org/TMP/9528872.3 7071991.html](http://doaccess.ods.org/TMP/9528872.3%207071991.html)

² - خليل حسن، مرجع سابق، ص 306.

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

⁴ - حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص 143.

⁵ - حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 121.

- أشار القرار إلى تعزيز فكرة القوات الدولية العاملة هناك، من خلال نص صريح يخولها استخدام سفنها وطائراتها العسكرية في القيام بمكافحة أعمال القرصنة، وهذا يمثل اعترافاً ضمناً من مجلس الأمن بحق تدخل هذه القوات في المياه الإقليمية واستخدام أية وسيلة ممكنة¹.

د- قرار مجلس الأمن رقم (1846): صدر في ديسمبر 2008 وقد جاء ليرحب بالمبادرات التي اتخذها كل من الإتحاد الروسي، إسبانيا، الدانمرك، فرنسا، كندا، المملكة المتحدة، الهند، هولندا، الولايات المتحدة، المنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة، كما شمل هذا الترتيب كل من حلف شمال الأطلسي والإتحاد الأوروبي².

فلا شك أن الترتيب الذي جاء به القرار يعطي المزيد من الشرعية ويفتح الباب للمشاركة أخرى، كما يحث الدول على المساهمة بفعالية في مكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة و اللازمة لذلك³.

كما أن الإذن الممنوح بموجب الفقرة 7 من القرار 1816 الذي كان مقيداً بمدة زمنية هي (06) أشهر من تاريخ صدور القرار في 2 نوفمبر 2008، كان من المفترض أن ينتهي العمل به في الأول من ديسمبر في نفس العام⁴، ولكن جاءت الفقرة 10 من القرار 1846 لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام آخر ينتهي في 1 ديسمبر 2009.

فقد لاحظ مجلس الأمن الوضع المتأزم في الصومال ومحدودية قدرة الحكومة الانتقالية على قمع أعمال القرصنة أو حراسة وتأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة

¹ - خليل حسن، مرجع سابق، ص 307.

² - بوزوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص 59.

³ - CHEVALIER Caroline Laly.op.cit. p20

⁴ - فلغلي على إلهام، "القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي، ملتقى الوطني حول استعمال القوة في العلاقات الدولية: بين قوة القانون وهيمنة القوة"، جامعة مولود معمري تيزي وي، 19 و 20 ماي 2013، ص 10، غير منشور.

(07) من القرار 1897 الصادر في 30 نوفمبر 2009 تمديد العمل بهذا الأذن لمدة عام آخر ينتهي في 29 نوفمبر 2010¹.

هـ - قرار مجلس الأمن رقم (1851): اتخذ مجلس الأمن في الجلسة (6046) المنعقدة في 16 ديسمبر 2008، حيث أعرب المجلس عن استمرار قلقه الشديد إزاء الزيادة الكبيرة في مدهامات القرصنة وكذا تطور أساليبها، كما يرحب بإطلاق الإتحاد الأوروبي لعملية أطلنطا لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال².

كما حث هذا القرار جميع الدول والمنظمات الإقليمية على إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات، وإنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلحة³ كما جاء في القرار 1851 لتوسيع النطاق المكاني للأذن الوارد في القرار 1816 والذي تم تأكيده في القرار 1846، الذي كان يقتصر فقط على سلطة استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة داخل المياه الإقليمية الصومالية دون أن يشمل الإذن الدخول للإقليم البري للصومال.

فقد قام مجلس الأمن بعد أسبوعين من تبني القرار 1846 بتبني القرار 1851 لتوسيع النطاق المكاني للأذن خروجاً عن نص المادة 100 من اتفاقية قانون البحار⁴.

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

¹ - المرجع نفسه، ص 11.

² - خليل حسن، مرجع سابق، ص 310.

³ - حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص 145.

⁴ - قلقلبي ميني إلهام، مرجع سابق، ص 9.

كما أعرب المجلس عن قلقه إزاء الحالات التي يتم إخلاء سبيلها عند الاشتباه بارتكابها لأعمال القرصنة البحرية دون تقديمها للعدالة، وحث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة¹.

4 - جهود مجلس التجارة و التنمية التابع للأمم المتحدة:

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال مؤتمرات التجارة والتنمية في دراسة أسباب و عوامل تفشي القرصنة البحرية وسبل معالجتها، فمنذ عام 1982 ومن خلال الدورة العاشرة عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص للنظر في وسائل مكافحة الاحتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية، وعمل هذا الفريق على صياغة مدونة نموذجية تسترشد بها الدول النامية عند وضع التشريعات والأنظمة التي تعالج ذلك².

ثانيا: جهود المنظمات الدولية المتخصصة

1- جهود المنظمة البحرية الدولية OMI:

تم إنشاء المنظمة البحرية في عام 1958 بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن و الأفراد على متنها، وأبدت اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وأثارها السلبية على النقل البحري وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة³.

وفي عام 1983 وعلى إثر شكوى تقدمت بها حكومة السويد إلى لجنة الأمن البحري للمنظمة (MSC) بعد أن وقعت عدة حوادث قرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارا رقم (13) A.545، تدعو فيه جميع الحكومات إلى اتخاذ إجراءات صارمة لمكافحة القرصنة، وارسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث⁴.

¹ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، ص 75.

² - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 119.

³ - بوزوجة عبد الحكيم، مرجع سابق، ص 56.

⁴ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 120.

كما أنشأت المنظمة عام (1974) لجنة السلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والإحصائيات حول الظاهرة وأماكن وجودها، فقامت اللجنة باستقبال التقارير من الدول الأعضاء وإصدار تقارير شاملة عن هذه الحوادث، حيث كانت هذه التقارير نصف سنوية ثم أصبحت سنوية ثم شهرية وفي عام 1986 أصبحت هذه اللجنة تقوم بمتابعة التقارب مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يتم من حوادث ثم أصدرت المنشور رقم (17) A.683 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على تسخير إمكانيات لمكافحة القرصنة البحرية¹. ففي عام 2009 عندما تفاقمت هذه الجريمة في مضيق ملقا كوت malaga cote مجموعة عمل من خبراء دول الأعضاء والدول المطلة على المضيق لدراستها، وقامت بعدة زيارات واتخذت عدة توصيات رفعت لمجلس المنظمة.

وعلى ضوء النتائج الإيجابية لهذه المجموعة تم تكليفها بمهمة وضع إرشادات وتوجيهات لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، وأصدرت هذه المجموعة في 1993 منشورين: الأول يحمل رقم 622 ويتضمن توصيات موجهة للحكومات لمكافحة القرصنة، والثاني يحمل رقم 623 موجه لملاك السفن ومشغليها².

كما اعتمدت الجمعية العامة ل (OMI) في نوفمبر 2001 قواعد الممارسة للتحقيق في جرائم القرصنة والسطو المسلح ضد السفن من خلال قرارها رقم (22) A.922 فضلا عن التدابير الرامية إلى منع تسجيل السفن الوهمية من خلال قرارها رقم (22) 923³.

كما أنه تم صياغة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق والمعروفة بقاعدة (ISPS) التي عدت اتفاقية (1974) لسلامة الأرواح في البحار (SOLAS)، والتي تضمنت بنودا خاصة بسبل الحماية من أعمال السطو المسلح والقرصنة ضد السفن⁴.

¹ - علي بن عبد الله العلي، مرجع سابق، ص 121.

² - بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزئيه مذكرة ماجستير ، جامعة وهران، 2012، ص 115.

³ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، ص 77.

⁴ - عبد الجليل زيد المرهون، القرصنة البحرية في المحيط الهندي، مرجع سابق، ص 83.

2- المكتب البحري الدولي (BMI)

تأسس هذا المكتب عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، ومن أبرز أهدافه جمع المعلومات الخاصة بالقرصنة البحرية، والعمل على زيادة الوعي العام بأخطار هذه الحوادث وإجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء¹. كما ساهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية عن طريق تأسيس (خدمة إجراءات التحريات السريعة) التي توفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها، وقد ساعد في استرجاع بعض السفن وكان له دور كبير في إثارة مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا².

كما أكد المكتب أن أغلب هجمات القراصنة تكون في المياه الإقليمية

³- la majorité des attaques contre les navires ont lieu à l'intérieur des zones de juridiction des Etats

3- غرفة الملاحاة الدولية (ICC):

تتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تهتم بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد أصدرت دليلا عن أماكن حدوث القرصنة وكيفية منعها ومكافحتها، وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة³.

4- الإتحاد الدولي لعمال النقل:

تأسس هذا التنظيم سنة 1897 ويحظى بانتشار واسع حيث يضم 621 نقابة ويمثله حاليا 138 دولة ولهذا الإتحاد مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة البحرية إذ قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية في سبيل الحد من هذه الظاهرة أهمها افتتاح إنشاء قوة بحرية دولية تعمل

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 62.

² - بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص 116.

³ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 63.

لمحاربة القرصنة، واقتراح إيقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعداد لمكافحة القرصنة البحرية¹.

كما اتخذ الإتحاد في 2004 خطوة هامة في مجال تعزيز الإجراءات الأمنية في عرض البحار والمرافئ العالمية، من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية يعرف بـ : (البيولوجية الإحصائية)، وقد شمل هذا النظام نحو مليون و مائتي ألف عامل بحري يعنون ب 90% من التجارة العالمية. ويعتمد هذا النموذج على تحويل بصمتين من أصابع البحارة إلى رمز دولي موحد يثبت على وثيقة البحارة التي اعتمدها منظمة العمل الدولية في جوان من عام 2003².

5- مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور:

اقترح المكتب البحري الدولي تأسيس مركز إقليمي بمنطقة جنوب شرق آسيا لمكافحة القرصنة البحرية نظرا لانتشارها الكبير في تلك المنطقة، وبعد إجراء المباحثات مع الحكومات بالمنطقة وشركات الملاحة، تمت الموافقة على إنشائه في عام 1992 و تم توفير رأس المال اللازم لإنشائه بمساهمات من شركات الملاحة العملاقة وبعض الدول.

ومن ثم افتتح المركز في أكتوبر 1992 الذي جاء تأسيسه كثمرة تعاون بين المكتب البحري الدولي وغرفة التجارة الدولية، ويتبع هذا المركز للمكتب البحري الدولي في لندن، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير في فترات مختلفة عبر السنة³.

• مهام المركز:

يتلقى المركز جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية، فيقوم في بإرسال إشارات تبين السفن الأخرى على نفس المنطقة لاتخاذ إجراءات التأمين، كما يبلغ فو الجهات المختصة بنفس المنطقة لتتولى مباشرة الحادث وضبط الجناة، ويقوم المركز بتنسيق الجهود التي تهدف

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

² - الأمن البحري وتحدياته الراهنة، موضوع محمل يوم 2014/07/23، http : www . sas445 . com / vb / show.thread.php?p :213.

³ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 123.

إلى ضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة¹، وقد وقعت عدة حوادث ساهم المركز في ضبط الجناة واستعادة السفينة².

يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أية دولة، عن طريق الخبراء والمتخصصين الذين ينتقلون فور وقوع حادث في مكان ما وتقديم المشورة اللازمة³.
ج. بيت المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن عبر الأقمار الصناعية، ومن خلال خدمة شبكة السلامة المخصصة للسلامة البحرية، ويمكن لأية سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز⁴.

الفرع الثاني: الجهود الإقليمية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية

لقد بذلت العديد من الدول متعددة أو مجتمعة مجموعة من الجهود للقضاء على القرصنة البحرية أهمها:
أولاً: الأجهزة الأمنية المختصة

تكلف الدول غالباً أجهزة حرس السواحل مسؤولية أمن السفن وحمايتها من أعمال القرصنة، كما أنها الجهة المسؤولة عن مطاردة القراصنة، لذلك لا بد من وجود تعاون وثيق بين أجهزة حرس السواحل والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها.
كما يعمل جهاز حرس السواحل في الدول المتقدمة التي تمتلك الإمكانيات المادية على وضع خطة ملائمة لمقاومة هجوم القراصنة وتدريب أفرادها جيداً على المقاومة بشتى الوسائل والتقنيات عند مباشرة الحوادث⁵.

¹ - خليل حسن، مرجع سابق، ص 320.

² - تعرضت السفينة (M/V Aiundra Rainbow) لعملية قرصنة عن إبحارها من اندونيسيا إلى اليابان في 1999/10/22، وعن وقوع الحادثة باشر المركز بإذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحة مواصفات السفينة التي تعرضت للهجوم، و تم استعادة السفينة في 1999/11/16. لمزيد من المعلومات حول الحادثة راجع: علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 124.

³ - بوخميس وناسة، مرجع سابق، ص 321.

⁴ - خليل حسن، مرجع سابق، ص 321.

⁵ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 113.

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

اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة بـ (الآسيان) والبالغ عددها عشرة دول بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسيريلانكا وبنجلادس، وأبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة والأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا في نوفمبر عام 2004 ودخلت حيز التنفيذ في 4 سبتمبر¹ 2006 .

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

وفقا للاتفاقية الإقليمية (ReCAAP)² فقد أنشئ المركز الإقليمي لتبادل المعلومات ومقره دولة سنغافورة بهدف تنمية التعاون الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة، وذلك لمنع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي ترتكب ضد السفن، ويتم هذا التعاون من خلال الرجوع إلى أجهزة المركز أو من خلال التعاون الشئى المباشر بينه وبين الأطراف المتعاقدة.

ثالثا : مشاركة الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية

أطلق الاتحاد الأوروبي في ديسمبر 2008 أول عملية بحرية في إطار مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، أطلق عليها اسم (أطلنطا)³.

يشارك في هذه العملية ثمانية دول هي: ألمانيا، بلجيكا، إسبانيا، فرنسا، السويد، اليونان، هولندا وبريطانيا وقد حلت هذه العملية محل العملية التي قام بها حلف شمال الأطلسي (الناتو) منذ نهاية شهر أكتوبر 2008⁴، والتي قام بمقتضاها الحلف بإرسال أربعة قطع حربية إيطالية ويونانية وبريطانية وتركية لتسيير دوريات في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال⁵.

¹ - YANAI Shunji, la coopération régionale contre la piraterie en Asie, annuaire Français de droit international, paris vol52, 2006, PP 391-399.

² - لمزيد من المعلومات حول إتفاقية (ReCAAP) انظر الموقع: www.recaap.org

³ - محمد سيد سلطان، مرجع سابق، ص38.

⁴ - خليل حسن، مرجع سابق، ص 321.

⁵ - المرجع نفسه، ص 322.

أما عن أهداف هذه العملية فتتمثل في حماية سفن برنامج الأغذية العالمي التي تنقل المساعدات إلى الصومال، فقد تمكنت هذه العملية من إيصال قرابة 76000 طن من المساعدات الإنسانية بشكل آمن لفائدة 4 ملايين صومالي¹.

المطلب الثالث: التدابير الوقائية لمواجهة جريمة القرصنة البحرية

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

الفرع الأول: التدابير الوقائية قبل الإبحار

أولاً: الوقوف على المعلومات المتعلقة بالنشاط القرصني

يجب الإطلاع على المعلومات التي توفرها المنظمات الدولية والأجهزة المختصة التي تهتم بجمع المعلومات عن أماكن النشاط القرصني، وصور الاعتداء وأوقاته وأساليبه²، وبناء على ذلك تتضح أهمية الإجراءات التي يجب الأخذ بها قبل الإبحار ومن أهمها:

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

توفير التجهيزات اللازمة بناء على المعلومات المتوفرة، والتأكد من سلامة الأجهزة وصلاحياتها وملائمتها للمنطقة التي سيتم الإبحار فيها³.

¹ - أنظر : تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم لمجلس الأمن بتاريخ 16 مارس 2009 على شبكة الأنترنت

//daccess.ods.un.org/TMP/9528872.37071991.html:ht

² - عبد العزيز إبراهيم التركي، مرجع سابق، ص 169.

³ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 93.

فتح دورات تدريبية لتأهيل الطاقم على أداء متطلبات الأمن على السفينة¹، حيث تفيد التقديرات أن 80% من الحوادث التي تقع في البحر ترجع إلى خطأ بشري، ومن ثم يواصل تركيز OMI على تحسين معايير ترخيص وتدريب البحارة².

ثانياً: وضع خطة أمن السفينة :

لقد ألزمت قاعدة (ISPS) والتي دخلت حيز التنفيذ في جويلية 2004، سفن الشحن على وضع خطة أمن السفينة يعمل بها في حالة الهجوم عليها³، وتشمل خطة الأمن عدة خطوات ضرورية أهمها:

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

- تحدي مراكز الأمن بالدول الساحلية، فمن المهم أن يكون الطاقم على دراية بالدول الساحلية التي يجاذبها طريق الإبحار والمراكز الأمنية فيها، وكيفية الاتصال بها وطلب التدخل للمساعدة عند الحاجة⁴.

- إجراء تفتيش وفائي للسفينة قبل المغادرة وأقفال كل الأبواب وفتحات التهوية وتأمينها بصورة ملائمة، خاصة إذا كانت هذه الفتحات واسعة تسمح بدخول أحد المعتدين، وينبغي معاشتها بانتظام خاصة عند المرور بالمناطق الخطير⁵.

- يجب على السفينة التثبت باستمرار من سلامة خط الإبحار والابتعاد قدر الإمكان عن المناطق الخطيرة، وأن تسعى إلى تفادي مواقع الاختناق، فإذا كانت السفينة تقترب من موانئ وقعت فيها

¹ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 237.

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

³ - بوقجوة فؤاد، مرجع سابق، ص 62.

⁴ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 94.

⁵ - بوقجوة فؤاد، مرجع سابق، ص 64.

هجمات على سفن راسية لا على سفن مبحرة، وكان من المعروف أن على السفينة أن ترسو خارج الميناء لبعض الوقت، فإن من الواجب النظر في أمر تأخير الرسو عن طريق خفض سرعة الإبحار أو إطالة الطريق للبقاء بعيدا عن الشاطئ، ومن ثم اختصار الفترة التي تكون فيها السفينة راسية ومعرضة للخطر¹.

- استمرار المراقبة على السفينة سواء الرادارية أو العادية، ففي بعض الأحيان لا يكشف الهجوم إلا عندما يظهر المهاجمون على برج القيادة، وهذا دليل على عدم المراقبة أو ضعفها فلاكتشاف المسبق للهجوم يتيح فرصة إطلاق الإنذار، وتبنيه السفن الأخرى، وإبلاغ السلطات الساحلية، فحين تكون السفن في المناطق التي تقع فيها الهجمات، أو عند اقترابها منها فإنه من الواجب تعزيز خفارات برج الملاحه، كما يتعين مراقبة الرادار باستمرار، مع ملاحظة أنه قد يكون من الغير ممكن اكتشاف مركب سريع منخفض على شاشات رادار السفينة وعليه يجب وضع مراقبة رادارية متواصلة، وعند ملاحظة مركب مشبوه فإنه من المهم الحفاظ على المراقبة بدقة، ومراقبة جميع الجهات خشية أن يكون المركب الأول مجرد طعم بهدف الصعود على السفينة من مركب ثاني بينما يكون الانتباه مركز على المركب الأول².

- التأكد من سلامة أجهزة الاتصال وفعاليتها، فيجب على السفينة عند الدخول إلى المناطق التي وقعت فيها هجمات، أن تقوم بإدراج موقع السفينة على فترة منتظمة في أجهزة الاتصالات الخاصة بمتابعة المواقع إذا كانت السفينة لا تملك أجهزة أوتوماتيكية لبيان موقع السفينة ويجب الحفاظ على الاتصال بواسطة راديو السفينة بصفة متواصلة مع السلطات الساحلية أو البحرية عندما تكون السفينة في المناطق التي وقعت فيها الهجمات، أما في حالة ملاحظة تحركات مشبوهة قد تؤدي إلى هجوم وشيك فإنه ينصح بأن تتصل السفينة بمركز تنسيق الاتصال القريب منها، أو

¹ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 97.

² - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 97.

بمحطات الراديو التي تكون السلطات قد أوصت بها لمناطق معينة، ويجب بث رسالة الخطر بلغة واضحة على تردد عالي جدا لضمان سماعها¹.

- على السفينة استخدام الحد الأقصى من الإضاءة المتاحة المتماشية مع الملاحة الأمنية، وينبغي رؤية الأنوار الخلفية والجانبية مضاءة إذا كان من الممكن القيام بذلك دون تعريض الملاحة للخطر، كما أنه بإمكان الأنوار الكاشفة ذات النطاق الواسع أن تضيء المنطقة الواقعة في مؤخرة السفينة وتساعد على رصد كل من يقترب منها، وعلى أفراد الطاقم القائمين بالخدمة في المناطق الخارجية للسفينة حينما تكون راسية أو مبحرة أن يتفادوا الظهور بشكل مكشوف لأن ذلك قد يعرضهم للاحتجاز على يد المهاجمين².

- عدم التحدث بأجهزة الاتصال والحفاظ على سرية المعلومات، لأن القراصنة يقومون بالتنصت على أجهزة الاتصال التابعة للسفن ويلتقطون المحادثات، فمن هذا المنطلق يجب على الطاقم عدم التحدث عن مسار السفينة وطبيعتها والأشياء الثمينة المنقولة على متنها³.

- التأكد باستمرار من صلاحية أجهزة الاستغاثة، وقد صرح حمدي العربي مثير اللوجستيات البحرية في شركة (الجرافات البحرية الوطنية) أنه يتعين وضع أسلاك شائكة حول السفينة لمنع القراصنة من الصعود على متنها، إضافة إلى تجهيز السفينة بإضاءة قوية، و اعتماد نظام عالمي خاص بالأمن و السلامة يتمثل في زر مخفي في علبة خاصة لا يعرف مكانها غير قبطان السفينة، وعند تشغيل هذا الزر يتم إبلاغ الجهات المعنية أن هذه السفينة تتعرض الآن للقرصنة البحرية⁴. كما ينبغي التأكد من الأجهزة و صلاحيتها للاستخدام عند الحاجة، إضافة إلى جاهزية وسلامة خراطيم و مضخات المياه التي يمكن أن يستخدمها الطاقم لصد الهجوم، وإذا كانت السفينة مجهزة بأسلحة نارية فيجب

¹ - مرجع نفسه، ص 100.

² - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 101.

³ - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 239.

⁴ - موفق محمد، مرجع سابق، ص 27.

التأكد منها، والمنظمة البحرية الدولية (OMI) لا تؤيد فكرة حمل السلاح بكثرة على متن السفن لأن ذلك قد ينعكس عليها سلبيًا إذا تمكن القراصنة من الإستلاء عليها¹.
 - ينبغي التأكد من أن الطاقم مدرب التنفيذ خطة الأمن بسهولة و دون أية أخطاء، حيث نصت (OMI) على مجموعة من الإرشادات بشأن التدريب على السلامة في حالة الطوارئ².

الفرع الثاني : مرحلة التصدي و تنفيذ خطة أمن السفينة

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

1- مرحلة الاشتباه بالهجوم :

يعتبر الاكتشاف المبكر للهجوم بمثابة خط دفاع أول، ودليل على نجاح المراقبة ففي هذه المرحلة يجب العمل على الإبلاغ الفوري لقوات الأمن في أقرب دولة ساحلية عبر مركز تنسيق الإنقاذ، ومن الواجب تحذير أفراد الطاقم و الطلب منهم التوجه إلى مراكزهم الدفاعية³.
 كما أنه من الواجب بذل الجهود لإقامة الاتصال بمجرد الاشتباه، وتفعيل النظام العالمي للاستغاثة والسلامة البحرية GIDSS الذي يقوم على تنبيه سلطات البحث والإنقاذ بسرعة، وينبغي على السفينة عند اكتشاف الهجوم أن تطلق مجموعة من الإشارات الصوتية والضوئية للتحذير السفن الأخرى⁴.

¹ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص102.

² - راجع تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، ل4 جوان 2010، العرق 29، ص 195 على الموقع التالي: // http :

www.omi.org

³ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص104.

⁴ - تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، مرجع سابق، ص201.

ورغم أن استخدام أجهزة الهاتف النقالة في الاتصالات المتعلقة بالاستغاثة والسلامة أمراً مفروغاً منه، ولكن (OMI) تؤكد على ضرورة استخدام النظام العالمي للسلامة، لأن أجهزة النقال تتيح تغطية محدودة في عرض البحر¹.

2- الإجراءات الواجب اتخاذها عند التأكد من الهجوم القرصني :

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

كما ينبغي على السفينة عند اقتراب المهاجمين إطلاق إشارات الإنذار الأخرى كالصفارة التي تساهم في تشتيت تركيز القراصنة ثم وإحباط عزيمتهم، ويجب أيضاً تحديد نقاط الصعود التي يحاول القراصنة الدخول منها، وإعلانها لأفراد الطاقم الموجودين في المواقع².

وعلى الطاقم إرسال نداء استغاثة عبر الراديو على قناة (16) عالية التردد، واحتياطياً القناة (8) المراقبة من القوات البحرية، دون استعمال مشاعل الاستغاثة التي يتعين استخدامها حصرياً حينما يرى الربان أن أعمال المهاجمين تعرض السفينة للخطر³.

في هذه المرحلة يتعين على الربان القيام ببعض المناورات عن طريق حركة السفينة ودوراتها بهدف ردع المهاجمين، أو تأخير صعودهم إلى ظهر السفينة، وإتاحة الفرصة أمام كل أفراد الطاقم للاحتماء بالمناطق المحمية، والاستعداد للمرحلة التالية من التصدي⁴.

فلاستمرار في المناورة قد يؤدي إلى التقليل من ثقة المهاجمين بأنفسهم وقدرتهم على إتمام الهجوم، وينبغي عدم اللجوء إلى هذه المناورات إذا لم يكن الربان واثقاً من أن بمقدوره استخدامها

¹ - مرجع نفسه، ص 209.

² - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 105.

³ - تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، مرجع سابق، ص 203.

⁴ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، ص 67.

بصورة مفيدة دون تعريض السفينة للخطر، ولا يجوز استخدام المناورة في المياه المحصورة كمضيق (ملقا) أو قناة (السويس)، أو المياه القريبة من الشواطئ¹.

أما إذا لم تنجح المناورات في التخلص من المهاجمين يجب استخدام خراطيم المياه ذات الضغط القوي، وتشير تقارير المنظمة البحرية (OMI) إلى أن الضغط المائي قد ينجح بالفعل في ردع المهاجمين وصددهم، خاصة و أن الماء قد يغمر قواربهم ويلحق الضرر بها².

ففي حال تمكن المهاجمين من الصعود إلى السفينة فإن الخيارات المتاحة للربان والطاقم تعتمد على مدى خطورة المهاجمين، واستعدادهم وتسليحهم، ومدى تمكنهم من السيطرة على السفينة، ومدى استطاعتهم الوصول إلى المواقع الهامة مثل برج الملاحة وغرفة المحركات ومدى قدرتهم على احتجاز أفراد من الطاقم لإجبار الباقي على الامتثال لرغباتهم، وحتى لو كان كل أفراد الطاقم بأمان ضمن المناطق المحمية أو المقفلة، يجب على الربان أن ينظر في المخاطر التي يمكن أن يحدثها المهاجمين كاستخدام القنابل لإشعال حريق في السفينة³.

فيجب على طاقم السفينة ووفقا لخطة الأمن المعدة سابقا القيام بالمقاومة والتصدي للقرصنة وإقناعهم بترك السفينة باستخدام التكتيك المناسب إذا أمكن ذلك دون تعريض الطاقم لأي خطر⁴.

كما ينبغي في حالة التعرض للهجوم أن لا يقوم أحد أفراد الطاقم بلعب دور البطولة، لأن القرصنة في الغالب ما يكون هدفهم هو الغنائم، لذلك يفضل عدم استخدام العنف معهم حتى لا تتحول سرقات القرصنة إلى جرائم قتل يذهب الطاقم ضحيتها، بالإضافة إلى الضرر الذي قد يلحق بالسفينة⁵.

¹ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 106.

² - إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 242.

³ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 107.

⁴ - المرجع نفسه، ص 108.

⁵ - موافق محمد، مرجع سابق، ص 28.

وعليه يجب على الربان أو الضابط المسؤول في حالة سيطرة المهاجمين على السفينة أن يظل هادئاً وأن يسعى إلى التفاوض معهم بهدف المحافظة على ملاحاة السفينة وتخليص الرهائن.

3- إنهاء الهجوم بالقبض على القرصنة أو انسحابهم :

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

أما إذا أسفر الهجوم عن وفاة أي شخص على متن السفينة أو إصابة بجروح خطيرة أو إلحاق أضرار جسيمة بالسفينة نفسها، فينبغي إرسال تقرير فوري إلى الجهة التي تتبع لها السفينة، وفي أي حال من الأحوال فإن التقرير عن الهجوم يعتبر مهماً وحيوياً إذا تم التعامل معه بالشكل المطلوب¹. ويتعين على أفراد الطاقم الذين احتكوا بالمهاجمين إعداد تقارير فردية عن الحادثة، توضح أي سمات مميزة يمكن أن تساعد في تحديد هوية المهاجمين، كما يجب إجراء جرد كامل يتضمن وصفاً دقيقاً لجميع البضائع والممتلكات التي تم إتلافها.

كما يجب المحافظة على موقع الجريمة وأثار الهجوم حتى تتمكن الجهات الأمنية من الإطلاع عليها واستخلاص الأدلة منها، ويجب على رنان السفينة توجيه تعليماته بفتح الأماكن التي تتطلب إجراءات السلامة فتحها، وإزالة الخراطيم والعودة إلى الوضعية الطبيعية للحراسة والإضاءة².

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

¹ - بوقجوة فؤاد، مرجع سابق، ص 66.

² - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 111.

التحقيقات الرسمية، والحصول على نسخ التسجيلات الرادارية والصور إن وجدت، ويجب في كل الحالات إعداد هذه التقارير حتى لو لم ينجح الهجوم¹.

المبحث الثاني: الآثار المترتبة على جريمة القرصنة البحرية

أضحت جريمة القرصنة البحرية عائقاً على الملاحة البحرية، و نتيجة لذلك تحركت الدول ضد هذا العدو المشترك الذي يؤثر مباشرة وبصفة دائمة على التجارة و الإقتصاد الدوليين و يهدد الحياة مما يترتب على ذلك أضرار بشرية و أخرى إقتصادية تكلفتها عالية الثمن.

المطلب الأول: الآثار القانونية لجريمة القرصنة البحرية

إذا كان النظام القانوني لأعالي البحار يقضي بأن لا يخضع لأي قانون وطني فذلك لا يعني أن تسوده الفوضى ويترك مسرحاً للجرائم بل إن مبدأ الحرية يستلزم أن يسود الأمن والنظام اللذان يتطلبان بدون شك وجود سلطة تقوم بضبط المجرمين ومحاكمتهم.

الفرع الأول: حق الزيارة (Droit de visite)

القرصنة البحرية جريمة موجهة ضد كان الجماعة الدولية وهذا يقتضي ضرورة العمل الدولي المشترك لمكافحتها ومن ثم إذا توفرت أسباب جدية تبرر الشك أن السفينة هي سفينة قرصنة يحق للسفن الحربية لجميع الدول بزيارتها وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من مراعاة التعويض عن الأضرار التي قد تنتج في حالة انتفاء الشبهة².

¹ - المرجع السابق، ص 110.

² - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 223.

أولاً: حق الاقتراب من السفن وزيارتها

عند الاقتراب من السفينة يجب أولاً التحقق من رفع العلم¹ فإذا لم تكن السفينة ترفع علمها فيجب أن تبادر إلى رفعه ليتم التأكد من جنسية السفينة² ففي حالة رفض رفع العلم أو الشك أن السفينة تنتكر تحت أعلام مزيفة فإن ذلك يبرر التدخل لمعرفة الحقيقة³.

في هذا الصدد نجد قضية السفينة "آسيا" التي كانت تحمل مهاجرين من اليهود بصددهم تهريبهم فأبصرتها مدمرة بريطانية في البحر العام وسألته عن وجهتها ولكن السفينة لم تجب وكانت "آسيا" لا ترفع علماً ثم رفعت علماً تركياً فلما صعد فريق من الضباط على متن السفينة أنزت العلم التركي ورفعت علماً صهيونياً فقامت المدمرة البريطانية باقتيادها ومصادرة السفينة⁴.

فلقد جرى العرف بين السفن التابعة لمختلف الدول في علاقتها بعضها البعض، على أن السفينة التجارية التي تصادف سفينة حربية في أعالي البحار أن تبادر برفع علمها، وإذا حدث أن السفينة الحربية رفعت رايتها، فذلك يعتبر بمثابة إشارة تصدر للسفينة التجارية لتكشف عن جنسيتها و ترفع علم الدولة الذي تستظل به⁵.

و رغم أن حق الاقتراب فقد الكثير من أهميته في الوقت الحاضر بسبب تزايد حركة الملاحة وتجهيز السفن بأحدث أجهزة الاتصال، لذلك نجد أن الاتفاقيات المعاصرة تولي أهمية أكبر لحق الزيارة الذي عاجلته كل من اتفاقية جنيف واتفاقية قانون البحار⁶.

¹ - نلاحظ أن طلب رفع العلم لم تنص عليه اتفاقية قانون البحار صراحة لكن يفهم من خلال نص المادة 92 من اتفاقية قانون البحار، التي تنص على أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة ولا يجوز تغيير العلم إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير التسجيل.

² - VINCENT Phillippe, op.cit, p 13

³ - DUPUY René-Jean, VIGNES Daniel, traité du nouveau droit de la mer , Economica, Bruxelles , 1985 p 371

⁴ - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 180

⁵ - الحفناوي مصطفى، مرجع سابق، ص 58

⁶ - محمد سلامة مسلم الدويك، القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، مرجع سابق، ص 40

- كما أوردت اتفاقية قانون البحار حق الزيارة في المادة 110، لأي سفينة حربية أن تتفقد في أعالي البحار أية سفينة خاصة إذا كانت ترفع علما غير العلم الذي ترفعه السفينة الحربية¹.
- حيث ذكرت المادة 110 خمس حالات على سبيل الحصر يحق بموجبها السفينة الحربية التدخل و هي:
- إذا كانت سفينة قرصنة.
 - تجارة الرقيق.
 - البث الإذاعي غير المصرح به.
 - إذا كانت السفينة عديمة الجنسية.
 - إذا كانت السفينة ترفع علما أجنبيا أو ترفض رفع العلم².

تبدأ عملية الزيارة بإرسال زورق تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة المشبوهة والتأكد من أوراقها الثبوتية، ميناء التسجيل، ميناء القدوم، الوجهة، وأي معلومات ذات الصلة³.

حيث يرى (SMITH) أن حق الزيارة للتحقق من علم السفينة والتعرف عليها هو الاستثناء الوحيد الذي أورده العرف البحري على المبدأ العام الذي يأبى أي تدخل في شؤون سفينة أخرى تابعة لدولة غير دولتها أثناء الملاحة في أعالي البحار، وكل تدخل آخر فيما عدا هذا التدخل المسلم به لمكافحة القرصنة يجب أن يستند إلى معاهدة أو إتفاق⁴. كما يجوز للسفينة الحربية إذا استمر الاشتباه الاشتباه بعد التحقق من الأوراق أن تخضعها لمزيد من المراجعة والفحص والتفتيش، حسب الفقرة الثانية من المادة 110 من اتفاقية قانون البحار التي تنص "يجوز للسفينة الحربية أن تشرع في التحقق من حق السفينة في رفع علمها، ولهذا الغرض يجوز لها أن ترسل زورقا تحت قيادة أحد الضباط إلى السفينة

¹ - أحمد أبو الوفاء القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة،

2006، ص 351

² - راجع نص المادة 110 من اتفاقية قانون البحار

³ - DUPUY René-Jean, VIGNES Daniel, op.cit, p 372

⁴ - الحفناوي مصطفى، مرجع سابق، ص 59.

المشتبه فيها، وإذا بقيت الشبهة بعد تدقيق الوثائق جاز لها أن تشرع في مزيد من الفحص على ظهر السفينة وينبغي أن يتم ذلك بكل ما يمكن من مراعاة»¹

وعليه يجب عند القيام بعملية التفتيش مراعاة الضوابط والإجراءات التالية:

— أن تكون الدلائل قوية تبرر عملية الفحص و التفتيش.

— أخذ الإذن بالتفتيش من دولة السفينة إذا أمكن ذلك وإبلاغ الربان بطلب التفتيش وعلى الدولة

التي يطلب منها الإذن أن تأذن وتكلف من يتولى أمر ذلك وهذا حسب نص المادة 8 مكرر من

اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005.²

— يجب على السفينة الحربية الأخذ بالحسبان ما ينطوي عليه التفتيش من تأخير السفينة أو أي

صعوبات أخرى وعليه فإذا ثبت أن الشبهات ليس لها أساس من الصحة يتم تعويض السفينة عن

أي ضرر أو خسارة.³

ثانيا: الضمانات المقررة لحماية السفن من التعسف

إستقر العرف والفقهاء الدوليين على تقرير ضمانات لحماية السفن من التعسف في استعمال حق

القبض عليها بحجة أنها من سفن القرصنة وهذه الضمانات تتمثل في حق السفينة في التعويض إذا تم

القبض عليها دون مبررات كافية⁴ وإذا لم تكن السفينة الحربية بمجرد القبض على السفينة وتفتيشها

وتمادت في إجراءاتها وعاقبت السفينة وطاقتها بغير أساس عادل و ثبتت براءة السفينة فإن الدولة التي

قامت بالضبط المستعجل تتحمل المسؤولية الدولية في مواجهة الدولة التي تحمل السفينة علمها عن هذا

الفعل غير المشروع دولياً.⁵

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

2- احمد أبو الوفا، مرجع سابق، ص 346.

3- حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص 191.

4- بلدية عبد الله العوضي، مرجع سابق، ص 34.

5- صلاح الدين عامر، مرجع سابق، ص 337.

إذ قد تضمنت معاهدة جنيف هذا العرف في المادة 20 منها، أما اتفاقية قانون البحار لعام 1982 فقد نصت على المسؤولية في الضبط دون مبررات كافية في المادة 106 كما يلي : "عندما تضبط سفينة أو طائرة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائرة جنسيتها مسؤولية أية خسائر أو إضرار يسببها هذا الضبط"¹.
أما التعويض عن التفتيش دون مبررات كافية فق تضمنته نص م 110 الفقرة الثالثة². إضافة إلى الضمانات التي قررها القانون الدولي أضافت اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة لعام 2005 ضمانات أخرى³ تتلخص فيما يلي :

1. طلب الإذن من الدولة التي ترفع السفينة علمها، أو تتبع لها السفينة عند الحاجة لتفتيشها أو احتجازها، أما سفن القراصنة التي بدون جنسية فتتخذ الإجراءات بحقها مباشرة.
2. مراعاة عدم تعريض سلامة الأرواح في البحار للخطر⁴.
3. الحفاظ على كرامة الإنسان وحقوقه، ومراعاة قواعد القانون الدولي الإنساني.
4. الاهتمام بسلامة السفن وحمولتها⁵.
5. ضرورة إبلاغ ربان السفينة بالإجراءات المطلوبة قبل مباشرتها.
6. بذل الجهد لتفادي احتجاز السفينة أو تأخيرها.
7. مراعاة حقوق الدولة الساحلية التي تقرها قواعد القانون الدولي العام⁶.
8. العمل على أن يكون أي إجراء يتخذ على ظهر السفينة سليماً لا يؤثر على البيئة البحرية .
9. مراعاة مصالح دولة العلم أو الدولة التي تتبع لها السفينة.

¹ - محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، مرجع سابق، ص 224.

² - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 213.

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

⁴ - MOMTAZ Djamchid, 'Les infractions liées aux activités maritimes', in droit international penal, op. cit., p 372.

⁵ - خليل حسن، مرجع سابق، ص 302.

⁶ - علي بن عبد الله الملجم، مرجع سابق، ص 202.

10. الشخص الذي يتعرض للاحتجاز له حق الاتصال بممثل مختص لدولته وله حق تلقي الزيارة من ممثل الدولة التي ينتمي إليها¹.
11. عدم جواز نقل أي شخص محتجز لغرض الإدلاء بشهادته إلا بموافقته.
12. الإسراع باتخاذ الإجراءات القضائية إذا لم يكن هنالك داع للتأخير وحقه في معاملة منصفة ومحكمة عادلة².

الفرع الثاني: مبدأ الاختصاص القضائي العالمي

استقر العرف الدولي على أن القرصنة البحرية جريمة دولية تستتبع المسؤولية الدولية لمرتكبيها وأن القراصنة أعداء للجنس البشري وأنه يجوز لأي شخص متابعهم والقبض عليهم وانزل القصاص العادل بهم جراء الجرائم التي اقترفوها.

أولاً: الجهة الممارسة لحق القبض على سفينة القراصنة

تعطي قواعد القانون الدولي العام الحق لكل دولة بان تقوم بضبط سفن القراصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة حسب المادة 105 من اتفاقية قانون البحار 1982 "يجوز لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة أو أية سفينة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة وأن تقبض على من فيها من أشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات...."³ ، وهو نفس ما ذهب إليه المادة 19 من اتفاقية جنيف 1958.

أما عن اختصاصات الضبط فهي مقررة للسفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن والطائرات المأذون لها بذلك⁴ وهذا ما أكدته المادة 107 من اتفاقية قانون البحار التي تنص "لا يجوز

¹ - حاشي عسيلي فيدو ، مرجع سابق، ص 199.

² - خليل حسن، مرجع سابق، ص 303.

³ - DUPUY René-Jean, VIGNES Daniel, op.cit, p 373.

⁴ LE HARDY DE BEAULIEU Louis, op.cit, p 660.

يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك¹.

ثانيا: السلطة المختصة بمحاكمة القرصنة

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من أول وأقدم الجرائم التي طبق عليها مبدأ الاختصاص القضائي العالمي وهي جريمة من جرائم الشعوب لأنها تمس بالمصالح المشتركة للدول² مبدأ الاختصاص القضائي العلمي هو المبدأ الذي يعطي لأي جهاز قضائي ولائي صلاحية محاكمة ومعاقبة من يرتكب جريمة من الجرائم التي لا يقبلها الضمير الإنساني بغض النظر عن جنسية فاعلها³.

كما يقوم الاختصاص القضائي العالمي على أساس وجود فئة خاصة من الجرائم تسمى جرائم الشعوب باعتبارها تبرر الأساس القانوني في مباشرة المتابعات الجنائية ضد المتهمين بارتكاب جريمة من هذه الجرائم المستندة إلى مبدأ الاختصاص العالمي⁴.

تتميز الجرائم الدولية الخاضعة لمبدأ الاختصاص العالمي بالطابع الاستثنائي والخطير فيتكيفها ويعود ذلك لبعدها العالمي إذ تمس البشرية جمعاء حيث تقوم الجرائم الدولية الخاضعة لمبدأ الاختصاص العالمي على ثلاثة (3) عوامل هي :

1. مساس السلوك الإجرامي بمصلحة دولية تهدد السلم و الأمن الدوليين.
2. مساس السلوك الإجرامي بالقيم المشتركة للجماعة الدولية باعتباره يهز الضمير الإنساني.
3. مساس السلوك الإجرامي بمصلحة وقيم أكثر من دولة⁵.

¹ - SOBRINO HEREDIA Jose Manuel, op.cit, p 179.

² - آيت يوسف صيرينة، الاختصاص القضائي في تجريم بعض الأفعال بين المجال المحفوظ لوله والتوجه المعاصر نحو العالمية، مذكرة ماجستير ، جامعة مولود معمري، تيزي وزوي، ص 88.

³ - ARNAUD Montas, droit maritime, Vibert, France, 2012, P 104

⁴ - PANCRACIO Jean-Paul, DROIT DE LA MER, 1ere édition, Dalloz, Paris, 2010, P 454.

⁵ - آيت يوسف صيرينة ، مرجع سابق، ص 73.

وعليه تخول قواعد القانون الدولي العام للمحاكم المحلية في الدول الحق في النظر بقضايا القرصنة البحرية طبقاً للقوانين الجنائية في هذه الدول وبموجب الإجراءات المعمول بها في الدولة التي قامت بعملية الضبط¹.

و قد قننت اتفاقية قانون البحار لعام 1982 المتابعة القضائية لجريمة القرصنة البحرية على أساس مبدأ الإختصاص العالمي في م 105 وللمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من المصريين بحسن نية².

وعليه فليس للقرصان أن يتمسك بمحاكمته وفقاً لقانون علم السفينة أو قانون جنسية³ لأن القرصنة تجرد السفينة و القرصان من الجنسية بمعنى أنه يجوز لكل سفينة حربية لأية دولة حق القبض على القرصان ومحاكمته⁴ ولا نقصد بالتجرد من الجنسية فقدتها كاملاً بالنسبة إلى جميع آثارها القانونية وإنما التجرد هنا قاصر على الإختصاص القانوني بنظر الجريمة والحكم فيها⁵. بهذا يتبين أن القرصنة البحرية لا تخضع لإختصاص المحكمة الجنائية الدولية على الرغم من أنها جريمة دولية لأنها ليست من الجرائم المنصوص عليها في نظام المحكمة وعليه فإن جريمة القرصنة البحرية تخضع لإختصاص محاكم الدول التي تطبق قانون العقوبات لتلدتها⁶.

الفرع الثالث: محاكمة القرصنة في العالم

لقد أصبحت استجابة العدالة الجنائية للقرصنة بعد إلقاء القبض عليهم نقطة محورية في استجابة الأمم المتحدة على مدى السنوات الماضية، وإذا تم القبض على القرصنة بواسطة القوات البحرية

¹ - SOBRINO HEREDIA José Manuel, op.cit, P 184

² - إبراهيم محمد العناني، الفرعية ومكافحتها في القانون الدولي، مجلة الإنساني، عدد 45، 2009، ص 40.

³ - جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 211.

⁴ - MOMTAZ Djamchid, la piraterie, in droit international penal, op.cit, p 368

⁵ - محن نعيم علوة، مرجع سابق، ص 193.

⁶ - YANAI Shunji, " la coopération régionale contre la piraterie en Asie", in annuaire français de droit international , vol . 52 , 2006 , pp 331-339

الأجنبية التي تشارك في دوريات لمكافحة القرصنة قبالة ساحل القرن الإفريقي، يصبح الإشكال المطروح: ما الإجراءات التي ينبغي اتخاذها بحقهم؟

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

أولاً: العقوبة المقررة لجريمة القرصنة البحرية

تجرّم معظم التشريعات والقوانين البحرية الوطنية وقوانين العقوبات أعمال القرصنة البحرية ومن المؤكد أنه في ظل تباين القوانين والأنظمة المطبقة من دولة إلى أخرى أن العقوبات سوف تتفاوت بناء على ذلك¹ فحيث نجد أن بعض الدول تعطي لمن يقبض على القرصان نسبة مئوية من قيمة البضاعة التي ترد² وكانت هذه النسبة طبقاً للقانون البريطاني الصادر سنة 1850 هي الثمن ثم أصبحت النصف وهي تعادل السدس في الولايات المتحدة الأمريكية³.

كما تطرق المشرع الجزائري للمكافأة التي يستحقها القائم بإنقاذ السفينة في القسم الثالث الفقرة الثانية المواد من 336 إلى 357 من القانون البحري الجزائري⁴.

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

• الجزائر:

نصت المادة 519 من الأمر رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري على أنه: "يعاقب بالسجن من عشر سنوات إلى عشرين سنة، مع مصادرة السفينة وكذا

¹ - مايا خاطر، مرجع سابق، ص 273.

² - لا يسقط من المالك الشرعي حقه في العال المغتصب من طرف القرصنة إن أمكن فرز هذه الأموال عن أموال القرصنة بشرط ان يطلبها صاحبها خلال فترة معينة، انظر في ذلك : محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 191.

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

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

الأمالك والوسائل الموجودة على متنها كل شخص ارتكب أو حاول القيام بأعمال القرصنة أو شارك فيها"

• المملكة العربية السعودية:

فهي تطبق الحد الشرعي الذي تقرر الشريعة الإسلامية وهو حد الحرابة الذي تحكم به المحاكم الشرعية بالمملكة على قطاع الطريق والمفسدين في الأرض¹.

• جمهورية مصر العربية:

تنص المادة 167 من قانون العقوبات على أن "كل من عرض للخطر عمدا سلامة وسائل النقل العامة البشرية أو المائية أو الجوية أو عطل سيريا يعاقب بالأشغال الشاقة المؤقتة أو بالسجن" ثم أضافت المادة 168 "إذا نشأ عن الفعل المذكور في المادة السابقة جروح من المنصوص عليها في المادة 240 أو 241 تكون العقوبات بالأشغال الشاقة المؤقتة أما إذا نشأ عنه موت الشخص فيعاقب بالإعدام أو الأشغال الشاقة المؤبدة².

• الإمارات العربية المتحدة:

ينص القانون الاتحادي لدولة الإمارات العربية في المادة 384 على أنه يعاقب بالسجن المؤبد أو المؤقت كل من ارتكب جريمة سرقة في الطريق العام أو في إحدى وسائل النقل البرية أو المائية أو الجوية في الأحوال التالية (وذكر منها) إذا وقعت السرية من شخصين فأكثر وكان أحدهم حاملا سلاحا وأيضا إذا وقعت السرقة من شخص يحمل سلاحا وكان ذلك بطريق الإكراه أو التهديد باستعمال السلاح³.

¹ - حاشي عسيلي فينو، مرجع سابق، ص 194.

² - أحمد عبد الظاهر، "القرصنة البحرية جريمة عالمية وهموما عربية"، مقال منشور على شبكة الانترنت، على العنوان :

<http://kenanaonline.com/users/law/poste/104575>

³ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 195.

• الكويت:

تطبيق عقوبة الإعدام إذا ارتبطت القرصنة البحرية بجريمة قتل عند الاستيلاء على الأموال أو السفينة حسب م 252 من قانون العقوبات الكويتي لعام 1960¹.

• فرنسا:

وضع المشرع الفرنسي عدة قوانين لتجريم القرصنة البحرية فبعد القانون الصادر في 10 افريل 1825 أصدر قانونا جديدا يجرم خطف وسائل النقل المختلفة في 5 جانفي 2011 وذلك في المادة "224 فقرة 6 إلى 224 فقرة 8" وهو الباب الخاص بوسائل النقل الجوي والبحري وغيرها من وسائل النقل حيث تنص م 224 فقرة 6 تجريم ناقل الاستيلاء أو السيطرة المركبة بالقوة أو التهديد بالقوة بوسيلة نقل جوية أو مائية أو غيرها وكذلك إذا كانت الوسيلة سطحا مثبتا على الرصيف القاري ويعاقب عليها القانون الفرنسي بالحبس مع الأشغال الشاقة لمدة 20 عاما فتستند إلى هذه العقوبة إذا اقترن الفعل بالتعذيب أو استعمال القسوة أو نتج عنها موت شخص أو أكثر بموجب المادة 224 فقرة 7 و يدخل في نص هذه المادة الغرض لوسائل النقل البحري الأخرى من سفن وزوارق وغيرها³.

• بلجيكا:

أصدرت قانونا خاصا في 5 جوان 1928 يتضمن تجريم بعض صور القرصنة التي اعتبرها المشرع البلجيكي من قبيل جرائم السطو المسلح المنصوص عليها في قانون العقوبات في المادة 9.

• الولايات المتحدة الأمريكية:

تجرم أعمال القرصنة البحرية سواء قام بها الأجانب أو المواطنون الأمريكيون ويحكم على مرتكب أعمال القرصنة البحرية بالسجن مدى الحياة حسب المواد 1651 و 1652 منه⁴.

¹ - المرجع نفسه، ص 196.

² - MONTAS Arnaud, op.cit, p 106.

³ - DELEBEQUE Philippe, « comment juger le pirate », in la piraterie maritime, op.cit p 107

⁴ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، ص 92.

أما عن عقوبة مصادرة السفينة فتأخذ بها معظم الدول ويعطي القانون الدولي الحق بأن تحتفظ سفينة القرصنة البحرية بجنسيتها على الرغم من إنها أصبحت سفينة قرصنة بناءً على ما تقرره قوانين الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها¹.

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

ثانياً : تسليم القرصنة

بالرغم من إجماع الفقهاء والمشرعين الدوليين على تصنيف القرصنة كجريمة دولية يعقد لها اختصاص قضائي عالمي إلا أنه لا يتم إعمال هذا المبدأ إلا في حالات "قليلة" حيث أصبحت السفن الحربية للدول تقود سفن القرصنة إلى أحد موانئ هذه الدول من أجل محاكمة القرصنة وفقاً للقوانين الوطنية² أو تسليم هؤلاء القرصنة إلى الدول المجاورة التي تقبل محاكمتهم وفقاً لقوانينهم الوطنية. ففي سواحل الصومال مثلاً كانت السفن الحربية تسلم القرصنة الذين قبض عليهم إلى سلطة الحكم الذاتي في منطقة "بونت لاند" الواقعة شمال شرق الصومال بالرغم من أن هذه المنطقة لا تحضى بأي اعتراف دولي³ وإزاء احتجاجات منظمات حقوق الإنسان على الطابع التعسفي الذي تنتهجه محاكم "بونت لاند" فقد نادى الاتحاد الأوروبي في 2009 لتوقيع اتفاق مع كينيا يمنحها حق محاكمة هؤلاء القرصنة على أراضيها.

كما قامت فرنسا بتسليم كينيا 11 قرصاناً اعتقلتهم بالحيط الهندي⁴ كما قامت المدمرة الأمريكية و"ينسون تشرش" في يناير 1982 بتسليم القرصنة إلى كينيا كانت قد أُلقت عليهم القبض

¹ - MOMTAZ Djamchid, op.cit, p 368.

² - خليل حسن، مرجع سابق، ص 292.

³ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، ص 93.

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

أثناء محاولة اعتدائهم على السفينة الأمريكية "دلنا رانجو" وقد حكمت عليهم كينيا بالسجن سبعة سنوات¹.

وفي ما يلي بعض القضايا التي تم فيها الحكم على القراصنة من طرف الدولة التي قامت بعملية القبض:

في 2011/12/01 حكمت محكمة فرنسية على خمسة قراصنة بالسجن لمدة تتراوح ما بين 4

إلى 8 سنوات بعد أن أدينوا باقتحامات تتعلق بخطف يخت في خليج عدن²

في 14 مارس 2011 أصدرت محكمة أمريكية حكما بالسجن المؤبد بحق خمسة صوماليين

أدينوا بمهاجمة سفينة تابعة للبحرية الأمريكية ضنا منهم أنها سفينة تجارية ويذكر أن هؤلاء القراصنة

هم أول من يدينون بتهمة القرصنة في الولايات المتحدة منذ عام 1820.

في 2011 أصدرت محكمة هولندية حكما بالسجن لسبع سنوات على صوماليين اختطفوا يخت

في جنوب إفريقيا³.

كما قالت المحكمة أن القبض على الرجال الخمسة تم بعد أسبوعين من عملية الاختطاف

وكانوا مسلحين بأسلحة "بازوكا" وتراوح الأحكام التي صدرت بحقهم ما بين أربع سنوات

ونصف وسبع سنوات وقد رفض القاضي حجة أن المتهمين دفعوا إلى ارتكاب جرائمهم بفعل الفقر

والمجاعة⁴.

المطلب الثاني: آثار القرصنة البحرية على الأمن البحري

القرصنة من الجرائم البحرية التي يصعب اكتشافها وتسهل فيها الغنيمة وتتعدد فيها التبعات مما

يجعل خطرا يتضاعف ويتفاقم ويؤدي إلى إزهاق الأرواح وضياع الملايين من الدولارات وعرقلة حركة

الملاحة.

¹ - خليل حسن، مرجع سابق، ص 293.

² - حاشي عسيلي فير، مرجع سابق، ص 146.

³ - المرجع نفسه، ص 147.

⁴ - المرجع نفسه، ص 148.

ورغم أن القرصنة البحرية قد أثرت على العالم بأسره ولكن تأثيرها الأكبر كان بصفة خاصة على الدول التي تتواجد فيها الظاهرة، وكذا الدول والمناطق المجاورة لها .

الفرع الأول: انعكاسات جريمة القرصنة على الملاحة البحرية الدولية

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

أولاً: تأثير القرصنة على الاقتصاد العالمي

إن لتصاعد عمليات القرصنة البحرية انعكاسات اقتصادية هامة تتمثل فيما يصيب الضحايا من أضرار وخسائر، خاصة عند الاستيلاء على ناقلات البترول والبضائع¹ التي تقدر قيمة ما تحمله من مواد بترولية بملايين الدولارات، فعلى سبيل المثال تقدر حمولة الناقلات البترولية السعودية العملاقة "سيروس ستار" بـ 100 مليون دولار، وهذا من شأنه أن يؤثر على أسعار البترول مما يؤدي إلى أزمة اقتصادية عالمية².

كما تكلف القرصنة البحرية الاقتصاد العالمي والشركات الكبرى مبالغ باهظة مباشرة وغير مباشرة: فالمبالغ المباشرة تتمثل في مبالغ الفدية³ التي يتم دفعها لإطلاق سراح السفينة، وقد بلغ متوسط الفدية العادية من 3،4 مليون دولار إلى 4،5 مليون دولار بين عامي 2009 و 2010 فعلى سبيل المثال تم دفع مبلغ 9،5 مليون في نوفمبر 2010 للإفراج على ناقلات النفط الكورية "سامهو دريم"⁴ وقد انتقدت بعض الدول دفع الفدية، لأنه يخالف لائحة مجلس الأمن الدولي رقم 1904 التي أقرها في 2009/12/17 التي يجرم من خلالها دفع الفدية⁵. نفس الموقف تبنته الجزائر حيث أكد وزير العدل

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

² - محمد عرفة، جريمة القرصنة ومكافحتها وأثارها الاقتصادية، مقال منشور على شبكة الأترنيت على العنوان:

<http://www.aleqt.com/21-11-2008/artic1166274HTML>

³ - في المملكة العربية السعودية ما يعطى لقرعان من اجل تخليص السفينة بعد من الخسائر البحرية المشتركة، انظر ابو الوفا، مرجع سابق، ص 347.

⁴ - حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 109.

⁵ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، 57.

"أن الجزائر هي أول دولة طلبت تجريم دفع الفدية المختطفين أمام جمعية الأمم المتحدة، وبالتالي فإن دفعها هو تشجيع للمجرمين وتمويل للإرهاب ، ولا يمكن إنقاذ شخص مقابل قتل ملايين آخرين"¹ أما المبالغ غير المباشرة فتتمثل في اعتماد العديد من الدول على شركات الأمن الخاصة لحماية السفن من خطر القرصنة، ومن أهم الشركات العاملة في هذا المجال نجد شركة "BLACK WATER" الأمريكية وشركة "ERINYS" البريطانية.²

وتكلف شركات الأمن الخاصة السفن مبالغ مالية طائلة تقدر بـ 12000 دولار يوميا³، كما تؤثر القرصنة على الاقتصاد العالمي بسبب الإغراق المتعمد للبضاعة الأمر الذي يؤدي إلى ارتفاع سعرها في السوق، وفي هذا المجال نجد قضية الشركة الإيطالية التي استأجرت سفينة شحن تحمل علم ليبيريا من شركة يونانية وذلك لنقل البضاعة من الكويت إلى جزر كيمان، ولكن السفينة دخلت في أحد الموانئ جنوب إفريقيا وتم إغراقها، وكان من الصعب استعادة البضاعة.⁴

نفس الشيء حدث لناقلة النفط الاندونيسية عام 1998 التي كانت تبحر من سنغافو إلى اندونيسيا حيث تم الاستيلاء عليها وإفراغ حمولتها في ناقلات غير معروفة.⁵

إضافة إلى كل هذا نجد أعباء مالية أخرى تتمثل في ارتفاع قيمة التأمين على السفن والبضائع عند مرورها بالمناطق الخطيرة، بما يتناسب مع قيمة التعويضات التي قد تدفعها نتيجة للخسائر التي تتعرض لها السفن والأفراد⁶، ومن جهة أخرى أفادت الدراسة التي أجراها مركز "شاتام هاوس"

¹ - انظر : جمال بوعاتي وحميديس، "الجزائر لا تنوي متابعة القرصنة"، جريدة الخبر اليومية، العدد 6228، الجزائر، 7 جانفي 2011، ص 7.

² - خالد أحد الرماح، "القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني"، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عن والحيط الهدي، مرجع سابق، ص 81.

³ - بوقحوظة فؤاد ، مرجع سابق، ص 56.

⁴ - التهامي نقرة، "القرصنة البحرية والأمن العربي"، من كتاب القرصنة البحرية أمن الملاحة العربية، مرجع سابق، ص 92.

⁵ - علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 85.

⁶ - حاشي عسيلي فينو، مرجع سابق، ص 90.

البريطاني على الأعمار الصناعية المفصلة إلى نمو اقتصادي على نطاق واسع في بعض المناطق الصومالية، وتشير الدراسة إلى الحاجة إلى حل ينبع من الأراضي الصومالية لمواجهة المشكل¹.

ثانيا: مخاطر القرصنة البحرية على التجارة الدولية والنقل البحري العالمي

يلعب النقل البحري دور بارز في المجالات الإستراتيجية حيث يتم نقل ما يزيد عن 90% من التجارة الخارجية للأقطار النامية عن طريق البحر فالنقل البحري يلعب دورا هاما في تسهيل تبادل السلع والمواد²، وذلك لأن الطاقة الاستيعابية لسفن والناقلات أكبر بكثير من أي وسيلة نقل أخرى³. كما يتميز النقل البحري بأنه من أفضل وسائل النقل في العالم خاصة لمسافات بعيدة، وافتقار أية دولة لوسائل النقل البحري يؤدي إلى عرقلة التطور الاقتصادي لديها، ويقلل من فرصة منافسة منتجاتها في السوق العالمية⁴.

فالقرصنة البحرية في الوقت الحاضر تشكل خطرا على العالم، حيث أنها تتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس الذي هو أحد أهم طرق الملاحة في العالم، حيث تعبر، حوالي 20 ألف سفينة، كما يتم من خلاله نقل النفط في الشرق الأوسط⁵.

كما أن انتشار هذه العمليات يمكن أن يدفع العديد من السفن إلى تحويل مسارها عبر طريق الرجاء الصالح "le cop de bonne espérance" وهذا من شأنه أن يضر بالاقتصاد العالمي⁶.

¹ - ... القرصنة البحرية تحد عالمي متجدد، مرجع سابق، ص 64.

² - عبد العزيز إبراهيم التركي، "الملاحة البحرية التجارية قوانينها والأخطار التي تتعرض لها البضائع المشحونة بحر"، من كتاب القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية، مرجع سابق ص 162.

³ - حسام الدين بويعيسى، مرجع سابق، ص 107.

⁴ - عبد العزيز إبراهيم التركي، مرجع سابق، ص 163.

⁵ - بوقحوظة فؤاد، مرجع سابق، ص 54.

⁶ - BOUTOUCHENT Abdenour, les incidences du nouveau droit de la mer, sur la navigation et les transports maritime, thèse de doctorat, faculté de droit et des sciences économiques, université de Montpellier, juin 1991, pp 108.

من ناحية أخرى فإن هذا سيؤدي إلى زيادة الوقت الذي تقطعه السفينة إلى أكثر من ثلاثة أسابيع، ومزيديا من كميات الطاقة المستخدمة لتشغيل السفينة وهو ما يزيد من تكاليف وأعباء شحن البضائع والمنتجات¹.

كما تؤثر القرصنة البحرية أيضا على قطاع التأمين حيث نلاحظ ارتفاع أقساط التأمين في الممرات الخطيرة إلى عشرة أضعاف عما كانت عليه قبل انتشار هذه الأعمال². كما وقد بلغت الخسائر التي تكبدتها التجارة الدولية في العقد الماضي نتيجة لعمليات القرصنة البحرية نحو مليار دولار في حين تشير الدراسات إلى أن القرصنة البحرية تكلف العالم حاليا نحو 25 مليار دولار سنويا³.

ثالثا : أخطار القرصنة على البيئة البحرية

لجريمة القرصنة البحرية آثار بيئية خطيرة، حيث أنه تهدد سلامة البيئة البحرية عن طريق انسكاب كميات ضخمة من النفط في المياه في حالة تعرض حاملات النفط العملاقة لعمليات القرصنة⁴، فمثلا أثناء الهجوم على سفينة "كاكا ياما" اخترق القراصنة خزان الوقود ليتدفق النفط إلى البحر مهددا الحياة البحرية والمنطقة بكارثة إيكولوجية.

كما تتأثر البيئة البحرية عن استعمال القراصنة للأسلحة الثقيلة والعالية التفجير والتي تؤدي إلى إشعال النيران في الحاويات العملاقة أو إغراقها، وأي من هذه الأخطار التي قد تؤدي إلى كوارث بيئية تدمر الحياة البحرية⁵.

¹ - BOUTOUCHENT Abdenour, de la défection du monopole de l'état du pavillon à l'intervention des états tiers dans la lutte contre la piraterie, in séminaire national sur le recours à la force dans les relations, internationales, Tizi Ouzou, le 19-20 mai 2013 p 8, non publié.

² - BOUTOUCHENT Abdenour, les incidences du nouveau droit de la mer, sur la navigation et les transports maritime, op.cit, p 109.

³ - التهامي نقرة، مرجع سابق، ص 91.

⁴ - حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 50.

⁵ - حسام الدين بويعيسى، مرجع سابق، ص 104.

الفرع الثاني: انعكاسات جريمة القرصنة البحرية على المنطقة العربية

تؤثر جريمة القرصنة البحرية على مصالح الدول العربية بصفة مباشرة خاصة تلك الدول التي تطل سواحلها على منطقة القرن الإفريقي و البحر الأحمر و ما جاورها.

أولاً: التداعيات الأمنية على الدول العربية:

تشكل أعمال القرصنة الإجرامية المتزايدة في الأزمنة الأخيرة والمنتشرة قبالة السواحل الصومالية وفي المياه الدولية وأمام خليج عدن ضد السفن التجارية المارة¹ حالة من الارتباك والتداعيات الخطيرة على سلامة أمن البحر الأحمر وعلى استمرار، كمرر مائي يربط بين العديد من القارات، وأيضا على المصالح الإستراتيجية للدول المطلة عليه أو تلك التي تعتمد عليه بشكل أساسي في تجارتها الدولية².

كما تتمثل خطورة القرصنة على البحر الأحمر و ممراته في الآتي :

- إمكانية تحول مسار التجارة الدولية و النقل البحري عنه مما يضعف من مدخولات الدول المطلة عليه، ويتحول البحر الأحمر إلى بؤرة للصراعات والحروب والتدخلات الإقليمية والدول النشيطة وجماعات الإرهاب الدولي.

- أن يتم السيطرة على البحر الأحمر و ممراته مما يفقد الدول العربية السيادة عليها والحصول على الثروات التي يحتويها³.

و في ما يلي أثار القرصنة البحرية على بعض المناطق العربية المتضررة من الظاهرة:

1- تأثير القرصنة البحرية على مصر :

تعتبر جمهورية مصر العربية من بين أكثر الدول تضررا من عمليات القرصنة البحرية في خليج عدن لما للجريمة من تأثير سلبي على سلامة واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس، وبالتالي على الأمن القومي المصري⁴.

¹- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 79.

²- حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 78.

³- حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 80.

⁴- حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 81.

حيث تعتبر القناة مصدر رئيسي لميزانية العامة المصرية حيث تصل سنويا إلى حوالي ستة مليارات دولار ، وهذا يعني أن ما يعادل ثلاثين مليار جنيه من دخل قناة السويس مهدد بالضيق خاصة مع تحويل الشركات العالمية لمسار السفن إلى طريق رأس الرجاء الصالح¹.

فقد حرصت مصر جهودها في بداية تحركاتها لمكافحة القرصنة على تنمية منع انتقال أعمال القرصنة إلى مياه البحر الأحمر، دون إيلاء أهمية لهجمات القراصنة في خليج عدن، لكن تمسك مصر بهذا الموقف لم يدم طويلا خصوصا وقد أظهرت الوقائع مع مرور الوقت أن أعمال القرصنة في خليج عدن أدت إلى انخفاض عوائد حركة الملاحة على مصر². حيث تشير تقديرات هيئة قناة السويس إلى انخفاض عائدات القناة ب 467,5 مليون دولار في 2008 وكانت القناة قد حققت إيرادات بلغت 4,569 مليار دولار خلال أوائل عام 2004³.

بصورة عامة تنظر مصر إلى القرصنة البحرية على أنها مشكلة دولية الأمر الذي يعني قبول مصر بالوجود العسكري الأجنبي في خليج عدن كضرورة ملحة لتأمين طريق الملاحة الدولية شرطة احترام سيادة الدول⁴.

لكن مع ذلك ترفض وجود قواعد دولية في مياهها الإقليمية وفي البحر الأحمر عموما حتى ولو كان الهدف هو مكافحة أعمال القرصنة، حيث صرح وزير الشؤون القانونية مفيد شهاب " في 2009 "إن قرارات مجلس الأمن الدولي وقيام عدد من الدول بإرسال مدمرات وسفن لحماية سفنها، أدى إلى ظهور نوع من الوصاية الدولية على البحر الأحمر وحركة الملاحة واستغلال موارده الطبيعية⁵.

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

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

3- حاشي عسيلي فيدو، مرجع سابق، ص 89.

4- حسام الدين الأحمد، مرجع سابق، ص 31.

5- عايش علي حواس ، مرجع سابق، ص 114.

2- تأثير القرصنة البحرية على المملكة العربية السعودية :

هي إحدى الدول المطلة على البحر الأحمر والذي يعتبر بالنسبة لها أحد الشرايين الهامة والتي تعاني من عدم الاستقرار في ظل المتغيرات والظروف الدولية الراهنة¹.

حيث يعتبر البحر وسيلة النقل الرئيسية لصادرات السعودية ووارداتها من البترول والبضائع بنسبة تصل إلى 90% من حجم تلك الصادرات والواردات، وعليه فإن أي تهديد لخطوط الملاحة لا بد أن ينعكس سلباً على أمنها الاقتصادي بشكل خاص و أمنها الوطني بشكل عام².

فقد حصرت السعودية اهتمامها بادئ الأمر على كيفية الحيلولة دون انتقال أعمال القرصنة إلى البحر الأحمر، لكن اختطاف ناقلة النفط السعودية "سايروز ستار" غير من رأيها و بدأت تهتم بالظاهرة أكثر وتبذل جهود للقضاء على جريمة القرصنة³.

وتتمثل آثار القرصنة البحرية على السعودية فيما يلي :

التأثير على الملاحة مما يؤدي إلى الإضرار بالاقتصاد الوطني خاصة الشحن والنقل البحري، مما يؤثر كذلك على الاستثمار في المنطقة.

– التأثير على نقل النفط المصدر عبر البحر الأحمر.

– التأثير على مشاريع تحلية المياه والتي تمثل أحد المشاريع المهمة والأساسية في المنطقة.

– التأثير على عملية التنمية لأنها تقوم على استنزاف مستلزماتها عبر البحر الأحمر⁴.

ففي الجمل تنظر السعودية إلى جرائم القرصنة بوصفها تهديداً لخطوط الملاحة البحرية المؤدية من وإلى موانئ الدول العربية، وأحد أنواع الجرائم التي تهدد الدول المطلة على البحر الأحمر⁵.

1- حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 86.

2- عايش علي عواس، مرجع سابق، ص 111.

3- حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 88.

4- المرجع نفسه، ص 86.

5- عايش علي عواس، مرجع سابق، ص 113.

3- تأثير القرصنة البحرية على جمهورية اليمن :

القرصنة البحرية تأثير مباشر على أمن واستقرار اليمن باعتبار أحد أهم الدول المطلة على منطقة القرن الإفريقي والأقرب إلى مسرح عمليات القرصنة، وهي تأتي على رأس قائمة الخاسرين والمتضررين الإقليميين مما يحملها أعباء هائلة سياسية وأمنية واستراتيجية¹.

كما تأثر القرصنة البحرية على حركة مرور السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية وباقي موانئ دول المنطقة، وحسب التقديرات الرسمية فإن حركة وصول السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية تناقصت وتراجعت إيرادات ميناء الحاويات في 2009 بنسبة 10% و ذلك ينعكس بطبيعة الحال على حجم الإيرادات السنوية التي تحققها الموانئ اليمنية².

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

كما يواجه قطاع الصيد اليمني تهدينا مزدوجا من القراصنة والسفن العسكرية في نفس الوقت، حيث يتعرض عدد من الصيادين اليمنيين لإطلاق من السفن العسكرية الأجنبية للاشتباه الخاطيء³. كما تعاني اليمن كغيرها من الدول المجاورة من مشكلة الهجرة غير الشرعية مما يؤدي إلى انعدام الاستقرار والأمن في المنطقة، وظهور الجماعات الإرهابية⁴.

ثانيا : مخاطر وجود عسكري أجنبي دائم:

وجدت دول المنطقة ومن بينها جمهورية اليمن نفسها أمام تطور جديد يتعدى حدود خطر القرصنة البحرية، يتمثل فيما يشبه بالإقامة الدائمة للقوات الأممية والمدعمة بقرار مجلس الأمن رقم 1838⁵.

¹ - حسام الدين بويعيسى، مرجع سابق، ص 76.

² - محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي لقرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، من كتاب القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي،

مرجع سابق، ص 67.

³ - المرجع نفسه، ص 85.

⁴ - المرجع نفسه، ص 86.

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

حيث نجحت كل من فرنسا والولايات المتحدة في استصدار القرار رقم 1838 الذي يسمح لها بمرافقة وتأمين السفن العمارة في المياه الإقليمية للصومال وخليج عدن، كما أرسلت كل من روسيا، الهند، تركيا، كندا، ماليزيا، جنوب إفريقيا وإيران قوات بحرية لحماية سفنها واثبات وجودها الإقليمي في المنطقة¹.

ورغم أن هناك من يقلل من خطورة الوجود العسكري الأجنبي على أمن المنطقة، على اعتبار أنه مؤقت و مرتبط بمهمة القضاء على القرصنة وتأمين الملاحة البحرية الدولية، إلا أنه في الواقع يمثل تهديدا إستراتيجية دول المنطقة و الأمن والاستقرار الإقليميين، خصوصا إذا تحول إلى وجود دائم أو طويل المدى في ضوء التطورات التي توحى بعجز الحل العسكري عن القضاء على القرصنة، والذي يستعي بطبيعة الحال بقاء القوات العسكرية للدول في المنطقة².

فهناك مخاوف من أن يؤدي الوجود العسكري طويل المدى في المنطقة إلى خلق واقع جديد يضيف على الوجود العسكري شرعية مما سيشكل حسب الحبير العسكري "طلعت مسلم" "سابقة يصعب التغلب عليها" تهدد سيادة دول المنطقة وأمنها، وتعزز قدرة الدول الكبرى على التدخل في الشؤون الداخلية للدول العربية³.

ثالثا : تدويل البحار و مخاطره على المنطقة العربية:

هناك عدة أسباب تسعى العديد من الدول إلى تدويل المنطقة ومن أهم هذه القوى الكيان الصهيوني وسعيه إلى تدويل منطقة القرن الإفريقي وبحر العرب لإرساء قواعد عسكرية مستقلة فيها وذلك لعدة أسباب أهمها :

○ إن سياسة الكيان الصهيوني في المنطقة خاصة بعد اتفاقية السلام مع مصر عام 1973 جعلتها تسعى جاهدة إلى ممارسة دور إقليمي بالمنطقة ومحاصرة مصر بشتى الوسائل الممكنة في محيطها

¹ - حاشي عسيلي فيديو، مرجع سابق، ص 80.

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

³ - المرجع السابق، ص 94.

- خاصة محيطها الإفريقي وباعتبارها الحليف والشريك والابن المدلل للولايات المتحدة الأمريكية راعية الأمن ودي العالم من مصلحتها هذا التدويل حيث تسعى إسرائيل إلى :
- التعامل مع إثيوبيا بمنطق معين يجعلها تابعة تبعية مطلقة وهذا من أجل حصار مصر فيما يخص قضية مياه النيل
 - إثارة جنوب السودان من منطلق نفس الهدف.
 - سرقة مياه النيل في ظل الأزمة المائية الحادة التي تعاني منها المنطقة عن طريق أنابيب تم تحت قناة السويس وهو المشروع التي أطلقت عليه اسم (نزعة السلام).
 - جعل موضوع الموارد المائية على الطاولة التفاوضية في مباحثات السلام العربية الصهيونية¹.
 - إن تدويل البحر الأحمر قد يؤدي إلى زيادة الوجود العسكري الأجنبي تحت ستار مكافحة القرصنة واستخدامه لمصالح أجنبية ويستخدم إلى الضغط على دول المنطقة².
 - يخشى من أن أطرافاً أجنبية تكتسب حقوقاً في المنطقة نتيجة تشريع مبادئ يساء استخدامها على حساب السيادة العربية كما هو مساء استخدام أوضاع حولتها الأمم المتحدة في أفغانستان وفلسطين والعراق...³
 - تموقع العديد من القوات في منطقة القرن الإفريقي مما جعلها ساحة عسكرية بالقطع البحرية فالصين منذ 2011 وهي تراوض بالمنطقة بحثاً عن قاعدة عسكرية في إحدى الدول العربية .
 - اليابان والهند سعت لبناء قواعد خارجية لها وهي تبحث بمواقع ليست بعيدة عن المنطقة ولعل اليمن أهم مكان.
 - روسيا تتواجد منذ مدة طويلة بالمنطقة علماً أن تاريخها حافل بما منذ الحرب العالمية الأولى.

¹ - حمدي عبد الرحمن: إفريقيا وتحديات عصر النهضة أي مستقبل؟ مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 2007، ص 118.

² - طلعت مسلم: ضمة مكافحة التنمية البحرية مغرباً من الجزيرة للدراسات (10-08-2012)، 11:30 ص 3. (نسخة مخزنة على الويب)

<http://www.aljazeera.net / analysis/pages/27gc55bf-ef43-416c-94ce-70c23ab37d6>.

³ - طلعت مسلم: ضرورة مكافحة القرصنة البحرية عربياً، مرجع سابق، ص 3.

ماليزيا هي الأخرى أرسلت سفنا حربية وهي تقوم بعمليات مشتركة مع الولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة إلى قوات محلية مثلت الإمارات العربية وسلطنة عمان لمواجهة القرصنة¹. الكيان الصهيوني وبعض الدول الكبرى تسعى جاهدة لكي تكون المنطقة مرآبا لقطعها البحرية، وتدويل المنطقة خدمة لهذه الدول وحماية مصالحها ولصالح الكيان الصهيوني الذي يسعى منذ حرب 1973 إلى أن تكون المنطقة تحت سيطرته نظرا لأهميتها الاستراتيجية وموقعها الهام، وكل دولة تسعى لجعل المنطقة ملعبا لنهب الخيرات واستنزاف الثروات.

كما نشير إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية الحليف الرئيسي لإسرائيل تسعى للتدويل خدمة لمصالحها وزيادة أوقاتها التي تعوم وتحول في المنطقة، حيث أن الولايات المتحدة تتواجد في المنطقة منذ الحرب العالمية الثانية و تسعى لتدويل بحر العرب واستباحه في المنطقة هي الولايات المتحدة الأمريكية حيث:

تحتفظ الولايات المتحدة الأمريكية يوحدات لها في البحرين منذ العام 1971، وتتمتع تسهيلات كبيرة في ميناء سليمان، وقد لعبت البحرين دوا مميز في حرب العراقي 1991، وأصبحت البحرين مقرا لقيادة الأسطول الخامس منذ عام 1995، وقوة منتشرة تزيد عن 5 آلاف من البحرية². في حين تسمح قطر منذ حرب الخليج الثانية 1991 لوحدات من سلاح الجو الأمريكي باستخدام أراضيها، وتخزين العتاد والسلاح وقوة تزيد عن 8000 عنصر في قاعدة القيادة بالسيلية العديدة، كذلك هو الأمر بالنسبة لسلطنة عمان وبقوة تفوق 3000 عنصر مع طائرات ومقاتلات مختلفة وقوة بمختلف أنواع الأسلحة والطائرات والبوارج والسفن العائمة في السعودية (قاعدة الظهران الجوية،

¹ - أشرف أبو السعود القرصنة البحرية تجعل المحيط الهندي ساحة عسكرية دولية، مجلة الأهرام، نوفمبر 2010 (نسخة مخزنة على الويب)

<http://digital.abram.org.eg/articles.aspx?serical=322931&eid=85>.

² - إبراهيم بولمكاحل ، استراتيجية مواجهة التحدي الأمني في النظام الإقليمي الخليجي، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير ، قسم العلوم السياسية جامعة باتنة ، 2005 - 2006، ص 21.

ومينائها في الخليج العربي منذ العام 1943 حتى 1962، ثم بعد حرب الخليج الأولى والثانية مع 9 آلاف جندي، وأكثر من 100 ألف في الكويت و 1200 بالإمارات العربية المتحدة. هذا بالإضافة إلى البوارج والأسطول الخامس والغواصات التي تعوم في بحار المنطقة وحزما والمحيط بالقرب من المنطقة العربية من القرن الإفريقي الى بحر العرب إلى الخليج¹.

وللأسف فإستمرار عمليات القرصنة وزيادة وتيرة أعمال السلب والنهب للقرصنة في منطقة القرن الإفريقي وخليج عدن، من خلاله تسعى القوى الكبرى في الضغط على الدول المحيطة بميدان القرصنة حيث أجبرت بعض هذه الدول على منح تلك الدول قواعد بحرية فوق أراضيها، واستباحة سيادتها كما يحدث في الصومال والعراق وباكستان وأفغانستان والسودان ... ومن هنا بدأت ظاهرة الإرهاب تتنامى أكثر فأكثر، والجريمة المنظمة عملت أوكارا في المنطقة².

¹ - إبراهيم بولمكاحل، استراتيجية موجهة التحدي الأمني في النظام الإقليمي الخليجي، مرجع سابق، ص 22

² - محمود قاسم الشعبي: القرصنة في القرن الإفريقي و ردود الأفعال الدولية تجاهها، الجريدة الإلكترونية ، اليمن اليوم، 20 فيفري 2010، 23:48

(نسخة مخزنة على الويب)

tp://www.yemen today.net/2008-11-11-20-53-11{2011-01-06-13-04 43-22-2010-02-2020-2-3-html.

الخاتمة

تناولنا في هذه الدراسة موضوعا غاية في الأهمية وهو جريمة القرصنة البحرية وقد تبين لنا بداية من خلال الفصل الأول أهمية البحث فيه والتي تمثلت في خطورة جريمة القرصنة البحرية على السفن و الملاحة عموما، خاصة تصاعدها في الوقت الراهن في ظل ندرة البحوث العلمية المتخصصة التي تناولت هذه الجريمة ثم الوقوف على حقيقة جريمة القرصنة البحرية على السفن من خلال تعريفاتها في الشريعة الإسلامية ، والقانون الدولي العام ، و الفقه الدولي والمتمثلة في الإقدام على أعمال غير مشروعة وقطع الطرق البحرية والاعتداء على السفن مجاهرة، واستخدام العنف في سبيل تحقيق مصلحة خاصة لمرتكبيها .

كما ظهرت جريمة القرصنة البحرية منذ استخدم الإنسان البحر قبل الميلاد، وهذا ما تؤكده المصادر التاريخية ، وقد جاء في القرآن الكريم ما يؤكد هذه الممارسات غير المشروعة التي ترتكب في البحر في قصة سيدنا موسى عليه السلام مع سيدنا الخضر.

وخلصنا إلى أن جريمة القرصنة البحرية تقوم على الأركان نفسها التي تقوم عليها الجرائم الأخرى وهي: الركن الشرعي، والركن المادي، والركن المعنوي ، ويضيف بعض شراح القانون ركنا رابعا هو الركن الدولي، وتأخذ هذه الجريمة صوراً متعددة سواء من حيث خطورة الفعل، أو نوع الوسيلة المستخدمة والأسلوب الذي تنفذ من خلاله ، كما أننا قارنا بينها وبين جرائم دولية أخرى معتمدين في ذلك على اوجه التشابه و الاختلاف.

أخيرا إستخلصنا أن هناك أسباب و عوامل مختلفة ساهمت في تفشي الجريمة في الوقت الحاضر في مواقع مختلفة من العالم .

وخلصة الفصل الثاني فكانت الجهود المبذولة لمواجهة هذه الجريمة الخطيرة دوليا و إقليميا و في مقدمة هذه الجهود والمعالجات الجزئية القيام بتأمين الحماية للسفن و خطوط الملاحة في خليج عدن ، رغم ان هذه الإجراءات المشار إليها لم تؤدي إلى القضاء على هذه الجريمة بصفة دائمة و حاسمة بل أدت الى تزايد مطرد في عمليات القرصنة بسبب تضارب مصالح المجتمع الدولي التي حصرت المشكل في حيز ظاهري فقط بالاجماع على الحل العسكري عبر إرسال السفن الحربية

لحماية حركة الملاحة في خليج عدن و هذا التدويل زاد في تعقيد الأوضاع الامنية بشكل مخيف، وبين نوايا كل دولة سارعت الى جعل جريمة القرصنة البحرية قناع تستر من ورائه من اجل الجري وراء مصالحها خاصة الولايات المتحدة الامريكية و الكيان الصهيوني.

على ضوء ما سبق من نتائج فإنه يجدر التنويه إلى بعض التوصيات التي ظهرت أهميتها أثناء الدراسة و تتمثل فيما يلي:

1- في ظل ازدياد جريمة القرصنة البحرية وانعكاساتها الخطيرة على التنمية ، فإنه من الضروري تطوير أوجه التعاون بين الدول من خلال خلق إطار قانوني دولي واضح يستند إلى الاتفاقيات الدولية وذلك من خلال الآتي :

- تحديد قواعد القانون الجنائي الدولي لجميع الجرائم الدولية خاصة جريمة القرصنة البحرية ، ومعالجتها من طرف جميع الدول، في إطار هذه القواعد لجعلها مبرر لعمليات العنف والأعمال العسكرية التي تدمر الشعوب .

- تشجيع جميع الدول للانضمام إلى الاتفاقيات الدولية خاصة اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005، هذه الاتفاقيات تتضمن مواجهة القرصنة البحرية وتعطي فرص ملاحقة المجرمين بشكل متساوي بين الدول مما يسهل عملية الاتصال و التنسيق بينها .

- تقديم الدعم والمساعدة القانونية للدول التي تعاني من صعوبات في مواجهة هذه الجريمة سواء من خلال المنظمات الدولية المتخصصة أو الدول المتقدمة التي سبقت في المجال القانوني والمكافحة.

- التنسيق الفعال بين الدول والمنظمات الدولية والتعاون الجدي في سبيل مكافحة جريمة القرصنة البحرية، وتبادل المعلومات عبر قنوات اتصال محددة تضمن وصول المعلومات في الوقت المناسب.

- من المهم معالجة الأسباب والعوامل التي تدعو إلى إحجام أصحاب السفن عن الإبلاغ عن ما يتعرضون إليه من حوادث القرصنة البحرية ، وذلك بوضع قواعد مرنة واضحة للتحقيق، بما يضمن عدم تعريض السفن لإجراءات معقدة مع التأكيد على أن ألا يكون الإبلاغ عن الحوادث، سببا مباشرا في رفع أجور التأمين على السفن .
- 2- أهمية تركيز جميع الدول على معالجة أسباب جريمة القرصنة البحرية على السفن دون الاكتفاء بمكافحة أعراضها .
- 3- تطبيق القواعد الدولية المدونة لأمن السفن والمرافق المينائية لسنة 2003 ، وذلك بوضع الخطط والتدابير اللازمة للتصدي لهجمات القراصنة .
- 4- وضع ضوابط و قواعد واضحة لعمليات التحقق والتفتيش في أعالي البحار وذلك بوضع تعليمات محددة لمراقبة الطرق البحرية في إطار قانون دولي يحمي حقوق الجميع .
- 5- أهمية التوعية حيث أن عامل الجهل يلعب دورا مؤثرا لدى بعض الشعوب في تفشي الجريمة ، وذلك من خلال التحذير عبر وسائل الإعلام وبيان خطورة هذه الأعمال وآثارها مع ترجمة البحوث والدراسات التي تبين مخاطرها إلى لغات هذه الشعوب وبيان موقف الشريعة الإسلامية من هذه الجريمة لدى الشعوب المسلمة في شرق آسيا وغيرها .
- 6- مراجعة الإجراءات المطبقة وضرورة توضيح جميع الإجراءات المتعلقة بتلقي البلاغ و الضبط الخاصة بجريمة القرصنة البحرية في اللوائح التنفيذية لنظام أمن الحدود .
- 7- إنشاء قاعدة بيانات معلوماتية على مستوى الدول العربية و على المستوى الدولي بالتعاون مع دول المنطقة التي تنشط فيها الجريمة لرصد هذه الاخيرة حيث تكون مرجعا تبني عليه عمليات التخطيط والدراسات المتعلقة بمكافحة الجريمة .
- 8- أهمية تبادل المعلومات والخبرات مع الدول المجاورة المطللة على الخليج العربي والبحر الأحمر وتقوية أواصر التعاون فيما يخص مكافحة جرائم القرصنة البحرية.

9- وضع خطط أمنية مسبقة لإحباط عمليات القرصنة البحرية ووضع الآلية المناسبة لتتبع الجناة لما يقع من الجرائم مع أهمية التأكيد على الاستفادة من عنصر الطيران لضبط هذه الجرائم و عدم رضوخ الدول العربية التي تقام على سواحلها قواعد عسكرية دولية من اجل الحماية ظاهريا رضوخا كليا و محاولة تحقيق امن ذاتي من خلال التعاون العربي لمواجهة هذه الجريمة بيد واحدة .

قائمة المصادر والمراجع

المصادر:

- 1- راجع نص المادة 1 من إتفاقية جنيف 1958 ونص المادة 86 من إتفاقية قانون البحار 1982.
- 2- نص م 2 و3 من المرسوم التنفيذي رقم: 95-192 المؤرخ في 10/07/1995 والمتضمن إنشاء محافظة الأمن العيناء أو المطار، (ج. ج. ج) رقم 38 / 1995 .
- 3- نص المادة 4 من المرسوم التنفيذي رقم 95-192 المؤرخ في 10/07/1995 والمتضمن إنشاء محافظة الأمن العيناء أو المطار، (ج. ج. ج) رقم 38 / 1995 .
- 4- المواد (2، 3، 4) من المرسوم التنفيذي رقم 04-418 المؤرخ في 20/12/2004 العتضعن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وإنشاء الهيئات التابعة لها (ج.ج.ج.ح) رقم 2004/82.
- 5- نلاحظ أن طلب رفع العلم لم تنص عليه إتفاقية قانون البحار صراحة لكن يفهم من خلال نص المادة 92 من إتفاقية قانون البحار، التي تنص على أن تبحر السفينة تحت علم دولة واحدة ولا يجوز تغيير العلم إلا في حالة نقل حقيقي للملكية أو تغيير التسجيل.
- 6- راجع نص المادة 110 من إتفاقية قانون البحار
- 7- راجع نص المادة 8 مكرر من المرسوم الرئاسي رقم 10-272 المؤرخ في 3 نوفمبر 2010 ج.ر، عدد 69 الموافق ل 14 نوفمبر 2010 التي تتضمن التصديق على بروتوكول 2005 لإتفاقية مع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية.
- 8- راجع المواد من 336 الى 357 من القانون البحري الجزائري.
- 9- جمال بوعاتي وحميديس، الجزائر لا تنوي متابعة القرصنة، جردة الخبر اليومية، العدد 6228، الجزائر، 7 جانفي 2011
- 10- المركز العربي للدراسات الأمنية، ندوة القرصنة و أمن الملاحة العربية، (المركز العربي للدراسات الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية، د.ط، 1410 هـ)

المراجع:

كتب:

- 11- أحمد أبو الوفاء، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول وإتفاقية 1982، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006.

- 12- أحمد إسكندري ومحمد ناصر أبوغزالة، القانون الدولي العام، المجال الوطني، مطبعة الكاهنة، الزائر، 1988.
- 13- أحمد علو، القرصنة البحرية جريمة عالمية مجلة الجيش اللبناني، العدد 283 ، بتاريخ 2009/04/22.
- 14- أحمد محسن عبد الحميد، التعاون الأمني العربي و التحديات الأمنية، (أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية د.ط، 1420 هـ).
- 15- جمال محي الدين، القانون الدولي البحار، الطبعة الأولى، دار الخلدونية، الجزائر، 2009.
- 16- حمدي عبد الرحمن، إفريقيا وتحديات عصر النهضة أي مستقبل؟، مكتبة مدبولي، ط1، القاهرة، 2007.
- 17- حملاوي ربيعة، جريمة القرصنة البحرية وآثارها الاقتصادية، الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة جريمة القرصنة البحرية.
- 18- دغمة محمد إبراهيم، القانون الدولي الجديد للبحار، دار النهضة العربية، لبنان، 1998.
- 19- سيدة يوسف الطريفي، الأثر الإقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحرا، دار وائل للنشر، الأردن 2006.
- 20- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، الطبعة الثانية، دار النهضة العربية، 2000.
- 21- صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام إتفاقية الأمم المتحدة للبحار لسنة 1982، دار النهضة العربية، لبنان، 2001.
- 22- طائر أحمد عادل، القانون الدولي العام ، دار الميسرة للنشر، الأردن، 2013.
- 23- عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار و المشكلات البحرية العربية منشأة المعارف، مصر، سنة 1999.
- 24- علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، كلية الدراسات العليا قسم العدالة الجنائية، تخصص السياسة الجنائية، 2008م.
- 25- عمر يحي أحمد، القرصنة البحرية في الصومال، دار وائل للنشر، الأردن، 2002.
- 26- محمد العناني، القرصنة ومكافحتها في القانون الدولي، دار النهضة العربية، لبنان 2009.

- 27- محمد بوسلطاني، مبادئ القانون الدولي العام، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 2008.
- 28- محمد سلامة مسلم الدويك، البحر في القانون الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2010.
- 29- محمد صفوت الزياد، القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، مركز الإمارات للدراسات الإمارات العربية، 2008.
- 30- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف، مصر، 1985.
- 31- محمد نعيم علوة، موسوعة القانون الدولي العام، الطبعة الأولى، مركز الشرق الأوسط الثقافي، 2012.
- 32- محمود الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الشقافة، الأردن، 2008.
مذكرات:
- 33- إبراهيم بولمكاحل، استراتيجية مواجهة التحدي الأمني في النظام الإقليمي الخليجي، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، قسم العلوم السياسية جامعة باتنة، 2005 – 2006
- 34- آيت يوسف صيرينة، الاختصاص القضائي في تجريم بعض الأفعال بين المجال المحفوظ لوله والتوجه المعاصر نحو العالمية، مذكرة ماجستير، جامعة مولود معمري، تيزي وزوي.
- 35- بوخميس وناسة، النظام القانوني للسفينة في القانون البحري الجزئيه، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، 2012.
- 36- جريمة خطف الطائرات، مذكرة مكملة لنيل شهادة ليسانس في العلوم القانونية و الإدارية للسنة الجامعية 2005-2006، جامعة قاصدي مرباح كلية الحقوق .
- 37- حسام الدين بو عيسى، القرصنة البحرية و تأثيراتها على المنطقة العربية، أطروحة دكتوراه، جامعة الحاج لخضر، باتنة، 2012.
- 38- عيسات راضية، القرصنة البحرية و انعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة ماجستير، قانون النشاطات البحرية، جامعة ملود معمري، تيزي وزو، كلية الحقوق، 2010/2015.
- 39- عيسات راضية، القرصنة البحرية و انعكاساتها على الأمن البحري، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع: قانون النشاطات البحرية و الساحلية جامعة مولود معمري، تيزي وزو كلية الحقوق والعلوم السياسية .
- مجالات:

- 40- إبراهيم محمد العناني، الفرعية ومكافحتها في القانون الدولي، مجلة الإنساني، عدد 45، 2009.
- 41- عمrani نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها. مجلة البحوث القانونية، مصر، 2006، العدد 6.
- 42- مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم القانونية، المجلد 27، العدد الرابع 2011.
- مناشير:
- 43- أحمد عبد الظاهر، "القرصنة البحرية جريمة عالمية و هموما عربية"، مقال منشور على شبكة الانترنت، على العنوان :
- [http:// kenanaonline.com/users/law/poste/104575](http://kenanaonline.com/users/law/poste/104575)
- 44- حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والإتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي، لبنان، 2010.
- 45- حسام الدين الأحمد، جرائم القرصنة البحرية، منشورات الحلبي الحقوقية لبنان، 2010.
- مؤتمرات:
- 46- جاك بيل، الإجراءات القانونية، مسعى لجنة المحيط الهندي إلى تعزيز مواءمة إقليمية القوانين المناهضة للقرصنة، ورقة مقدمة المؤتمر الدولي الثاني لمكافحة القرصنة البحرية التي تعلق بدبي خلال يومي 27 و 28 جوان 2020، برعاية شركة موانئ دبي.
- ملتقيات:
- 47- فلغلي على إلهام، "القرصنة البحرية و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية في ضوء قرارات مجلس الأمن الدولي، ملتقى الوطني حول استعمال القوة في العلاقات الدولية: بين قوة القانون وهيمنة القوة"، جامعة مولود معمري تيزي وي، 19 و 20 ماي 2013، ص 10، غير منشور.
- تقارير ومقالات:
- 48- تقرير الجمعية العامة (A/56/58) في دورتها السادسة والخمسون لـ 9 مارس 2001، الموقع:

49- محمد عرفة، جريمة القرصنة ومكافحتها وأثارها الاقتصادية، مقال منشور على شبكة الأنترنت

على العنوان:

http://www.aleqt.com/21-11-2008/artic11_66274HTML

المراجع باللغة أجنبية :

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

51- YANAI Shunji, la coopération régionale contre la piraterie en Asie, annuaire Français de droit international, paris vol52, 2006

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

53- ARNAUD Montas, droit maritime, Vibert, France, 2012

54- PANCRACIO Jean-Paul, DROIT DE LA MER, 1ere édition, Dalloz, Paris, 2010

55- YANAI Shunji," la coopération régionale contre la piraterie en Asie", in annuaire français de droit international , vol . 52 , 2006

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

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

المواقع الإلكترونية:

58- محمود قاسم الشعبي: القرصنة في القرن الإفريقي و ردود الأفعال الدولية تجاهها، الجريدة

الإلكترونية ، اليمن اليوم، 20 فيفري 2010، 23:48 (نسخة مخزنة على الويب)

[tp://www.yemen today.net/2008-11-11-20-53-11{2011-01-06-13-04_43-22-2010-02-2020-2-3-html](http://www.yemen today.net/2008-11-11-20-53-11{2011-01-06-13-04_43-22-2010-02-2020-2-3-html).

59- الإطلاع على نص القرار 1814 الصادر عن مجلس الأمن جلسته رقم (5893) المعقود بتاريخ 15 ماي 2008.

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

60- الفقرة 7 من القرار رم 1816 على الموقع التالي :

http://doaccess.ods.org/TMP/9528872.3_7071991.html

61- الأمن البحري وتحدياته الراهنة، موضوع محمل يوم:

[http : www . sas445 . com / vb / show.thread.php?p=2014/07/23](http://www.sas445.com/vb/show.thread.php?p=2014/07/23)

62- لمزيد من المعلومات حول إتفاقية (ReCAAP) انظر الموقع:

www.recaap.org

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

ht://daccess.ods.un.org/TMP/9528872.3_7071991.html

64- راجع تقرير لجنة السلامة البحرية في دورتها السابعة والثمانين، ل4 جوان 2010، العرق 29، ص 195 على الموقع التالي:

[http : // www.omi.org](http://www.omi.org)

65- طلعت مسلم، ضمة مكافحة التنمية البحرية مغربياء من الجزيرة للدراسات (10-08-2012)، 11:30 ص 3. (نسخة مخزنة على الويب)

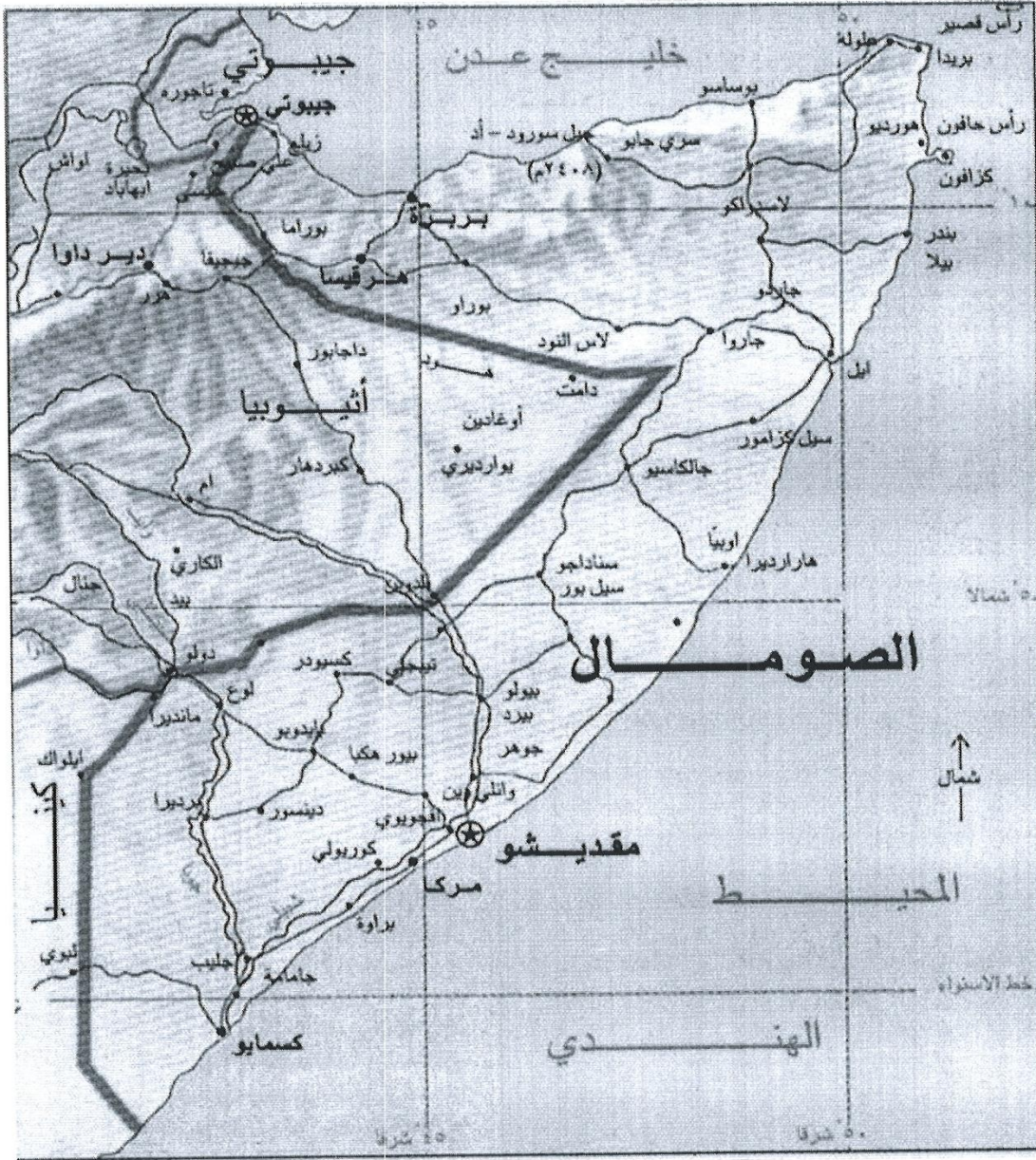
<http://www.aljazeera.net/analysis/pages/27gc55bf-ef43-416c-94ce-70c23ab37d6>.

66- أشرف أبو السعود القرصنة البحرية تجعل المحيط الهندي ساحة عسكرية دولية، مجلة الأهرام، نوفمبر 2010 (نسخة مخزنة على الويب)

<http://digital.abram.org.eg/articles.aspx?serical=322931&eid=85>.

الملاحق

الملحق رقم (01)



- خريطة توضح موقع الصومال البحري و اهم مدن ومناطق الصومال.
- المصدر:

World Map Finder :

<http://www.worldmapfinder.com/Ar/Africa/Somalia/>

الملحق رقم (02)

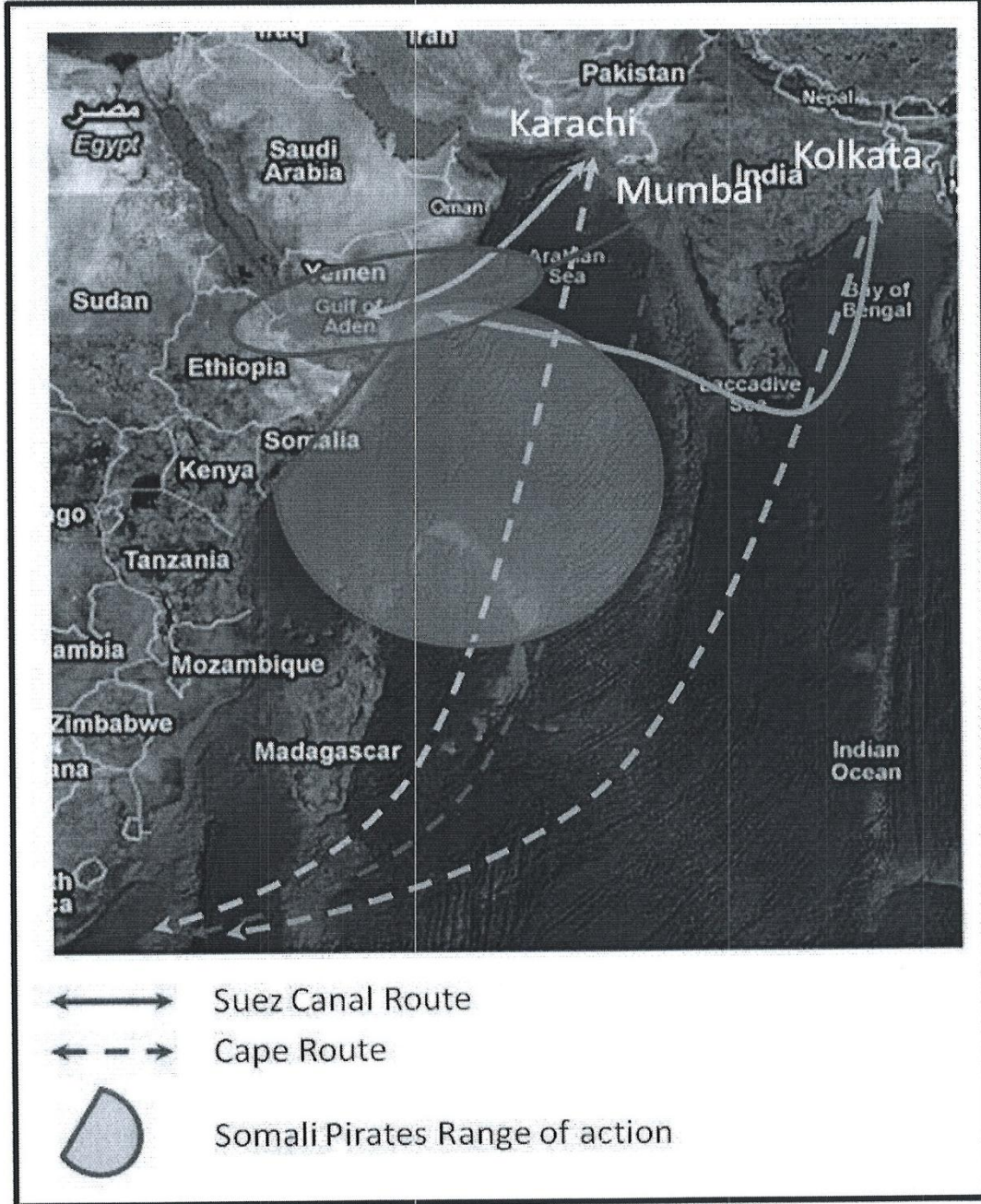
شعار القراصنة



- يستعمل هذا الشعار من طرف القراصنة تميزا للسفينة القرصنية منذ مئات السنين.

- المصدر:

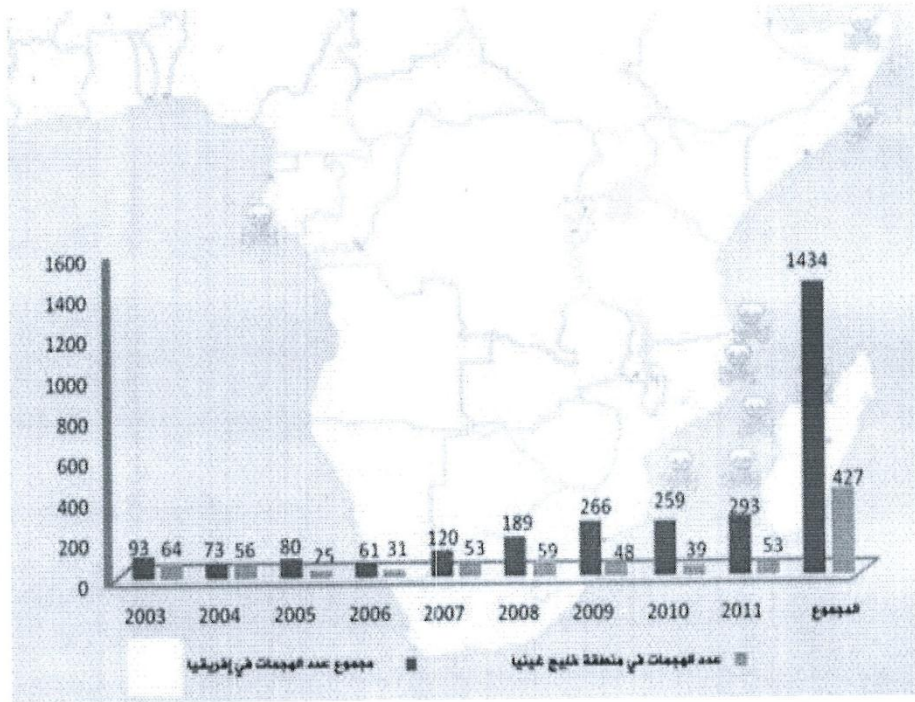
.- http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/bc/Evil_Pirate_Arts_logo



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

- المصدر:

Self-created using data from IMB Piracy Reporting Center, International Maritime Bureau, ICC - Commercial Crime Services, London, UK.- <http://www.icc-ccs.org>



- الشكل يوضح هجمات القرصنة في منطقة خليج غينيا والهجمات في المياه الأفريقية بين عام (2012-2003)

- المصدر:

- التقرير السنوي حول القرصنة والسطو المسلح الصادر عن المكتب الدولي للملاحة البحرية.

الملاحق

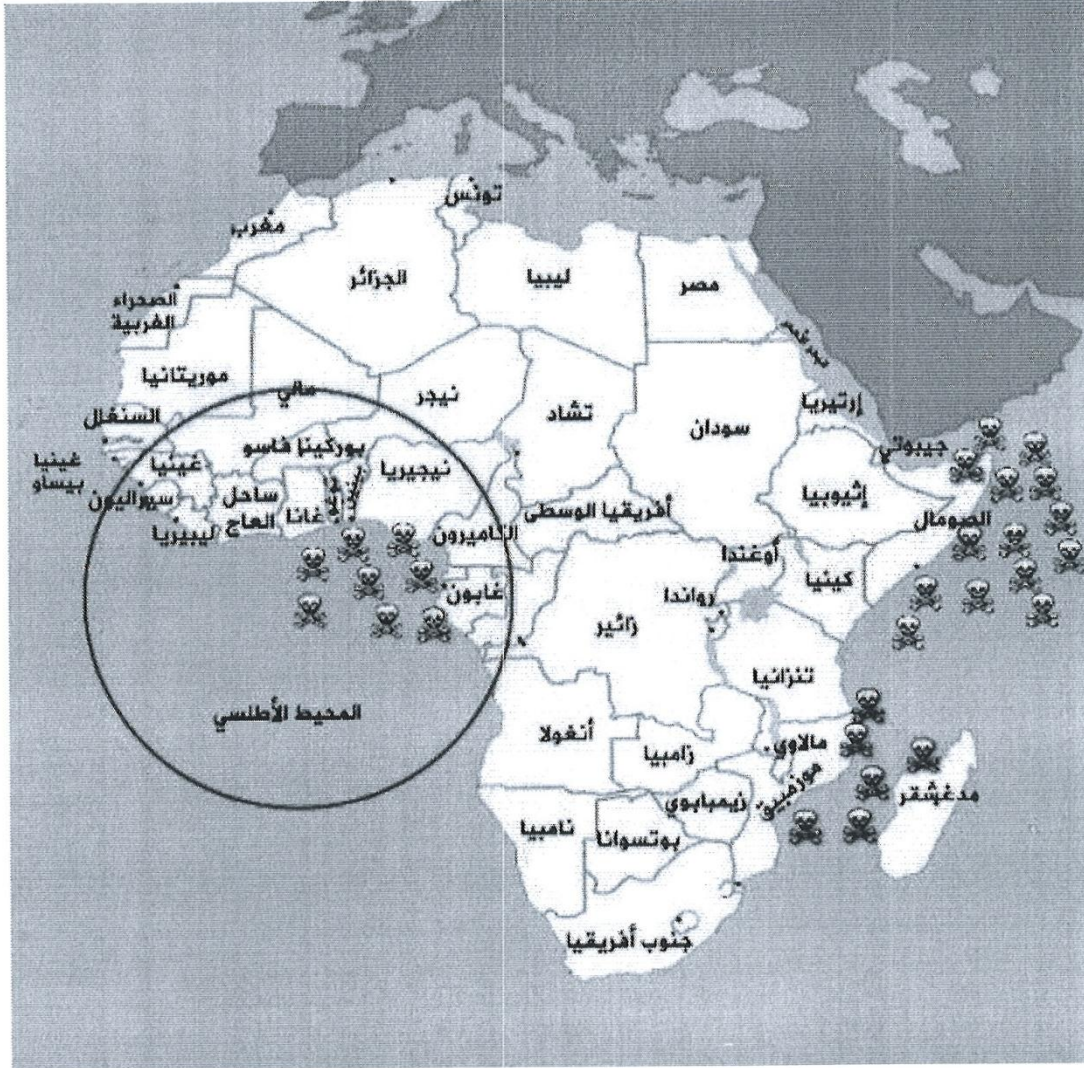
الملحق رقم (07)

دول أفريقية	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	المجموع
إريتريا	-	1	-	-	1	-	-	-	-	2
أنغولا	3	-	-	4	1	2	-	-	1	11
البحر الأحمر	-	-	-	-	-	-	15	25	39	79
بنين	1	-	-	-	-	-	1	-	20	22
تنزانيا	5	2	7	9	11	14	5	1	-	54
توغو	1	-	-	1	-	1	2	-	6	11
جنوب أفريقيا	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
خليج عدن	18	8	10	10	13	92	117	53	37	358
السنغال	8	5	-	-	-	-	-	-	-	13
السيراليون	-	3	-	2	2	-	-	-	1	8
الصومال	3	2	35	10	31	19	80	139	160	479
غانا	3	5	3	3	1	7	3	-	2	27
غينيا	4	5	1	4	2	-	5	6	5	32
غينيا الاستوائية	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
غينيا بيساو	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
الكاميرون	2	4	2	1	-	2	3	5	-	19
كوت ديفوار	2	4	3	1	-	3	2	4	1	20
الكونغو	-	-	-	3	4	1	2	3	4	17
الكونغو	-	-	-	-	-	1	-	1	3	4
كينيا	1	1	-	-	4	2	1	-	1	10
ليبيريا	1	2	-	-	1	1	-	1	-	6
مذخشفق	-	1	1	-	1	-	-	-	-	3
مصر	-	-	-	-	2	-	-	2	3	7
المغرب	-	-	1	-	1	1	-	-	-	3
موريتانيا	-	2	1	1	-	-	-	-	-	4
الموزمبيق	1	-	-	-	3	2	-	-	-	6
نيجيريا	39	28	16	12	42	40	29	19	10	235
المجموع	93	73	80	61	120	189	266	259	293	1434

- (جدول يمثل هجمات ومحاولات القرصنة ضد السفن في القرن الإفريقي والمياه الأفريقية (2003-2011))

- المصدر:

- التقرير السنوي حول القرصنة والسطو المسلح الصادر عن المكتب الدولي للملاحة البحرية 2003-2011.

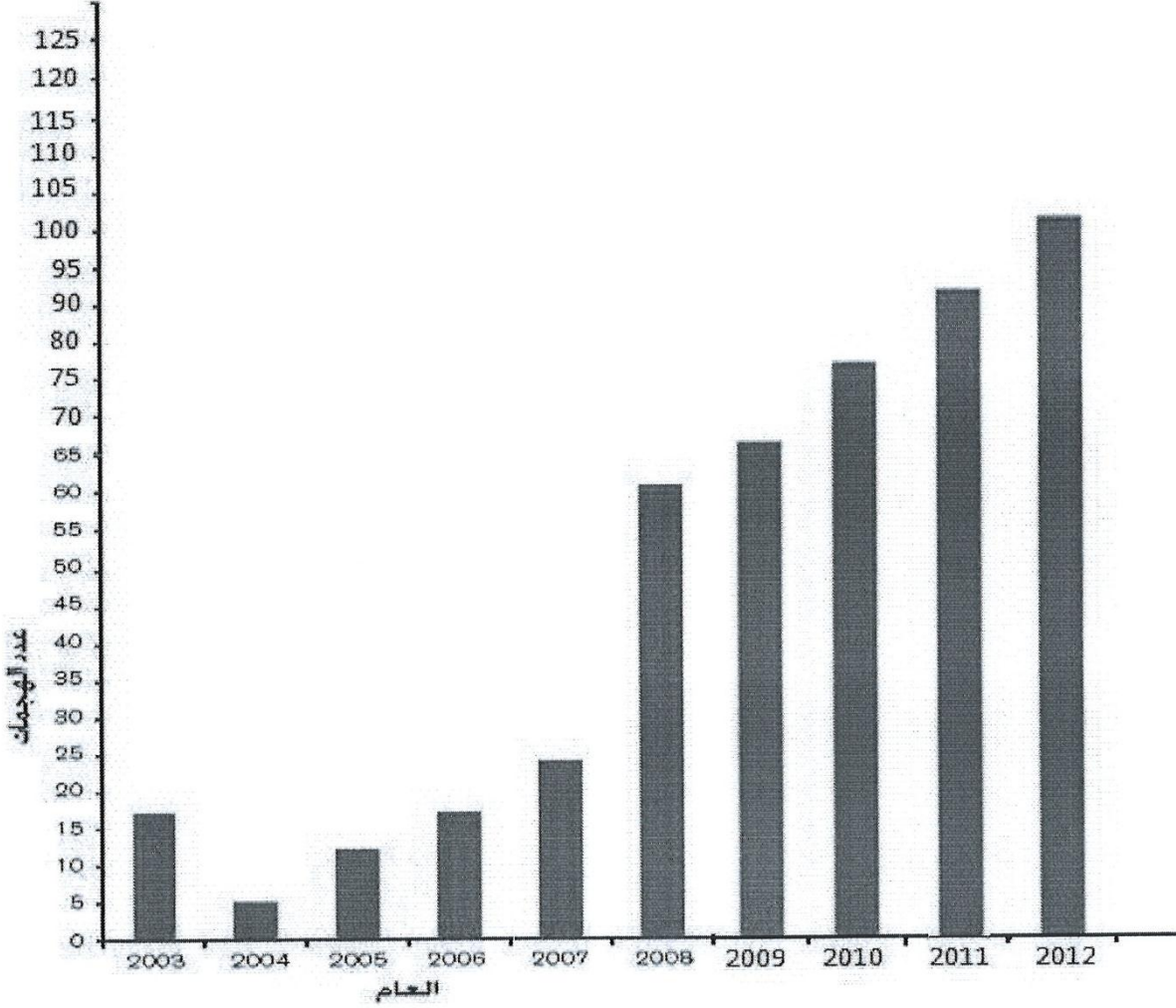


- فريدومأونوها : خريطة توضح مناطق القرصنة الأكثر في العالم – القارة الإفريقية.

- المصدر:

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

الملحق رقم (05)



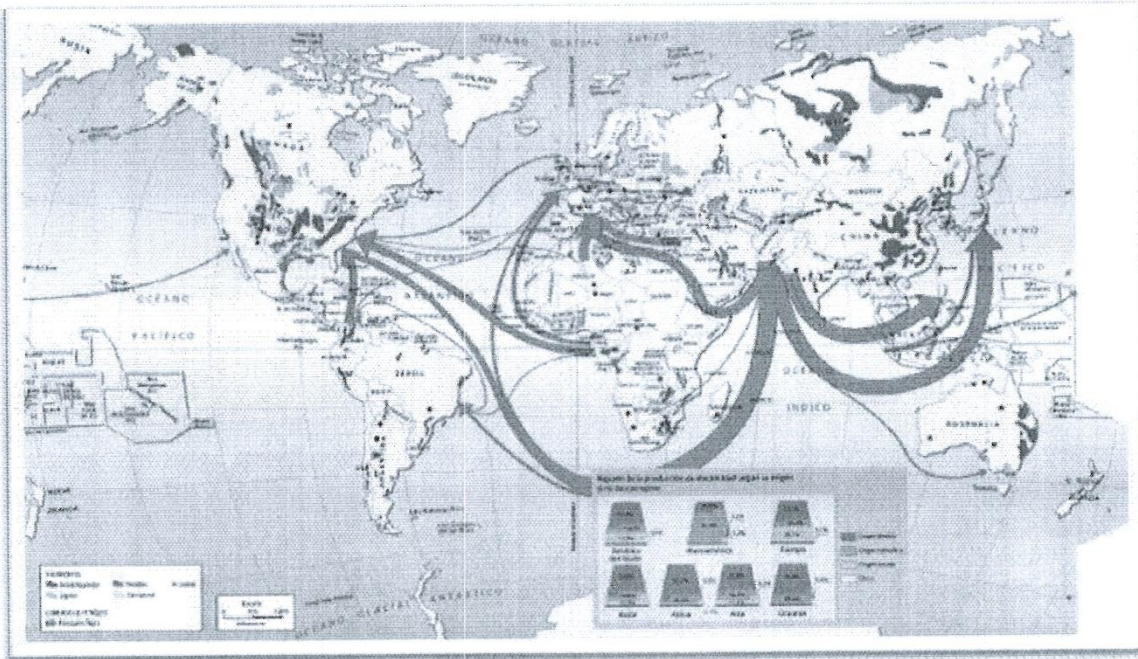
رسم بياني يوضح عدد هجمات القراصنة خلال سنوات (2012-2003)

المصدر : موقع مجلس الغرف السعودية

<http://www.iccsaudi Arabia.org.sa/arabic/News/Pages/ICC224.as>

x

الملحق رقم (04)



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

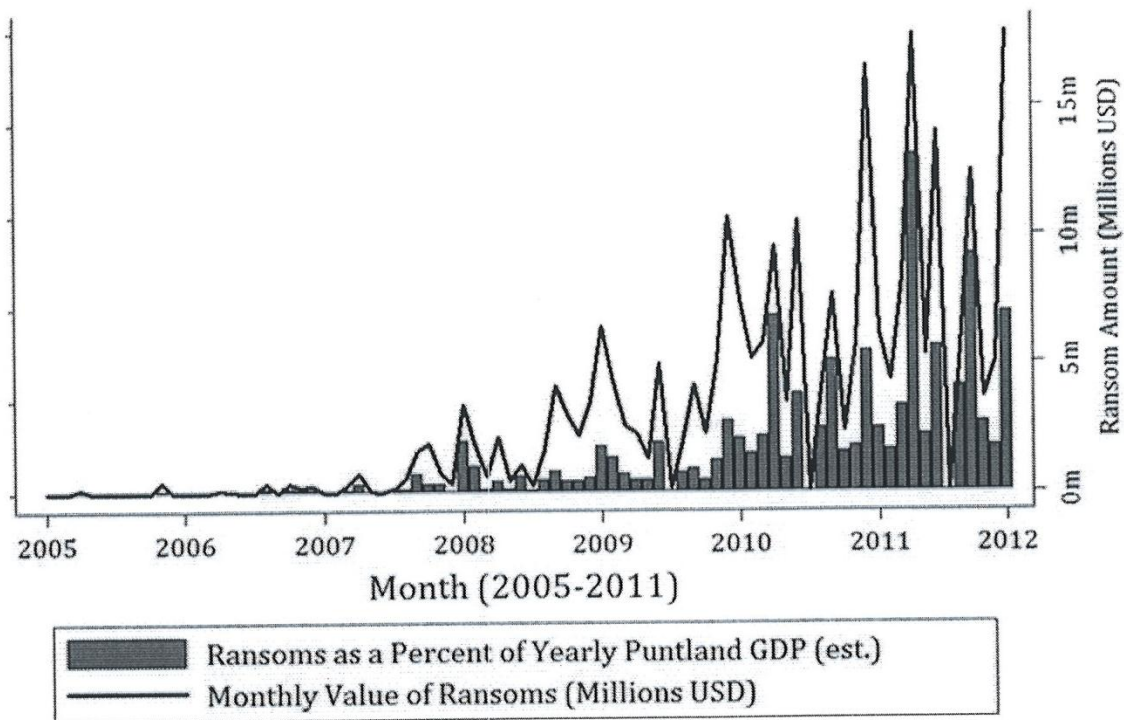
- المصدر:

http://www.kalipedia.com/ecologia/tema/recursos-naturales/energiamundo.html?x=20070418klpcnael_92.Kes-

الملحق رقم (09)

- نسبة الفدية السنوية.

- القيمة الشهرية من الفدية بالمليون دولار.



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

- المصدر:

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

الملحق رقم (10)

الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب

الديباجة

إن الدول العربية الموقعة:

رغبة في تعزيز التعاون فيما بينها لمكافحة الجرائم الإرهابية، التي تهدد أمن الأمة العربية واستقرارها، وتشكل خطراً على مصالحها الحيوية. والتزاماً بالمبادئ الأخلاقية والدينية السامية، ولا سيما أحكام الشريعة الإسلامية، وكذا بالتراث الإنساني للأمة العربية التي تنبذ كل أشكال العنف والإرهاب، وتدعو إلى حماية حقوق الإنسان، وهي الأحكام التي تتماشى معها مبادئ القانون الدولي وأسسها التي قامت على تعاون الشعوب من أجل إقامة السلام. والتزاماً بميثاق جامعة الدول العربية وميثاق هيئة الأمم المتحدة، وجميع العهود والمواثيق الدولية الأخرى التي تكون الدول المتعاقدة في هذه الاتفاقية طرفاً فيها. وتأكيداً على حق الشعوب في الكفاح ضد الاحتلال الأجنبي والعدوان بمختلف الوسائل، بما في ذلك الكفاح المسلح من أجل تحرير أراضيها، والحصول على حقها في تقرير مصيرها واستقلالها، وبما يحافظ على الوحدة الترابية لكل بلد عربي، وذلك كله وفقاً لمقاصد ومبادئ ميثاق وقرارات الأمم المتحدة. وقد اتفقت على عقد الاتفاقية، داعية كل دولة عربية لم تشارك في إبرامها إلى الانضمام إليها.

الباب الأول: تعاريف وأحكام عامة

المادة الأولى

يقصد بالمصطلحات التالية التعريف المبين إزاء كل منها:

1- الدولة المتعاقدة:

كل دولة عضو في جامعة الدول العربية صدقت على هذه الاتفاقية، وأودعت وثائق تصديقها لدى الأمانة العامة للجامعة.

2- الإرهاب:

كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أيا كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، يهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس، أو ترويعهم بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر.

3- الجريمة الإرهابية:

هي أي جريمة أو شروع فيها ترتكب تنفيذاً لغرض إرهابي في أي من الدول المتعاقدة، أو على رعاياها أو ممتلكاتها أو مصالحها يعاقب عليها قانونها الداخلي، كما تعد من الجرائم الإرهابية الجرائم المنصوص عليها في الاتفاقيات التالية، عدا ما استثنته منها تشريعات الدول المتعاقدة أو التي لم تصادق عليها:

(أ) اتفاقية طوكيو والخاصة بالجرائم والأفعال التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة بتاريخ 1963/9/14م.

(ب) اتفاقية لاهاي بشأن مكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة بتاريخ 1970/12/16م.

(ج) اتفاقية مونتريال الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في 1971/9/23 والبروتوكول الملحق بها والموقع في مونتريال 1984/5/10م.

(د) اتفاقية نيويورك الخاصة بمنع ومعاقبة الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المشمولين بالحماية

الدولية بمن فيهم الممثلون الدبلوماسيون والموقعة في 14/12/1973م.
(هـ) اتفاقية اختطاف واحتجاز الرهائن والموقعة في 17/12/1979م.
(و) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1983م، ما تعلق منها بالقرصنة البحرية.

المادة الثانية

(أ) لا تعد جريمة، حالات الكفاح بمختلف الوسائل، بما في ذلك الكفاح المسلح ضد الاحتلال الأجنبي والعدوان من أجل التحرر وتقرير المصير، وفقا لمبادئ القانون الدولي، ولا يعتبر من هذه الحالات كل عمل يمس بالوحدة الترابية لأي من الدول العربية.
(ب) لا تعد أي من الجرائم الإرهابية المشار إليها في المادة السابقة من الجرائم السياسية. وفي تطبيق أحكام هذه الاتفاقية، لا تعد من الجرائم السياسية- ولو كانت بدافع سياسي- الجرائم الآتية:

- 1- التعدي على ملوك ورؤساء الدول المتعاقدة والحكام وزوجاتهم أو أصولهم أو فروعهم.
- 2- التعدي على أولياء العهد، أو نواب رؤساء الدول، أو رؤساء الحكومات، أو الوزراء في أي من الدول المتعاقدة.
- 3- التعدي على الأشخاص المتمتعين بحماية دولية بمن فيهم السفراء والدبلوماسيون في الدول المتعاقدة أو المعتمدون لديها.
- 4- القتل العمد والسرقة المصحوبة بإكراه ضد الأفراد أو السلطات أو وسائل النقل والمواصلات.
- 5- أعمال التخريب والإتلاف للممتلكات العامة والممتلكات المخصصة لخدمة عامة حتى ولو كانت مملوكة لدولة أخرى من الدول المتعاقدة.
- 6- جرائم تصنيع أو تهريب أو حيازة الأسلحة أو الذخائر أو المتفجرات أو غيرها من المواد التي تعد لارتكاب جرائم إرهابية.

الباب الثاني: أسس التعاون العربي لمكافحة الإرهاب الفصل الأول: في المجال الأمني

الفرع الأول: تدابير منع ومكافحة الجرائم الإرهابية

المادة الثالثة

تتعهد الدول المتعاقدة بعدم تنظيم أو تمويل أو ارتكاب الأعمال الإرهابية أو الاشتراك فيها بأية صورة من الصور، والتزاما منها بمنع ومكافحة الجرائم الإرهابية طبقا للقوانين والإجراءات الداخلية لكل منها فإنها تعمل على:
أولا: تدابير المنع:

- 1- الحيلولة دون اتخاذ أراضيها مسرحا لتخطيط أو تنظيم أو تنفيذ الجرائم الإرهابية أو الشروع أو الاشتراك فيها بأية صورة من الصور، بما في ذلك العمل على منع تسلل العناصر الإرهابية إليها أو إقامتها على أراضيها فرادى أو جماعات أو استقبالها أو إيوائها أو تدريبها أو تسليحها أو تمويلها أو تقديم أية تسهيلات لها.
- 2- التعاون والتنسيق بين الدول المتعاقدة، وخاصة المتجاورة منها، التي تعاني من الجرائم الإرهابية بصورة متشابهة أو مشتركة.
- 3- تطوير وتعزيز الأنظمة المتصلة بالكشف عن نقل واستيراد وتصدير وتخزين واستخدام الأسلحة والذخائر والمتفجرات وغيرها من وسائل الاعتداء والقتل والدمار. وإجراءات مراقبتها عبر الجمارك والحدود لمنع انتقالها من دولة متعاقدة إلى أخرى، أو إلى غيرها من الدول إلا لأغراض مشروعة على نحو ثابت.
- 4- تطوير وتعزيز الأنظمة المتصلة بإجراءات المراقبة وتأمين الحدود والمنافذ البرية والبحرية والجوية لمنع حالات التسلل منها.

- 5- تعزيز نظم تأمين وحماية الشخصيات والمنشآت الحيوية ووسائل النقل العام.
- 6- تعزيز الحماية والأمن والسلامة للشخصيات والبعثات الدبلوماسية والقنصلية والمنظمات الإقليمية والدولية المتعمدة لدى الدولة المتعاقدة وفقا للاتفاقيات الدولية التي تحكم هذا الموضوع.
- 7- تعزيز أنشطة الإعلام الأمني وتنسيقها مع الأنشطة الإعلامية في كل دولة وفقا لسياستها الإعلامية، وذلك لكشف أهداف الجماعات والتنظيمات الإرهابية، وإحباط مخططاتها، وبيان مدى خطورتها على الأمن والاستقرار.
- 8- تقوم كل دولة من الدول المتعاقدة، بإنشاء قاعدة بيانات لجمع وتحليل المعلومات الخاصة بالعناصر والجماعات والحركات والتنظيمات الإرهابية ومتابعة مستجدات ظاهرة الإرهاب، والتجارب الناجحة في مواجهتها، وتحديث هذه المعلومات، وتزويد الأجهزة المختصة في الدول المتعاقدة بها، وذلك في حدود ما تسمح به القوانين والإجراءات الداخلية لكل دولة.

ثانيا- تدابير مكافحة:

- 1- القبض على مرتكبي الجرائم الإرهابية ومحاكمتهم وفقا للقانون الوطني، أو تسليمهم وفقا لأحكام هذه الاتفاقية، أو الاتفاقيات الثنائية بين الدولتين الطالبة والمطلوب إليهم التسليم.
- 2- تأمين حماية فعالة للعاملين في ميدان العدالة الجنائية.
- 3- تأمين حماية فعالة لمصادر المعلومات عن الجرائم الإرهابية والشهود فيها.
- 4- توفير ما يلزم من مساعدات لضحايا الإرهاب.
- 5- إقامة تعاون فعال بين الأجهزة المعنية وبين المواطنين لمواجهة الإرهاب بما في ذلك إيجاد ضمانات وحوافز مناسبة للتشجيع على الإبلاغ عن الأعمال الإرهابية، وتقديم المعلومات التي تساعد في الكشف عنها والتعاون في القبض على مرتكبيها.

الفرع الثاني: التعاون العربي لمنع ومكافحة الجرائم الإرهابية

المادة الرابعة

تتعاون الدول المتعاقدة لمنع ومكافحة الجرائم الإرهابية، طبقا للقوانين والإجراءات الداخلية لكل دولة، من خلال الآتي:

أولا- تبادل المعلومات:

- 1- تتعهد الدول المتعاقدة بتعزيز تبادل المعلومات فيما بينها حول:
 - (أ) أنشطة وجرائم الجماعات الإرهابية وقياداتها وعناصرها وأماكن تمركها وتدريبها ووسائل ومصادر تمويلها وتسليحها وأنواع الأسلحة والذخائر والمتفجرات التي تستخدمها، وغيرها من وسائل الاعتداء والقتل والدمار.
 - (ب) وسائل الاتصال والدعاية التي تستخدمها الجماعات الإرهابية وأسلوب عملها، وتنقلات قياداتها وعناصرها، ووثائق السفر التي تستعملها.
- 2- تتعهد كل من الدول المتعاقدة، بإخطار أية دولة متعاقدة أخرى، على وجه السرعة، بالمعلومات المتوفرة لديها عن أية جريمة إرهابية تقع في إقليمها تستهدف المساس بمصالح تلك الدولة أو بمواطنيها، على أن تبين في ذلك الإخطار ما أحاط بالجريمة من ظروف والجناة فيها وضحاياها والخسائر الناجمة عنها والأدوات والأساليب المستخدمة في ارتكابها، وذلك بالقدر الذي لا يتعارض مع متطلبات البحث والتحقيق.
- 3- تتعهد الدول المتعاقدة، بالتعاون فيما بينها لتبادل المعلومات لمكافحة الجرائم الإرهابية، وأن تبادر بإخطار الدولة أو الدول الأخرى المتعاقدة بكل ما يتوافر لديها من معلومات أو بيانات من شأنها أن تحول دون وقوع جرائم إرهابية على إقليمها أو ضد مواطنيها أو المقيمين فيها أو ضد مصالحها.
- 4- تتعهد كل من الدول المتعاقدة، بتزويد أية دولة متعاقدة أخرى. بما يتوافر لديها من معلومات