



جامعة دمشق
كلية الحقوق

القرصنة البحرية وآليات مكافحتها على الصعيد الدولي

رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في القانون الدولي

إعداد الباحث

خالد وليد شوشان

إشراف

الدكتورة سوسن بكة

دمشق ١٤٣٢ هـ - ٢٠١١ م



﴿ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ
لِيُذِيقَهُمْ بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ﴾

صدق الله العظيم

[سورة الروم: الآية ٤١]

إهداء

لا بُوصِلَةَ لي .. كُنْتَ مُرْشِدِي .. إِلَى مَنْ عَلَّمَنِي حُبَّ الْعِلْمِ
أَبِي...

بِدُعَائِكَ تَنْفَرُجُ الدُّرُوبُ وَبِرِضَاكَ تَهْوُنُ الصَّعَابُ ... إِلَى الْقَلْبِ الْكَبِيرِ
أُمِّي...

مِنْ عَيْنِكَ تُشْرِقُ الشَّمْسُ أَلْفَ مَرَّةٍ .. إِلَى مَنْ لَامَسَتْ رُوحَهَا رُوحِي
خَطِيبَتِي...

أُحِبُّكُمْ مِنْ كُلِّ قَلْبِي وَافْتَحِرُ بِكُمْ .. إِلَى مَنْ كَانَ الْوَفَاءُ أَسْمَى خِصَالِهِمْ
عَائِلَتِي وَأَصْدِقَائِي...

سَوَاعِدُكُمْ قَنَادِيلُ تَضِيءُ ظُلُمَاتِ الْبِحَارِ .. إِلَى مَنْ يَرْفَعُ اسْمَ سُورِيَا فِي السَّمَاءِ
الْبَحَارَةُ السُّورِيُونَ...

صَامِدَةٌ مَهْمَا اشْتَدَّ عَلَيْكَ الزَّمَانُ .. إِلَى الْأَرْضِ الَّتِي تَسْتَظِلُّ بِأَجْنَحَةِ الْمَلَائِكَةِ
الشَّام...

شكر

لا يسعني بعد إتمام هذا البحث المتواضع إلا أن أشكر الله تعالى وأحمده على ما منّ عليّ ويسّره لي.

كما أنني أتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان إلى الدكتورة سوسن بكة لتفضّلها بالإشراف على هذه الرسالة ولما بذلته من جهد في التوجيه والمتابعة والتشجيع، فجزاها الله عني كل خير ولها مني كل التقدير والاحترام.

كما يشرفني أن أتوجه بخالص شكري وعرفاني للدكتور هوش شاهين والدكتور جاسم زكريا لتفضلهما بقبول مناقشة هذه الرسالة والحكم عليها فلهما منّي كل التقدير والاحترام.

والشكر موجه أيضاً للجامعة دمشق بكادرها التدريسي وإداريها وموظفيها كافة.. أدامها الله تعالى منارةً للعلم والعلماء.

ولا يفوتني أن أخص بالشكر الجزيل كل إنسان شدّ من أزرّي ويسّر لي أمري وقدّم لي يد العون .

الباحث

ABBREVIATIONS

AMISOM	African Union peace support mission in Somalia
EU NAVCO	European Union Naval Coordination Cell
ICRC	International Committee of the Red Cross
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
ITF	International Transport Workers' Federation
MSC	Maritime Safety Committee
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Asia
SOLAS	The International Convention for the Safety of Life at Sea
SUA	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
TFG	Somali Federal Transitional Government
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNDP	United Nation Development Program
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime

مُتَكَلِّمٌ

تحظى البحار بأهمية كبيرة في حياة الدول والشعوب على السواء، فهي نعمة كبيرة وهبها الله عزّ وجل لبني البشر، وذلك يرجع لأهميتها في عدد كبير من نواحي الحياة، فهي تعدّ مكاناً عظيماً للثروات الطبيعية ومصدراً مهماً من مصادر الطاقة بالإضافة إلى كونها وسيلة رئيسية من وسائل المواصلات الدولية عن طريق ما يُنقل عبرها من بضائع وركّاب، وهذا الأمر يبدو منطقياً إذا علمنا أن البحار والمحيطات تشكل ما يقارب ثلثي مساحة الكرة الأرضية وأن حوالي تسعين بالمئة من التجارة بين الدول تتم عن طريق البحار، يقول الله تعالى في كتابه الكريم: ﴿وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاجِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ﴾. [النحل : ١٤]

ولكن من المعلوم أنه حيث يوجد الخير للناس يوجد الشر، والبحر كالبر لا يمكن استثنائه من عبث المفسدين وطمع المجرمين، فصفحاته الزرقاء التي كتب عليها جزء كبير من تاريخ البشرية كانت وما زالت عرضة للإجرام الذي يتلون بلونها ويتناسب مع طبيعتها.

ولعلّ أول ما عرفته البحار من جرائم كان جريمة القرصنة البحرية، فهذه الجريمة ليست بظاهرة معاصرة أو وليدة الساعة ولكنها تضرب بجذورها في عمق التاريخ، فقد بدأت عندما بدأ الإنسان يبحر ويحمل البضائع الثمينة على متن السفن، وأخذت أشكالاً وصوراً عديدة، وتفاوت انتشارها وتأثيرها بين الزيادة والنقصان حسب اختلاف الزمان والمكان، إلا أن هذه الجريمة بدأت تأخذ أبعاداً جديدة بعيد انتهاء الحرب الباردة وانهيار الاتحاد السوفييتي حيث بدأ نوعٌ من الفوضى يعم بحار العالم، وتجلت هذه الفوضى بعدد من الأشكال، كان من أهمها ازدياد نسب الجرائم

التي تقع في البحار، ومن هذه الجرائم جريمة القرصنة البحرية التي ازدادت بشكل ملحوظ في عدة مناطق من العالم أهمها منطقة جنوب شرق آسيا ومنطقة القرن الإفريقي ومنطقة غرب إفريقيا، وذلك على الرغم من التقدم الحضاري الكبير في العالم ووجود الأساطيل الحربية القوية ووسائل الرصد والمراقبة الفضائية فائقة القدرة والطيران والأسلحة الفعالة، وكان نتيجة ذلك أن عادت أعمال القرصنة لتظهر من جديد، مشكّلةً في يومنا هذا التهديد الرئيسي لبحار ومحيطات العالم.

وقد ساعد على عودة شبح هذه الجريمة عدد من العوامل يأتي في مقدمتها العولمة وما أنتجته من ازدياد كبير في حركة التجارة البحرية بين الدول، بالإضافة إلى الظروف الاقتصادية الصعبة التي يشهدها العالم وما يرافقها من بطالة وفساد واختلال في نظم العدالة الجنائية لعدد من الدول، مما جعل بعض عصابات الجريمة المنظمة وشركائهم من المسؤولين يتجهون إلى البحر ويشتركون في بعض عمليات القرصنة البحرية.

ولا يخفى على أحد ما تسببه أعمال القرصنة البحرية من مساس وتهديد لأمن وسلامة الملاحة البحرية لجميع دول العالم، فهي تعرقل وصول شحنات المعونات الإنسانية وترفع أقساط التأمين إلى مستويات كبيرة وترغم السفن على تحويل مساراتها وتعرض الملاحين والركاب والبضائع للخطر الشديد، لذلك فإن المجتمع الدولي قد أعلنها مؤخراً حرباً على القرصنة.

ففيما يخص القرصنة قبالة سواحل الصومال سعت دول الاتحاد الأوروبي وأمريكا واليابان وروسيا والهند وغيرها... للمواجهة باستخدام القوة العسكرية لحماية السفن العابرة في خليج عدن، وذلك بعد صدور سلسلة قرارات من قبل مجلس الأمن اندرجت تحت الفصل السابع من الميثاق.

لذلك كله أضحت القرصنة البحرية تشكل ظاهرة عالمية تستحق تكاتف الجهود الدولية في القضاء عليها أو الحد منها على الأقل.

وقد سعى القانون الدولي لمعالجة مشكلة القرصنة البحرية عن طريق عدد من

الاتفاقيات الدولية يأتي في مقدمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تعتبر من أهم الاتفاقيات الدولية المعنية بكل صغيرة وكبيرة في شؤون البحار، حيث حددت هذه الاتفاقية مفهوم القرصنة البحرية وكرست مبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة لها فسمحت للسفن الحربية لأي دولة بالقبض على القراصنة ومحاكمتهم. إلا أن تعريف القرصنة في هذه الاتفاقية لم يكن محل اتفاق بين فقهاء القانون الدولي وقد أثار العديد من الإشكاليات والمناقشات بينهم، كان أبرزها مسألة المكان الذي تقع فيه هذه الجريمة، ومسألة الغرض من ارتكابها، بالإضافة إلى اشتراط الاتفاقية ارتكاب القرصنة من سفينة ضد سفينة أخرى وهو ما يعرف بشرط السفينتين.

ونتيجةً لغموض تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولاختلاف الفقهاء في تحديد أركانها فقد كان هناك جدل أيضاً حول ارتباط هذه الجريمة بغيرها من الجرائم والأفعال وخصوصاً جرائم الإرهاب واختطاف الطائرات وأعمال الثوار.

كما اتُهمت هذه الاتفاقية بأنها لا تقدم آليات فعّالة في مكافحة القرصنة وجاءت نصوصها ضعيفة وغير مجدية في القبض على القراصنة ومحاكمتهم إلى حد أن البعض قال بأنها تعتبر جزءاً من المشكلة وليست جزءاً من الحل، وهذا الأمر أدى إلى إثارة العديد من الإشكاليات مؤخراً كان أهمها مسألة محاكمة القراصنة بعد القبض عليهم، فرغم أن القرصنة تعتبر أول جريمة عرفها القانون الدولي وبسببها نشأ مفهوم الاختصاص العالمي إلا أن الأمر المفاجئ كان عدم وجود معايير واضحة يمكن التصرف على أساسها في حالة اعتقال القراصنة، فقد اختلفت وجهات النظر حول محاكمة القراصنة بعد القبض عليهم وأحجمت الكثير من الدول عن تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي؛ مما أدى إلى تمكن نسبة كبيرة من القراصنة من النجاة بفعالتهن والإفلات من المحاسبة والعقوبة.

وبالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، كان هناك عدة اتفاقيات تتناول

القرصنة البحرية بشكل غير مباشر أهمها اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية، وعدد من الاتفاقيات الدولية التي تشكل بعض أعمال القرصنة البحرية جرائمًا تدخل في دائرة اختصاصها، بالإضافة إلى بعض الاتفاقيات الإقليمية كاتفاقية مكافحة القرصنة في جنوب شرق آسيا ومدونة جيبوتي للسلوك.

إن هذه الحقائق جعلت لهذه الدراسة في رأينا أهمية خاصة، وقد جاء موضوعها ليضع على بساط البحث الإشكاليات التي تتعلق بالقرصنة البحرية من حيث تعريفها وأركانها وتمييزها عن عدد من الجرائم المشابهة والطرق الناجعة في مكافحتها والحد منها، وذلك كله في ضوء قواعد القانون الدولي بشكل عام وقواعد قانون البحار والقانون الجنائي الدولي بشكل خاص.

وسنحاول في هذا البحث الإجابة عن العديد من التساؤلات، أهمها ما يلي:

- ما هي القرصنة البحرية؟
- هل القرصنة البحرية جريمة دولية، وإذا كانت كذلك فما هي أركانها؟
- هل القرصنة البحرية تعتبر من جرائم الإرهاب أم لا؟
- هل الاتفاقيات الدولية الموجودة حالياً كافية في مكافحة القرصنة البحرية أم لا؟
- ما هي الآليات الفعالة التي يجب أن تتبعها الدول للقضاء على مشكلة القرصنة البحرية؟

ولذلك فقد ارتأينا تقسيم دراستنا على الشكل التالي:

الفصل الأول: الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية.

وفيه مباحث ثلاثة:

المبحث الأول: تعريف القرصنة البحرية وتطورها التاريخي.

المبحث الثاني: الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية.

المبحث الثالث: الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية.

الفصل الثاني: آليات مكافحة القرصنة البحرية.

وفيه ثلاثة مباحث أيضاً:

المبحث الأول: الآليات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الثاني: الآليات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الثالث: الآليات المقترحة لمكافحة القرصنة البحرية بشكل فعال.

الفصل الأول

الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية

الفصل الأول

الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية

ارتبط مصطلح (القرصنة) في عصرنا الحالي بعدد من المفاهيم وبات يستخدم في أمور عديدة، منها ما يتعلق بحقوق الملكية الفكرية ومنها ما يرتبط بالتكنولوجيا الرقمية، فأصبحت تصل إلى أسماعنا مصطلحات جديدة مثل القرصنة الفكرية والقرصنة الالكترونية والقرصنة الحضارية... الخ، وذلك كله في سبيل الدلالة على السرقة والتزوير والتعدي على حقوق الآخرين، ولكن هذا المصطلح وقبل أن يختلط بهذه المفاهيم الحديثة كان مرتبطاً بجريمة تعتبر من أول الجرائم التي اعترفت بها الدول كجريمة دولية وكرست مبدأ الاختصاص العالمي لمكافحتها، ألا وهي جريمة القرصنة البحرية.

إلا أن هذه الجريمة كانت قد غابت عن اهتمام المجتمع الدولي لفترات طويلة حتى ظنَّ البعض أنها تعتبر من أساطير الماضي وأنها موجودة فقط في كتب التاريخ وأفلام هوليوود الخيالية، ولكن هذا الأمر اختلف منذ وقت ليس ببعيد، وتحديدًا بعد تزايد موجات القرصنة في جنوب شرق آسيا وانتشار وبائها في خليج عدن والمحيط الهندي قبالة سواحل الصومال ومن ثم انتقال عدواها إلى غرب إفريقيا، فأصبحت القرصنة البحرية الشغل الشاغل للمجتمع الدولي ووسائل الإعلام في أرجاء المعمورة كافة، إلى درجة أننا أصبحنا عندما نسمع بكلمة (قرصنة) فإن أذهاننا تنصرف إلى تلك الجريمة البحرية المرتبطة بالسطو على السفن، وننسى أن هناك قرصنة فكرية وإلكترونية وحضارية.

وقد أوضحت بعض الاتفاقيات الدولية مدلول هذه الجريمة القديمة الحديثة، ومن أهم هذه الاتفاقيات اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (اتفاقية قانون البحار) واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ (اتفاقية سلامة الملاحة البحرية)، فقد حاولت هاتان الاتفاقيتان جعل البحار

والمحيطات - من وجهة النظر القانونية - أكثر أماناً وانضباطاً، ولكن الأمر في أوقات كثيرة لم يرقَ إلى ردع القراصنة الذين يجوبون البحر وشركائهم على البر من أن يتركوا التجارة الدولية والملاحة بمنأى عن مغامراتهم الإجرامية، ولعل ذلك يرجع في جزء كبير منه إلى وجود العديد من الثغرات التي شابت تبيان الطبيعة القانونية للقرصنة البحرية في تلك الاتفاقيات.

ولا ننسى في هذا المقام الجهود التي قام بها عدد من فقهاء القانون الدولي في معالجة هذه الجريمة وإيضاح مفهومها القانوني وشرح بعض أحكامها، إلا أن أياً منهم - حسب علمنا - لم يقدّم بدراسة القرصنة البحرية كجريمة دولية لها أركانها، والتي هي ذات الأركان العامة المعروفة في إطار القانون الجنائي الوطني (الركن الشرعي والركن المادي والركن المعنوي)، مضافاً إليها ركن رابع وهو الركن الدولي، والذي سنفرد له مبحثاً خاصاً خلال دراستنا نظراً لخصوصيته وأهميته في هذه الجريمة التي تقع خارج نطاق سيادة الدول وتؤثر على مصالح المجتمع الدولي بأسره.

وعلى ذلك فقد قسمنا هذا الفصل إلى ثلاثة مباحث على النحو التالي:

المبحث الأول: تعريف القرصنة البحرية وتطورها التاريخي.

المبحث الثاني: الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية.

المبحث الثالث: الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية.

المبحث الأول

تعريف القرصنة البحرية وتطورها التاريخي

نحاول في هذا المبحث الوقوف على تعريف جريمة القرصنة البحرية والجهود التي بُذلت من أجل تطوير هذا التعريف على الصعيد الدولي، ثم ننتقل لدراسة تطورها التاريخي منذ ظهورها وحتى وقتنا الحالي، وذلك كله بهدف وضع تصوّر دقيق لهذه الجريمة البحرية الخطيرة وفهم طبيعتها تمهيداً للبحث في أركانها، ومن ثم الوقوف على وسائل مكافحتها فيما بعد.

لذلك سوف نتناول دراسة هذا المبحث في مطلبين على النحو الآتي:

المطلب الأول: تعريف القرصنة البحرية.

المطلب الثاني: التطور التاريخي للقرصنة البحرية.

المطلب الأول

تعريف القرصنة البحرية

للقرصنة البحرية تعاريف عدّة لغوية وفقهية، كما أن جهوداً دولية عديدة بُذلت لوضع تعريف مقبول لهذه الجريمة الخطيرة، وهذا ما سنعرض له في الفروع التالية.

الفرع الأول

التعريف اللغوي للقرصنة البحرية

خلت المعاجم العربية القديمة من أي إشارة إلى كلمة (قرصنة) أو مشتقاتها، أما المعاجم الحديثة فقد عرفت بها بأنها: (السطو على سفن البحار)، وعُرفت القرصان بأنه: (لص البحر) وجمعه (قراصنة)^(١).

(١) المعجم الوسيط - مجمع اللغة العربية - مكتبة الشروق الدولية - القاهرة - الطبعة الرابعة - ٢٠٠٤

وبالرجوع إلى أصل هذا المصطلح نجد أن كلمة (قرصنة) معرّبة عن الكلمة الفرنسية (corsaire) المأخوذة من اللاتينية (corsaro) والتي كانت تطلق على كل سفينة مسلّحة رُخص لملاحيتها بأن يجوبوا البحار ويقاثلوا سفن الأعداء المغيرة على سواحلهم، ويبدو أن العرب قد خلطوا بين الكلمة السابقة (corsaire) والكلمة اللاتينية (pirata) والتي تعني المغامر في عرض البحار يجوبها أيام السلم للنهب واللصوصية والتي اشتقت منها كلمة (piraterie) بالفرنسية و (piracy) بالإنكليزية، حيث أدخلوا في كلامهم لفظ (القرصان) ثم (القرصنة) مقحمين في لفظ (corsaire) معنى اللصوصية والذي توحى به الكلمة الأخرى (piraterie)^(١).

وبناءً على ذلك نجد بعض الفقهاء العرب لا يفضلون استخدام مصطلح (القرصنة البحرية) وإنما يستخدمون مصطلحات أخرى للتعبير عن أعمال السطو والنهب في البحار، كمصطلح (لصوصية البحر)^(٢) أو مصطلح (حرابة البحر)^(٣).

إلا أننا سوف نعتمد في بحثنا هذا على مصطلح (القرصنة البحرية) لسببين، الأول هو أن شيوعه واستقرار أغلب الفقهاء والاتفاقيات الدولية عليه قد أضفى دلالةً ووضوحاً لم تتلهما بقية التسميات الأخرى، والثاني هو إقراره من قبل مجمع اللغة العربية.

(١) صبحي الصالح - الحماية من القرصنة في نظر الشريعة الإسلامية - القرصنة والقانون الأممي - مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية - ١٩٨٦ - ص ٢٠ - ٢١.

(٢) د. فؤاد شباط - الحقوق الدولية العامة - مطبعة الجامعة السورية - ١٩٥٦ - ص ٣٣٩.

(٣) صبحي الصالح - المرجع السابق - ص ٢١.

الفرع الثاني

التعريف الفقهي للقرصنة البحرية

لم يتفق الفقه على تعريف موحد للقرصنة البحرية، وقد يكون مرجع ذلك هو صعوبة وضع تعريف جامع مانع لها^(١).

ومن خلال النظر في تعريف الفقهاء بهذا الصدد نجدهم انقسموا إلى اتجاهين: اتجاه يعطي تعريفاً مجملاً للقرصنة، واتجاه آخر يكتفي بتعداد العناصر التي تتألف منها هذه الجريمة، وذلك على الشكل التالي:

أولاً- الاتجاه الأول في تعريف القرصنة البحرية:

عندما نستعرض تعريف الفقهاء في هذا الاتجاه نجدهم ينقسمون على أنفسهم إلى قسمين، قسم يضيّق مفهوم القرصنة البحرية وقسم آخر يوسعه.

أما القسم الأول: فقد ضيّق من مفهوم القرصنة البحرية عندما اشترط العنف في ارتكابها ووقوعها في أعالي البحار وأن يكون الغرض من ارتكابها هو الحصول على المنافع المادية.

فعرّفها البعض بأنها: (أفعال عنف يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة وهي موجهة ضد الأشخاص بذواتهم، أو من أجل سلب أموالهم، في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة معينة، ومن شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها)^(٢).

وعرّفها البعض الآخر بأنها: (كل عمل عنف غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في

(١) د. محمد طلعت الغنيمي - قانون السلام في الإسلام ، دراسة مقارنة - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٦ - ص ٨٠٣.

(٢) د. عبد الواحد محمد الفار - الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٥ - ص ٤٤٨.

عرض البحر ضد سفينة أخرى بنية النهب)^(١).

وعرّفها آخرون بأنها: (كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحار من مركب لحسابه الخاص مستهدفاً السلب ونهب السفن أياً كانت جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معاً)^(٢).

وعرّفها البعض بأنها: (اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحاً بذلك من جانب دولة من الدول ويكون الغرض منها الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص)^(٣).

كما عرّفها آخرون بأنها: (أعمال العنف غير المشروعة التي يقوم بها الأفراد في البحر العالي والتي تكون موجهة ضد الأشخاص أو الأموال والمستهدفة لزوماً تحقيق منافع مادية خاصة للقائمين بها)^(٤).

وأما عن القسم الثاني: فقد وسّع من مفهوم القرصنة البحرية بشكل أو بآخر، فمن أصحاب هذا الاتجاه من لم يحدد المكان الذي يجب أن تقع فيه هذه الجريمة، أو يشترط توافر الباعث أو الغرض الخاص فيها، فقالوا أنها: (ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال)^(٥).

(١) جيرهارد فان غلان - القانون بين الأمم، مدخل إلى القانون الدولي العام - ترجمة عباس العمر - دار الآفاق الجديدة - بيروت - ١٩٧٠ - ص ٦٦.

(٢) د. علي صادق أبو هيف - القانون الدولي العام - مطبعة دار نشر الثقافة - الإسكندرية - الطبعة ١٢- د.ت - ص ٣٤٤.

(٣) د. محمد حافظ غانم - مبادئ القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٧٤ - ص ٤٥٥.

(٤) د. محمد منصور الصاوي - أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - د.ت - ص ٤٥٦.

(٥) د. عبد العزيز سرحان - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٦٩ - ص ٣٦٦.

ومنهم من حدد النطاق الجغرافي لمكان وقوع القرصنة البحرية ولكنه لم يشترط وجود العنف ولا وجود الغرض الخاص فيها، فعرفها بأنها: (سرقة أو محاولة سرقة تقع في البحار العالية)^(١).

ومنهم من وسّع من النطاق الجغرافي الذي يمكن أن ترتكب فيه القرصنة البحرية وأدخل عمليات السطو التي ترتكب على الشاطئ ضمن نطاقها فعرفها بأنها: (عملية سطو ترتكب في البحر وأحياناً على الشاطئ من دون إذن دولة ما أو موافقتها)^(٢).

ومن التعاريف التي وسّعت من مفهوم القرصنة البحرية وأدخلت في مفهومها - بالإضافة إلى أعمال العنف - أعمال الغش والاحتيايل، التعريف الذي اقترحه أحد أعضاء جمعية القانون الدولي في لندن على مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار (UNCLOS III) عام ١٩٧٠، وهو: (الاستيلاء على سفينة أو التحكم بها بطريقة غير شرعية عن طريق العنف أو التهديد به أو عن طريق المفاجأة أو الاحتيايل أو بأي وسيلة أخرى). ولكن هذا الاقتراح لم يأخذ بعين الاعتبار^(٣).

ونجد البعض يوسع من مفهوم القرصنة ويضيف إلى التعريف التقليدي لها (كل عمل يتصف بسرقة المخزون البيولوجي للدول النامية) ويعلل ذلك بأن عناصر الجريمة واحدة، والنتيجة التي تطمح لها البشرية موحدة، فالاستيلاء على الموارد

(١) د. بهجت عبد الله قايد - مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة - القرصنة وأمن الملاحة العربية - دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب - الرياض - ١٩٨٥ ص ١٧.

(٢) د. أحمد علو - مجلة الجيش اللبناني - العدد ٢٨٣ - كانون الثاني - ٢٠٠٩ - ص ٢٠. أنظر: <http://www.lebarmy.gov.lb/article.asp?ln=ar&id=20764> تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٤/٣.

(٣) XU Ke -Myth and Reality: the rise and fall of contemporary maritime piracy in south china sea - Maritime Security in the South China Sea - Mixed Source - Uk - 2009 - p 139.

البحرية عمل غير قانوني كأعمال السلب في القرصنة بمفهومها التقليدي، وهو يرتكب كالقرصنة من أجل تحقيق أغراض خاصة وضد دولة ومواطنيها، ومن شأنه أن تكون له انعكاسات على المجتمع الدولي ككل^(١).

ولكننا نرى في هذا التعريف ابتعاداً عن المفهوم القانوني المتعارف عليه للقرصنة البحرية، فالقرصنة جُرِّمت حمايةً للأرواح والممتلكات في البحر ولم تجرِّم حمايةً للثروة السمكية، كما أن التعريف السابق يركّز على مشكلة تتعلق بالصيد غير المشروع أو غير المصرح عنه أو كما يطلق البعض عليها قرصنة الأسماك (fish piracy)^(٢)، وغني عن البيان أن أساليب معالجة هذه المشكلة تختلف كلياً عن الأساليب المتبعة في مكافحة القرصنة البحرية بمفهومها التقليدي.

ثانياً - الاتجاه الثاني في تعريف القرصنة البحرية:

اكتفى هذا الاتجاه ببيان عناصر القرصنة البحرية دون أن يقدم تعريفاً محدداً لها. فالبعض ركّز على العناصر المادية للقرصنة دون أن يعير اهتماماً إلى النية أو الدافع لارتكاب هذه الجريمة حيث استلزم لقيام القرصنة توافر ثلاثة عناصر هي:

(١ - وجود سفينة يرتكب بحارتها أو ركابها عملاً من أعمال العنف غير المشروع.

٢ - أن ينطوي ذلك العمل على تهديد للتجارة الدولية - دون تفرقة بين الدول - بالخطر.

٣ - أن ترتكب هذه الأفعال في عرض البحر)^(٣).

(١) د. إدريس الضحاك- القرصنة والصيد البحري - القرصنة والقانون الأممي- المرجع السابق- ص١٨٦-١٨٧.

(٢) للمزيد عن موضوع قرصنة الأسماك أنظر:

Olav Schram Stokke and others - Fish Piracy, Combatting Illeal Unreported and Unregulated Fishing - organisation for economic co-operation and development - 2004.

(٣) د. حسنين إبراهيم صالح عبيد - الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية - دار النهضة العربية - القاهرة - الطبعة الأولى - ١٩٧٩ - ص١٠٨.

والبعض يرى أن عناصر القرصنة هي:

(١- أعمال الإكراه، يستوي في ذلك أن تكون هذه الأعمال موجهة للمال أو للأشخاص.

٢- يجب أن ترتكب هذه الأعمال في البحر العام.

٣- ألا تكون بوكالة مشروعة ، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي العام، سواء بالقياس لمن يأتي هذه التصرفات بذاته أو لمن أمر بمباشرتها)^(١).

ويعد البعض العمل من قبيل القرصنة إذا توافرت فيه العناصر التالية:

(١- أن يكون من الأعمال الإجرامية.

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

٣- أن يتم بقصد تحقيق غنم شخصي أو أغراض خاصة.

٤- أن يتم في البحار العالية)^(٢).

الفرع الثالث

الجهود الدولية في تعريف القرصنة البحرية

كان القانون الدولي العرفي هو المصدر الوحيد لقواعد القانون الدولي التي تنظم مسألة القرصنة البحرية، وذلك إلى أن بدأت المنظمات الدولية تأخذ على عاتقها مهمة تدوين الأعراف الدولية، فكان موضوع القرصنة من أول المواضيع التي فكرت هذه المنظمات في تقنينها، وظهر ذلك جلياً في جهود كل من عصبة الأمم

(١) د. محمد طلعت الغنيمي - الأحكام العامة في قانون الأمم - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٧٠ - ص ١١٣٣.

(٢) د. حامد سلطان - القانون الدولي العام وقت السلم- دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٧٦ - ص ٧٣٨. أنظر أيضاً:

د. مفيد شهاب- قانون البحار الجديد والمصالح العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - ص ١٦١.

ووريتها منظمة الأمم المتحدة.

أولاً- مجهودات عصابة الأمم:

قدّمت لجنة الخبراء القانونيين المختصة بالتقنين المطّرد للقانون الدولي في عصابة الأمم - بعد سنتين من الدراسات - سبعة مواضيع وُزعت في مجموعتين اعتُبرت من أنسب الموضوعات وأكثرها قابليةً للتقنين في ذلك الوقت، وقد تضمنت المجموعة الأولى مسألة القرصنة البحرية^(١).

وفي عام ١٩٢٦ نشرت اللجنة مسودة من ثمانية مواد تتعلق بقمع القرصنة في البحار، وقد عرّفت المادة الأولى من هذه المسودة القرصنة البحرية بأنها: (جريمة ترتكب في عرض البحر لأغراض خاصة ومن دون تفويض من حكومة أي دولة وذلك بهدف ارتكاب أعمال سلب ضد الممتلكات أو أعمال عنف ضد الأشخاص)^(٢)، ولكن هذه المسودة لم تُعرض على مؤتمر التقنين على اعتبار أنها لم تحقق إجماعاً عالمياً^(٣).

لذلك أحالت العصابة موضوع القرصنة البحرية برمته إلى كلية هارفرد للقانون (Harvard law school)^(٤) والتي قبلت بدورها البحث فيه بأبعاده

(١) بالإضافة للقرصنة تضمنت المجموعة الأولى مواضيع: (الجنسية، والبحر الإقليمي، والحصانات والامتيازات الدبلوماسية، ومسؤولية الدولة عن الأضرار التي تلحق بأشخاص وأموال أجنبية على إقليمها) بينما تضمنت المجموعة الثانية (الإجراءات في المؤتمرات الدولية وصياغة وعقد المعاهدات، واستثمار الثروات الموجودة في البحار). أنظر:

Nancy Douglas Joyner -Aerial Hijacking as International Crime - United States - 1974 -p.p 63-64.

Barry Hart Dubner -The law of international sea piracy -Kluwer Academic Publishers Group – 1980 - p49.

Martin Murphy -Piracy and UNCLOS - Violence At Sea - Taylor & Francis Group - Newyork -2007- p157.

(٤) كلية هارفرد للقانون هي إحدى كليات جامعة هارفرد، وتعد من أعرق كليات القانون في العالم، تأسست عام ١٨١٧ وشاركت في صياغة عدد من مسودات الاتفاقيات الدولية، كاتفاقية جنيف=

وتفاصيله كافة، وبعد جهد كبير توصلت الكلية إلى مشروع اتفاقية تتعلق بالقرصنة البحرية، حيث عرفت المادة (٣) من هذا المشروع القرصنة بأنها: (أي من الأفعال التالية التي ترتكب في مكان لا يقع ضمن الاختصاص الإقليمي لأية دولة:

- ١- أي عمل من أعمال العنف أو السلب يرتكب بقصد سرقة شخص أو سلبه أو جرحه أو استعباده أو حبسه أو قتله، أو بقصد سرقة الممتلكات أو إتلافها، لغايات خاصة ومن غير غرض صادق (*bona fide*) لتأكيد المطالبة بحق شريطة أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه أو بهجوم في الجو أو منه.
- فإذا تعلق العمل بهجوم يبدأ من ظهر السفينة، وجب أن تكون تلك السفينة أو سفينة أخرى متورطة في ذلك الهجوم سفينة قرصنة أو سفينة بلا صفة وطنية.
- ٢- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة مع العلم بوقائع تجعل تلك السفينة سفينة قرصنة.
- ٣- أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل المتعمد للأعمال المذكورة في الفقرة ١ أو ٢ من هذه المادة^(١).

ثانياً- مجهودات الأمم المتحدة:

ويذكر في هذا الصدد كل من اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ إضافة لاتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨.

١- اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨:

في عام ١٩٤٩ انطلقت لجنة القانون الدولي التابعة للأمم المتحدة من حيث توقفت

=العلاقات الدبلوماسية ١٩٦١، واتفاقية العلاقات القنصلية ١٩٦٣، ومواضيع أخرى مثل الجنسية ومسؤولية الدولة عن الأضرار التي تصيب الأجانب... الخ. أنظر:

http://en.wikipedia.org/wiki/Harvard_Law_School تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٥/١

(١) Nancy Douglas Joyner – Op.cit - p71.

كلية هارفارد للقانون^(١)، ولكن هدفها لم يقتصر على تقنين موضوع القرصنة البحرية فقط، بل تعدّاه إلى التحضير لوضع مسودة لقانون البحار برمته تكون مقبولة لدى الدول، فقدّمت بعد سبع سنوات من الدراسات المتواصلة مشروعاً لتقنين القواعد الخاصة بأوضاع البحار وأوصت بضرورة الدعوة إلى عقد مؤتمر دولي، وأقرت الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٩٥٧/٢/٢١ هذه التوصية وعُقد مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار في جنيف عام ١٩٥٨، وحضره (٧٠٠) مندوب يمثلون (٦٨) دولة، وفي المؤتمر أُقرت أربع اتفاقيات هي:

١- اتفاقية البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة.

٢- اتفاقية أعالي البحار.

٣- اتفاقية صيد الأسماك وحفظ الموارد الحية.

٤- اتفاقية الجرف القاري^(٢).

حيث دخلت الاتفاقية الأولى حيز النفاذ في ١٠ أيلول ١٩٦٤، والثانية في ٢٠ أيلول ١٩٦٢، والثالثة في ٢٠ آذار ١٩٦٦، أما الرابعة فدخلت حيز النفاذ في ١٠ حزيران ١٩٦٤^(٣).

(١) جاء في تعليق لجنة القانون الدولي أثناء مناقشتها لمسودة اتفاقية جنيف لأعالي البحار أنها ممتنة بشكل كبير للمجهود الذي قامت به كلية هارفرد فيما يتعلق بموضوع القرصنة البحرية. أنظر: Year book of the international law commission -Vol.2 -United Nations Publication -1955- p25.

(٢) د. محمد المجذوب - القانون الدولي العام - منشورات الحلبي الحقوقية- لبنان - ٢٠٠٢ - ص ٣٥٣.

(٣) توليو تريفييس - اتفاقيات جنيف عام ١٩٥٨ لقانون البحار. متاح على الموقع: www.un.org/law/avl تاريخ الزيارة ٢٠١٠/١٢/٤.

وقد تضمنت اتفاقية أعالي البحار في المواد من (١٤ حتى ٢٣) الأحكام المتعلقة بالقرصنة البحرية^(١).

٢ - اتفاقية قانون البحار (UNCLOS):

بسبب ضعف بنود اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨، ولعدم التصريح بالمبادئ التي تحكم الملاحة في أعالي البحار والمحيطات، خشيت دول العالم الثالث أن تستأثر الدول الصناعية الكبرى بثروات البحار والمحيطات، فعملت هذه الدول على إقناع الأمم المتحدة بضرورة إجراء إصلاح لهذه الاتفاقية، وتم ذلك بعقد مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار عام ١٩٧٣ حيث صرّح مندوبو الدول آنذاك بأنهم يسعون للوصول إلى اتفاقية على شكل صفقة متكاملة (Package Deal) يتم قبولها بكل بنودها من دون أي تحفظ^(٢).

وبعد عدد من الدورات المتتالية في جنيف ونيويورك بلغت إحدى عشرة دورة (بدأت عام ١٩٧٣ وانتهت في عام ١٩٨٢) تم في النهاية إقرار الاتفاقية الجديدة لقانون البحار في ٣٠ نيسان عام ١٩٨٢ بمقر الأمم المتحدة في نيويورك، وقد تم التوقيع على هذه الاتفاقية في مدينة مونتجو باي (Montego Bay) بجامايكا في ١٠

(١) جاء تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المادة (١٥) منها، ولكننا لن نتطرق لبحث هذا التعريف تلافياً للتكرار؛ فتعريف القرصنة في هذه الاتفاقية مشابه تماماً لتعريف اتفاقية قانون البحار والذي سيمر معنا لاحقاً.

(٢) د. صلاح الدين عامر - القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ - دار النهضة العربية - القاهرة - د.ت - ص ٤١.

ويمكن القول بأن مفهوم الصفقة المتكاملة في هذه الاتفاقية قد تحقق بشكل شبه تام، حيث نصت اتفاقية قانون البحار في المادة (٣٠٩) منها على أنه: (لا يجوز إيراد تحفظات على هذه الاتفاقية أو استثناءات منها ما لم تسمح بذلك صراحة مواد أخرى في هذه الاتفاقية)، وهناك مادة واحدة فقط في هذه الاتفاقية سُمح للدول بإمكانية التحفظ عليها وهي المادة (٢٩٨) والمتعلقة بالاختصاص الإلزامي في تسوية بعض أنواع المنازعات الناجمة عن تفسير الاتفاقية. أنظر:

jarret berg - you're gonna need a biggerboat": somali piracy and the erosion of customary piracy suppression - new england law review -Vol. 44 - p362.

كانون الأول سنة ١٩٨٢^(١)، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في ١٦/١١/١٩٩٤ بعد انقضاء عام على إيداع دولة (جويانا) صك التصديق الستين^(٢).

وتعد هذه الاتفاقية تقنياً شاملاً لقانون البحار، إلى حد جعل بعض الفقهاء يطلقون عليها تسمية (دستور المحيطات)، كما أوضح البعض الآخر بأنها تعد إنجازاً عظيماً حققه المجتمع الدولي لم يتفوق عليه إلا ميثاق الأمم المتحدة^(٣).

وتتكون الاتفاقية من (٣٢٠) مادة و(٩) ملاحق، تضمنت سبع مواد منها مسألة القرصنة البحرية وهي المواد من (١٠٠) حتى (١٠٧)، وقد جاء تعريف القرصنة في هذه المواد مطابق حريفاً للتعريف الوارد في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨.

وسبب عدم اختلاف تعريف القرصنة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عنه في اتفاقية جنيف هو برأيي ندرة حالات القرصنة البحرية في الفترة الواقعة بين الاتفاقيتين مما أدى إلى عدم الاهتمام بها وبالتالي عدم طرحها كمشكلة جديرة بالتعديل أو التنقيح، على العكس من الأمور التي تتعلق بتنظيم المجالات البحرية والموارد الاقتصادية والأمور البحثية والبيئية في البحار والتي حظيت بنصيب وافر من المناقشات والمفاوضات من قبل الوفود المشاركة في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار.

أما عن تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار: فرغم عنوان المادة

(١) د. عبد الكريم علوان - الوسيط في القانون الدولي العام - مكتبة دار الثقافة- عمان - الطبعة الأولى - ١٩٩٧ - ص ٦٥.

(٢) د. علي إبراهيم - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٧م - ص ٢٨٥.

(٣) دستور للمحيطات - ملاحظات أدلى بها تومي ت.ب.كوه - رئيس مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار. أنظر:

http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/koh_english.pdf

تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٤/١٤

(١٠١) من الاتفاقية بـ (تعريف القرصنة) إلا أنها في الحقيقة لم تتضمن تعريفاً محدداً لهذه الجريمة بل اكتفت بتعداد الأفعال المكونة لها، حيث جاء فيها ما يلي: ((أي عمل من الأعمال التالية يشكل قرصنة:

(أ) أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً :

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

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

(ب) أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة؛

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

ونصت المادة (١٠٢) على أنه: ((إذا ارتكبت أعمال القرصنة المعروفة في المادة (١٠١)، سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة)).

ثم عرفت المادة (١٠٣) سفينة أو طائرة القرصنة بقولها: ((تعتبر السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١)). وكذلك الأمر إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل)).

٣- اتفاقية سلامة الملاحة البحرية:

من النصوص الهامة والتي يمكن الاستفادة منها في مجال القرصنة البحرية تعريف الأعمال الإجرامية في اتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨^(١)، فبعد حادثة الاستيلاء على السفينة أكيلي لاورو^(٢) قامت المنظمة البحرية الدولية بتشكيل لجنة خاصة لتحضير دراسة حول مشكلة الإرهاب على متن السفن أو ضدها، وقد قاد هذا الأمر إلى عقد اتفاقية سلامة الملاحة البحرية في مؤتمر دبلوماسي بمدينة روما وذلك خلال آذار من عام ١٩٨٨، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٩٢^(٣).

لم تأت هذه الاتفاقية بأي نص خاص يتعلق بالقرصنة البحرية بحد ذاتها ولكنها اكتفت باختيار اسم حيادي للأفعال المجرمة فيها وهو (الجريمة)، ولكننا إذا نظرنا إلى الأفعال التي تجرمها المادة (٣) من هذه الاتفاقية نجدها تنطبق في بعض صورها على الأفعال التي تكوّن قرصنة بحرية حسب العرف الدولي واتفاقية قانون البحار، حيث نصت المادة الثالثة من هذه الاتفاقية على أنه:

((١- يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي:

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

ب- ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة إذا كان هذا يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة؛

(١) هناك بروتوكول ملحق بهذه الاتفاقية هو (بروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة المنصات الثابتة في الجرف القاري لعام ١٩٨٨).

(٢) حول تفاصيل هذه الحادثة أنظر ص ١٠٢ من هذا البحث.

(٣) http://www.nti.org/e_research/official_docs/inventory/pdfs/maritime.pdf

ج- تدمير السفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يمكن أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة لهذه السفينة؛

د- الإقدام، بأية وسيلة كانت، على وضع، أو التسبب في وضع، نبيطة أو مادة على ظهر السفينة يمكن أن تؤدي إلى تدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها مما يعرض للخطر أو قد يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفن؛

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

و- نقل معلومات يعلم أنها زائفة وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن؛

ز- جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية المذكورة في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (و).

٢- كما يعتبر أي شخص مرتكباً لجرم إذا ما قام بالآتي:

أ- محاولة ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة (١) ؛ أو

ب- التحريض على ارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرة (١) من جانب شخص ما أو مشاركة مقترف تلك الأفعال؛

ج- التهديد، المشروط أو غير المشروط، طبقاً لما ينص عليه القانون الوطني، بارتكاب أي من الأفعال الجرمية المحددة في الفقرات الفرعية (ب) و (ج) و (هـ) من الفقرة (١) بهدف إجبار شخص حقيقي أو اعتباري على القيام بعمل أو الامتناع عن القيام به إذا كان من شأن هذا التهديد أن يعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة المعنية)).

وبلاحظ من ديباجة الاتفاقية وطريقة صياغة أحكامها^(١) وسبب عقدها بأنها تركز على مشكلة الإرهاب البحري أكثر من تركيزها على القرصنة مما حدى بالبعض

(١) جاءت الاتفاقية قريبة - بأسلوب التجريم وطرق التعاون وتسليم المجرمين - من الاتفاقيات السابقة المتعلقة بالإرهاب كاتفاقيتي لاهاي ومونتريال المتعلقةتان باختطاف الطائرات.

إلى القول بعدم إمكانية تطبيق هذه الاتفاقية على القرصنة البحرية وقصرها فقط على حالات الإرهاب البحري.

ولكن جانباً كبيراً من الفقه - نؤيده - يقول بإمكانية انطباق أحكام هذه الاتفاقية على حالات القرصنة البحرية للأسباب التالية:

١- وُضعت الاتفاقية أصلاً بسبب عدم كفاية النصوص المتعلقة بالقرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار في قمع النشاطات غير المشروعة التي تتم في البحر^(١)، حيث أكدت كل من أستراليا ومصر وإيطاليا (الدول التي قدمت مسودة نصوص هذه الاتفاقية إلى المنظمة البحرية الدولية) إلى أن أحد الأسباب الموجبة لعقد الاتفاقية هو أن نصوص القرصنة في اتفاقية قانون البحار لا تجرم الاعتداء إلا إذا كان لأغراض خاصة ولا تغطي الاستيلاء الداخلي على السفينة^(٢).

٢- لم تشترط الاتفاقية صراحةً توافر الأغراض العامة في مرتكب الجرم؛ وبالتالي يمكن تطبيقها على الجرائم التي ترتكب لتحقيق أغراض خاصة أيضاً^(٣).

٣- لم ترد كلمة (إرهاب) أبداً في متن الاتفاقية ولكنها وردت فقط ضمن الديباجة^(٤)، والقول بانطباق هذه الاتفاقية على القرصنة لا يعني أبداً أننا ندخل القرصنة في عداد الجرائم الإرهابية بل إن الاتفاقية قابلة للتطبيق على كل من الإرهاب والقرصنة البحرية بغض النظر عن مدى ارتباطهما ببعضهما البعض.

٣- نطاق الاتفاقية المكاني أوسع من نطاق اتفاقية قانون البحار ففي حين تحصر

(١) Philipp Wendel - State Responsibility For Interferences with The Freedom of Navigation in Public International Law – Springer -Berlin -2007 - p25.

(٢) Douglas Guilfoyle - Treaty Jurisdiction over Pirates -University College London – 2009 - p 12.

(٣) Zou Keyuan - Implementing the united nations convention on the lawof the sea in east asia: issues and trends - Singapore Year Book of International Law and – 2005 - p 10.

(٤) Martin Murphy – Op.cit - p 164.

اتفاقية قانون البحار القرصنة في منطقة أعالي البحار فإن هذه الاتفاقية تعالج الحالات التي تحدث في المياه الإقليمية للدول وذلك بشرط أن تكون السفينة التي تتعرض للهجوم قادمة من أو متجهة نحو وجهة دولية.

٤- تحتوي الاتفاقية على آليات فعّالة في مكافحة الأفعال المجرمة فيها، فهي تفرّض على الدول الأطراف أن تسن تشريعات وطنية تجرم الأفعال التي نصت عليها.

٥- إن القول بانطباق أحكام هذه الاتفاقية على القرصنة لا يعني تغليبها على اتفاقية قانون البحار، فالاتفاقيتان تشكلان معاً آلية فعّالة لمكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن^(١)، وهذا ما سنراه بشكل مفصل في الفصل الثاني من هذا البحث.

٦- وأخيراً يمكن القول بأن مجلس الأمن حسم الجدل القائم حول إمكانية تطبيق اتفاقية سلامة الملاحة البحرية كآلية من آليات مكافحة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال، وذلك بقراره رقم ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨ الذي اقترح فيه استخدام هذه الاتفاقية وخصوصاً في أمور الاعتقال وتسليم المجرمين^(٢)، ويُستنتج من ذلك ضمناً أن مجلس الأمن اعترف بإمكان انطباق نصوص الاتفاقية على بعض حالات القرصنة البحرية.

الفرع الرابع

تعريف المنظمات والهيئات الدولية للقرصنة البحرية

تصدّت بعض المنظمات والهيئات الدولية المختصة بشؤون البحار لتعريف القرصنة البحرية، ومن هذه المنظمات والهيئات نذكر المنظمة البحرية الدولية

(١) حول تعريف السطو المسلح على السفن، أنظر ص ٣٨ من هذا البحث.

(٢) أنظر ص ٢٠٧ من هذا البحث.

والمكتب البحري الدولي واللجنة البحرية الدولية.

أولاً- المنظمة البحرية الدولية^(١):

تتبنى المنظمة البحرية الدولية نفس تعريف القرصنة الوارد في المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار والذي ذكرناه آنفاً^(٢)، ويبدو أن السبب في ذلك يرجع إلى كون هذه المنظمة وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة يدخل في عضويتها أغلب دول العالم، وهذه الدول بدورها هي دول أطراف في اتفاقية قانون البحار وملزمة بجميع نصوصها، بما في ذلك النصوص المتعلقة بتعريف القرصنة البحرية، وبالتالي فقد أرادت المنظمة البحرية الدولية توحيد مفهوم القرصنة بعدم وضع تعريف جديد قد يتعارض مع تعريف اتفاقية قانون البحار.

ونظراً لأن تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار مقيد بالتحديد المكاني وهو وقوعها في أعالي البحار فقد اضطرت المنظمة البحرية الدولية إلى وضع مصطلح للأفعال التي تقع في المياه الخاضعة لسيادة الدول وهي المياه الإقليمية أو الداخلية وهذا المصطلح هو مصطلح (السطو المسلح على السفن) وأحياناً يشار إليه بـ (السطو المسلح في البحر) .

وقد عرّفت المنظمة البحرية الدولية السطو المسلح على السفن في قرارها رقم (A/992/22) لعام ٢٠٠١ بأنه: ((أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل من أعمال السلب أو التهديد بالسلب غير أعمال القرصنة يكون موجهاً ضد سفينة، أو ضد أشخاص أو ممتلكات على متن تلك السفينة، ويُقترف ضمن ولاية حدود إحدى الدول))^(٣).

وتجدر الإشارة هنا إلى أن المنظمة البحرية الدولية تصنف القرصنة البحرية

(١) لتفاصيل أكثر عن المنظمة البحرية الدولية أنظر ص ٢١٣ من هذا البحث.

(٢) أنظر ص ٢٣ - ٣٣ من هذا البحث.

(٣) Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships – IMO –

Annual Report – 2010 - MSC.4/Circ.169 – p1.

والسطو المسلح على السفن بناءً على حجم الاعتداء إلى ثلاث درجات، وهي^(١):

(١) الاعتداء المسلح البسيط:

وهو السلب الذي يقع على طول السواحل ضد الصيادين أو المتنزهين في البحر، وتتفذه مراكب قوية يقودها مجرمون ولصوص مسلحون في البحار، وهم عادةً يحملون الأسلحة البيضاء وأهدافهم عموماً الأموال النقدية ولا سيما في الصناديق الحديدية الموجودة في كل مركب، وكذلك الممتلكات الشخصية الغالية الثمن، والتي يبلغ متوسط ثمنها بين (٥٠٠٠ - ١٥٠٠٠) دولار، وهذا النوع من القرصنة شائع في منطقة جنوب شرق آسيا.

(٢) الاعتداء المسلح المتوسط:

ويكون من خلال هجمات عنيفة وعمليات نهب تسفر عن جروح خطيرة، أو سقوط قتلى، وتتفذه عصابات منظمة جيداً، تكون عادةً مسلحة تسليحاً متوسطاً أو ثقيلًا وتعمل لحسابها أو لحساب آخرين من شركاء على البر متواطئين معها، وهذا النوع من القرصنة يمثل خطراً شديداً على الملاحة، ولا سيما عندما يتم تحييد الملاحين وشل حركتهم أو حجزهم، وفي هذه الحالة يتم إعادة السفينة وفك حجز ملاحها بعد التصرف بحمولتها من قبل القراصنة.

(٣) الاعتداء المسلح الخطير:

ويقوم بذلك عصابات منظمة تستخدم في هذا النوع الأسلحة النارية والاعتداء بالقنابل على السفن، وفي بعض الأحوال يتم خطف السفينة وحمولتها تحت تهديد السلاح، وفي هذا النوع يستولي القراصنة على السفينة وحمولتها، ثم يتخلصون من طاقمها ويتصرفون بحمولتها ويقومون إما ببيع السفينة أو يعمدون إلى تمويهها ثم تسجيلها باسم مزور ويقومون بتشغيلها بطرق غير مشروعة ويطلق على السفينة

(١) Peter T. Leeson – The Invisible Hook , The Hidden Economic of Pirates - princeton university press – UK – 2009 – p.p 203-204.

في هذه الحالة اسم السفينة الشبح (phantom ship)^(١)، ومن الشائع مؤخراً اختطاف السفينة بمن فيها من طاقم وركاب والمطالبة بفدية كبيرة من أجل إطلاق سراحها، ويتراوح مقدار الفدية المطلوبة من القراصنة مقابل الإفراج عن السفينة بين مئات الآلاف وملايين الدولارات وذلك حسب نوع السفينة وجنسياتها وحمولتها وجنسيات الرهائن...الخ.

ثانياً - المكتب البحري الدولي^(٢):

عندما بدأ المكتب البحري الدولي بإعداد الإحصائيات المتعلقة بالقراصنة عام ١٩٩١ تبين له بأن التعريف الذي نصت عليه المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار لا يعكس جميع أنواع الهجمات التي تتعرض لها السفن، فمعظم تلك الهجمات تحدث في المياه الإقليمية للدول؛ ومن أجل إعداد الإحصائيات قام

(١) من الأمثلة الكلاسيكية لهذا النوع من الهجمات ما حدث لناقلة النفط بيترو رينجر (M/T Petro Ranger)، ففي ١٦ نيسان من عام ١٩٩٨ كانت هذه الناقلة تبحر من سنغافورة إلى فييتنام، وبعد عشر ساعات من الرحلة تقريباً قام قارب سريع محمل بعدد كبير من الرجال المسلحين والمقنّعين بمهاجمة السفينة وصعدوا إليها وقاموا باحتجاز طاقم السفينة بأكمله، ثم توجهوا إلى جزيرة (هاينان) التي تقع على الساحل الجنوبي للصين، وقاموا بتغيير اسم السفينة إلى ويلبي (Wilby) وزودوها بأوراق تسجيل جديدة وبوليصات شحن مزورة، وبعد فترة وجيزة قامت ناقلتان للنفط بالاقتراب من السفينة وتم تفريغ حمولتها التي قدرت قيمتها بثلاثة ملايين دولار أمريكي، وعلى الرغم من أنه تم تبليغ السلطات الصينية إلا أنها لم تتعامل مع الموضوع بشكل نزيه فقد اتهمت طاقم السفينة الأصلي بالتهريب وقامت بإلقاء القبض عليه على ذمة التحقيق، أما القراصنة فلم توجه إليهم أي تهمة وتمت إعادتهم إلى بلدهم الأصلي (أندونيسيا)، وكان على مالك السفينة الأصلي أن يدفع غرامة كبيرة للسلطات الصينية في سبيل عودة السفينة إليه، أما عن مالك البضاعة المشحونة فلم يكن باستطاعته أبداً أن يسترجع بضاعته. أنظر:

Maximo Q. Mejia Jr and others - Piracy in shipping - Université de Nantes
- Working Paper – 2010 – p 11.

(٢) لتفاصيل أكثر عن المكتب البحري الدولي أنظر ص ٢٢٠ من هذا البحث.

المكتب بصياغة تعريف خاص به للقرصنة البحرية وهو: (الفعل الذي يجري فيه اعتلاء أو محاولة اعتلاء أية سفينة بنية ارتكاب سرقة أو أية جريمة أخرى، مع الاعتزام والقدرة على استخدام القوة لإكمال ذلك الفعل)^(١).

ويلاحظ أن التعريف السابق أوسع من تعريف القرصنة في اتفاقية قانون البحار، فهو يوسّع من النطاق المكاني لهذه الجريمة بحيث يتضمن - بالإضافة إلى أعالي البحار - الهجمات التي تقع داخل المياه الإقليمية أو داخل المياه الأرخبيلية للدول الأرخبيلية، كما يشمل التعريف الهجمات التي تحدث أثناء رسو السفن في الموانئ^(٢)، بالإضافة إلى أن التعريف لم يشر إلى الغرض من الفعل فيستوي فيه الغرض العام والغرض الخاص، بعكس تعريف اتفاقية قانون البحار الذي يشترط الغرض الخاص في القرصنة، كما أن التعريف الذي تبناه المكتب لم يحدد طبيعة السفينة أو المركبة المعتدية فيما إذا كانت عامة أم خاصة.

إن المفهوم الواسع للقرصنة البحرية الذي تبناه المكتب البحري الدولي يفسّر لنا الاختلاف في الإحصائيات بينه وبين المنظمة البحرية الدولية، فما قد يعتبره المكتب البحري الدولي قرصنة قد لا تعتبره المنظمة البحرية الدولية - حسب تعريفها للقرصنة - كذلك، ويمكننا بالنتيجة القول بأن التعريف السابق لا يقدم رؤية قانونية واضحة للقرصنة وإنما ينظر إليها من منظور شعبي، أي كما هو متعارف عليها لدى العامة وغير المتخصصين.

(١) Christian Kluge and others – Piracy: Threat at sea - muncher ruck – Germany -2006 - p30.

(٢) Robert C.Beckham - Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships In Southeast Asia: The Way Forward - Taylor and Francis – 2002 - P 319.

ثالثاً - اللجنة البحرية الدولية^(١):

في عام ١٩٩٧ قامت اللجنة البحرية الدولية بدعوة عدد من المنظمات الدولية المهتمة بالشأن البحري للعمل معاً في تطوير إجراءات جديدة لمكافحة الانتشار السريع للقرصنة البحرية، وعلى إثر ذلك تم تشكيل مجموعة عمل دولية مشتركة مهمتها القيام بدراسة مسائل القرصنة وجرائم العنف البحري.

وبعد ثلاثة أعوام من العمل قدمت مجموعة العمل المشار إليها أعلاه قانوناً محلياً نموذجياً لأفعال القرصنة والعنف البحري، إلا أنها لم تخرج فيه عن التعريف الذي أوردته كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية قانون البحار، فقد عرّفت المادة الأولى في الفقرة (٣ و ٤) القرصنة البحرية بقولها: ((٣٠٠- تقع القرصنة عندما يقوم شخص أو عدة أشخاص ولأي غرض غير قانوني بـ:

أ- المشاركة في أعمال القرصنة المعروفة في المادة ١٥ من اتفاقية جنيف لأعالي البحار، أو

ب- المشاركة في أعمال القرصنة المعروفة في المادة ١٠١ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

٤- ترتكب القرصنة أيضاً عندما يقوم شخص أو عدة أشخاص ولأي غرض غير قانوني، عن قصد وعلم ومن دون إدراك للنتائج:

أ - المشاركة في عمل يشكل قرصنة حسب قانون العقوبات الوطني.

ب- المشاركة في عمل حكم عليه سابقاً بأنه يشكل قرصنة في المحاكم العليا الوطنية.

(١) اللجنة البحرية الدولية (Comité Maritime International) هي منظمة دولية غير حكومية وغير ربحية تأسست في بلجيكا عام ١٨٩٧، هدفها الأساسي هو المساهمة بجميع الوسائل والأنشطة لتوحيد القانون البحري بكل جوانبه.

أنظر: <http://www.comitemaritime.org/Home/0,271,1132,00.html> تاريخ الزيارة

ج- المشاركة في عمل يعتبر من أعمال القرصنة حسب القانون الدولي العرفي (المطبق)^(١).

والآن، وبعد استعراضنا لتعاريف القرصنة التي ذكرها فقهاء القانون الدولي وألتي نصت عليها الاتفاقيات الدولية أو التي تبنتها بعض المنظمات الدولية، فإننا نفضّل الأخذ بالتعريف الوارد في اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ بما له وما عليه^(٢) وسنعتبره أساساً لما سيأتي بحثه في هذه الدراسة، ويعود ذلك للأسباب التالية:

١- يشابه تعريف الاتفاقية التعريف الثابت والمستقر في العرف الدولي^(٣)، كما أنه يتضمن جميع العناصر والشروط التي ركّز عليها فقهاء القانون الدولي، حيث يمكن القول بأن عمل الاتفاقية في تعريفها للقرصنة كان إظهارياً بشكل واضح ولم يكن إنشائياً.

٢- إن تعريف الاتفاقية هو التعريف المتفق عليه والملمزم لأغلب دول العالم باعتبارها طرفاً في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار^(٤)، وحتى بالنسبة للدول

(١) www.comitemaritime.org تاريخ الزيارة ٢٠١١/٢/٨

(٢) سنتطرق خلال ثنايا هذا البحث إلى المثالب التي شابت التعريف وبقية المواد المتعلقة بالقرصنة في اتفاقية قانون البحار ونبدي وجهة نظرنا فيها.

(٣) Bassiouni - A Draft International Criminal Code and Draft Statute for International Criminal Tribunal - Netherland - Martinus Nijhoff Publishers - 1987 - p156. على أن بعض الفقهاء يقول بأن تعريف القرصنة حسب العرف الدولي أوسع من تعريف الاتفاقية وأن الاتفاقية ضيقت من مفهوم القرصنة . أنظر: the Somali Piracy - Milena Sterio - Problem a Global Puzzle Necessitating a Global Solution- American University :Law Review - Vol. 59 - 2010 - p1467.

(٤) بلغ عدد الدول المصدقة على اتفاقية قانون البحار ١٦٢ دولة بما في ذلك الاتحاد الأوروبي وذلك حتى تاريخ نهاية شهر حزيران ٢٠١١. أنظر: http://www.un.org/Depts/los/reference_files/chronological_lists_of_ratifications.htm تاريخ الزيارة ٢٠١١/٧/٦.

المصدقة على اتفاقية جنيف لأعالي البحار وغير المصدقة على اتفاقية قانون البحار^(١) فإنها تبقى محكومة باتفاقية جنيف (حسب القانون الدولي للمعاهدات) وبالتالي فإن تعريف القرصنة سيبقى ملزماً لها وذلك لأن التعريف - كما أوضحنا سابقاً- لا يختلف بتاتاً بين الاتفاقيتين، ومن جهة أخرى يمكننا اعتبار التعريف ملزماً لجميع دول العالم قاطبةً باعتباره تقنياً لعرف دولي^(٢).

٣- إن تعريف الاتفاقية هو التعريف المعتمد في الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة كالمنظمة البحرية الدولية والتي تُعنى بالدرجة الأولى بسلامة الملاحة البحرية في العالم، كما أن الكثير من دول العالم تعتمد على هذا التعريف عند تعريفها للقرصنة في قوانينها الداخلية^(٣)، هذا بالإضافة إلى اعتماد بعض الاتفاقيات الإقليمية على هذا التعريف، وأبرزها اتفاقية التعاون الإقليمي في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في آسيا^(٤)، كما أن مجلس الأمن أخذ بتعريف الاتفاقية كأساس ثابت لتوضيح مفهوم القرصنة البحرية وذلك في قراراته المتعلقة بمعالجة مشكلة القرصنة قبالة سواحل الصومال^(٥)، ومؤخراً أخذت بذات التعريف مسودة

(١) يوجد حالياً ٦ دول مصدقة على اتفاقية جنيف لأعالي البحار وغير مصدقة على اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢ وهي: (أفغانستان، كمبوديا، إيران، (إسرائيل)، الولايات المتحدة الأمريكية، فنزويلا). أنظر:

Africa Programme and International Law Conference Report - Piracy and Legal Issues: Reconciling Public and Private Interests - October 2009 - UK -Chatham House - p 26.

(٢) يوجد ٢٣ دولة في العالم غير مصدقة على كل من اتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية الأمم المتحدة وهي (أندورا، أذربيجان، بوتان، بروندي، كوريا الديمقراطية، الإكوادور، السلفادور، أرتيريا، أثيوبيا، كازخستان، ليبيا، ليشنتشتاين، النيجر، البيرو، رواندا، سان مارينو، سوريا، طاجيكستان، تيمور الشرقية، تركيا، تركمانستان، الإمارات، أوزبكستان). أنظر: Op.cit - p 26

(٣) كالقانون السوري والكني والسنگافوري والأمريكي...الخ. أنظر ص ١٦٥ وما بعد من هذا البحث.

(٤) أنظر ص ٢٣٢ من هذا البحث.

(٥) أنظر على سبيل المثال: مقدمة القرار ١٨١٦ لعام ٢٠٠٨، ومقدمة القرار ١٩١٨ لعام ٢٠١٠.

الاتفاقية التي قدمتها أوكرانيا إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والستين والمتعلقة بقمع أعمال القرصنة في البحر^(١).

٤- تناول التعريف مسائل تتعلق بالشروع والاشتراك والتحريض وجاء ضمن حزمة من المواد تتعلق بواجب الدول في مكافحة القرصنة والاختصاص القضائي في القبض على القراصنة وحق الزيارة والتفتيش ... الخ.

المطلب الثاني

التطور التاريخي للقرصنة البحرية

تعد القرصنة البحرية ظاهرة قديمة جديدة في الوقت ذاته، وقد مرت خلال تطورها بمراحل تاريخية متعددة واتخذت أشكالاً وصوراً مختلفة، ولعل عرض نبذة تاريخية عن نشأتها وتطورها عبر العصور سيسهل علينا فهم أحكامها القانونية في عصرنا الحاضر.

وعلى ذلك سنستعرض التطور التاريخي للقرصنة البحرية ابتداءً من العصور القديمة ونبحث في موقف الإسلام منها، مروراً بالعصور الوسطى وأخيراً في العصور الحديثة.

الفرع الأول

القرصنة البحرية في العصور القديمة

لا أحد يستطيع ذكر عام محدد لميلاد القرصنة في البحار، إنما يمكن القول بعدم تأخر ظهورها عن بداية ركوب البحر على متن القوارب والسفن. وأول ما يرصده التاريخ من صور القرصنة كان اشتغال الفينيقيين أقدم وأفضل من ركب البحر فيها، ثم جاء بعدهم الإغريق فكانت القرصنة بالنسبة لبعض قبائلهم

(١) المادة (٢) من مسودة الاتفاقية. أنظر الوثيقة: A/65/489.

حرفة رفيعة المنزلة^(١)، وكانت عمليات القرصنة آنذاك تتم في بحر إيجيه وجنوب اليونان حيث كان القراصنة يقومون بعمليات السطو على السفن الفينيقية ويطالبون بدفع الأموال على هيئة فدية وتعويضات أو يسرقون الماشية والأدوات المنزلية والحلي الثمينة ثم يخطفون الأطفال والنساء وبييعونهم بأسعار باهظة في أسواق الرقيق المنتشرة في بلدان البحر المتوسط^(٢).

ومع مرور الزمن تحالف الإغريق مع البحارة الفينيقيين المهرة مما أدى إلى انتشار حمى القرصنة لتشمل حوض البحر المتوسط بأسره بدءاً من مضيق الدردنيل وانتهاءً بمضيق جبل طارق، كما ازدادت شراسة القراصنة فأصبحوا يحاصرون المدن ويدمرون الجزر ويجبرون السكان على دفع الأتاوات^(٣).

ولم تسلم الإمبراطورية الرومانية منذ نشأتها في عام ٥٠٩ ق.م من هجمات القراصنة، فأصدر مجلس الشيوخ في روما في العام ١٠١ ق.م أول قانون لمحاربة القرصنة في التاريخ حيث تضمن منع أي قرصان من استخدام المملكة والأراضي والأقاليم الحليفة للرومان كقاعدة لعمليات القرصنة، كما منع القانون الموظفين الرسميين والحاميات من إيواء القراصنة^(٤).

ولكن الجهود السابقة لم تؤت ثمارها، فقد وصلت الصفاقة بالقرصنة إلى حد اختطاف القادة والكهنة، حيث يذكر لنا علماء التاريخ أن القائد والسياسي المعروف

(١) أشار هوميروس في الملحمتين الشهيرتين الإلياذة *Iliad* والأوديسيا *Ulysses* إلى أن القرصنة عمل شرعي وطريقة مشرفة للكسب. أنظر:

Bjørn Møller - Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy- diis report
- 2008 - p 10.

(٢) باتسيك ماخوفسكي- تاريخ القرصنة في العالم - ترجمة أنور محمد - الطبعة الأولى - الهيئة المصرية العامة للكتاب- القاهرة - ٢٠٠٨ - ص ١٩ - ٢٠.

(٣) المرجع السابق- ص ٢٣.

(٤) Angus Konstam - Piracy the complete history - osprey publishing - 2008 -
p19.

يوليوس قيصر (Julius caesar) كان قد اختطف من قبل القراصنة خلال رحلة له في عام ٧٤ ق.م، حيث طالب مختطفوه بفدية كبيرة، وبالفعل أمر قيصر رجاله بأن يحضروا الفدية، وما إن حصل على حريته حتى قرر مهاجمة القراصنة فجهز فرقة من أربعة زوارق و ٥٠٠ جندي وهاجم القراصنة فاستسلم منهم ٣٥٠ وفرّ الباقون واستعاد قيصر مبلغ الفدية وقام بصلب القراصنة المستسلمين شخصياً^(١).

ومع الانتشار الواسع للقراصنة في البحر المتوسط أصبح السفر بحراً أمراً محفوفاً بالمخاطر مما أدى إلى تدهور في العلاقات التجارية الخارجية لروما، فارتفعت الأسعار في إيطاليا وبدأ الناس يحاصرون مجلس الشيوخ متهمين إياه بالعجز عن محاربة القرصنة؛ مما اضطر مجلس الشيوخ إلى توجيه بعض الحملات ضد القراصنة غير أنها لم تكلل بالنجاح، ووصل الأمر إلى حد أن القراصنة استطاعوا - في القرن الأول قبل الميلاد- تعريض روما لما يشبه الحصار البحري، حيث أصبح الثلث فقط من إجمالي كمية الحبوب المستوردة من مصر يصل إلى روما بينما يقع الباقي في يد القراصنة، وبذلك أصبح شبح المجاعة يهدد سكان العاصمة القوية، ووجدت روما نفسها وجهاً لوجه أمام خطر الموت، عندئذٍ بدت المواجهة العسكرية الحل الأخير لإنقاذ روما^(٢)، وأعلنتها روما (حرباً على القرصنة).

وبالفعل جرى تكليف القائد العسكري البارع بومبي (Pompey the Great) في العام ٦٧ ق.م بمهمة إنزال هزيمة ساحقة بالقراصنة وتم منحه حق التصرف (*imperium*) الذي يخوله إعطاء الأوامر إلى القادة الآخرين وإجبارهم على التعاون معه في مهمته والتصرف في موارد الدولة دون عوائق، فتمكن ذلك القائد من جمع أسطول مكوّن من مئتين وسبعين سفينة وجيش قوامه مئة وعشرون ألف رجلاً، مستعيناً في الوقت نفسه بالبحارة أصحاب الخبرة من أبناء الشعوب

(١) Christian Kluge and others - Op.cit - p10

(٢) Christian Kluge and others - Op.cit - p10

الخاضعة لروما والذين كان عددهم كبيراً ؛ مما أدى إلى تشكيل توليفة قوية وجبارة فوق مياه البحر المتوسط استطاعت بعد ثلاثة أشهر من الحروب الطاحنة ضد القراصنة أن تلحق بهم هزيمة نكراء، فتم أسر عشرين ألفاً منهم وقتل عشرة آلاف ومصادرة أربعمئة سفينة من أفضل سفنهم^(١).

ولكن القرصنة لم تختفِ تماماً من مياه البحر المتوسط، فكان القراصنة يزدادون جرأة وقوة كلما تراخت قبضة الإمبراطور الروماني الجالس على عرش روما، وقد استمر هذا الوضع حتى سقوط الإمبراطورية الرومانية في القرن الخامس الميلادي^(٢).

الفرع الثاني

القرصنة البحرية في الإسلام

تناولت أحكام الشريعة الإسلامية كافة أنواع الجرائم التي يتعرض لها أي مجتمع وفي أي زمن من الأزمان، والجرائم في الإسلام تقسم إلى جرائم القصاص وجرائم الحدود وجرائم التعزير.

فأما جرائم القصاص فهي على نوعين: في النفس وفيما دون النفس، وأما جرائم الحدود فهي: الزنا والقذف والشرب والسرقعة الحاربة والردة والبغي، وما عدى جرائم القصاص والحدود فهي جرائم تعزير.

ولعل أقرب جريمة من تلك الجرائم إلى القرصنة البحرية هي جريمة الحاربة، لذلك وفي سبيل الوقوف على تكييف جريمة القرصنة البحرية في فقه الشريعة الإسلامية علينا في البداية عرض تعريفات الفقهاء لجريمة الحاربة، ومن ثم مناقشة مدى

(١) Alfred S. Bradford - Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy –

London - Praeger Publishers – 2007 - p 51.

(٢) ياتسيك ماخوفسكي – المرجع السابق – ص ٢٨.

انطباق مفهوم هذه الجريمة على جريمة القرصنة البحرية وبالتالي الحكم فيما إذا كانت تلك الأخيرة تشكل نوعاً من أنواع الحرابة أم لا.

أولاً- الحرابة في اللغة والقرآن الكريم:

الحرابة لغة: حَرَبَهُ بِالْحَرَبَةِ - حَرَبًا: طَعَنَهُ بِهَا ، وَحَرَبًا : سَلَبَهُ جَمِيعَ مَا يَمْلِكُ .
وَحَارَبَهُ مُحَارَبَةً وَحَرَابًا : قَاتَلَهُ . وَحَارَبَ اللَّهَ: عَصَاهُ^(١).

يقول الله تعالى في كتابه الكريم: (إِنَّمَا جَزَاءُ الَّذِينَ يُحَارِبُونَ اللَّهَ وَرَسُولَهُ وَيَسْعَوْنَ فِي الْأَرْضِ فَسَادًا أَنْ يُقَتَّلُوا أَوْ يُصَلَّبُوا أَوْ تُقَطَّعَ أَيْدِيهِمْ وَأَرْجُلُهُمْ مِنْ خِلَافٍ أَوْ يُنْفَوْا مِنَ الْأَرْضِ ذَلِكَ لَهُمْ خِزْيٌ فِي الدُّنْيَا وَلَهُمْ فِي الْآخِرَةِ عَذَابٌ عَظِيمٌ)^(٢) وقد ذهب جمهور الفقهاء إلى أن الآية السابقة نزلت فيمن خرج من المسلمين يسعى في الأرض بالفساد ويقطع الطريق^(٣).

ثانياً- الحرابة اصطلاحاً:

اختلف الفقهاء في تحديد معنى الحرابة وتعريفها تعريفاً شرعياً وذلك لاختلافهم في دلالتها ومدى شمولها لجميع أنواع الفساد في الأرض أم لأنواع محددة من الجرائم، وكذلك الاختلاف في شروط المحارب ومكان ارتكاب جريمة الحرابة.

١- تعريف الحنفية:

الحرابة هي (الخروج على جماعة ممتنعين أو واحد يقدر على الامتناع بقصد قطع الطريق أو أخذ المال أو قتل النفس)^(٤).

(١) المعجم الوسيط- المرجع السابق - ص ١٦٣.

(٢) سورة المائدة- الآية (٣٣).

(٣) القرطبي - الجامع لأحكام القرآن - المجلد السادس - دار عالم الكتب - الرياض - ٢٠٠٣ - ص ١٤٩.

(٤) محمد بن عبد الله العميري - مسقطات حد الحرابة وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - الطبعة الأولى - ١٩٩٩ - ص ١٦.

ويطلق الحنفية على الحراية اسم (السرقة الكبرى) على سبيل المجاز، وقد عللوا تسميتها بالسرقة لأن قاطع الطريق يأخذ المال سرّاً ممن إليه حفظ المكان المأخوذ منه وهو المالك أو من يقوم مقامه، وأما تسميتها بالكبرى فلعظم ضررها على عامة المسلمين ولعظم جزائها^(١).

٢- تعريف المالكية:

الحراية هي (الخروج لإخافة السبيل أو أخذ مال أو قتل نفس خارج المصر أو داخله على السواء)^(٢).

وبالتالي فإن كل من قطع الطريق وأخاف الناس أو حمل عليهم السلاح بغير عداوة ولا ثأر فهو محارب^(٣).

وقد توسع المالكية في معنى الحراية حتى شمل تعريفهم كل الأماكن بما في ذلك دخول السارق الدار مسلحاً ومعه قوة، وتشمل الحراية أيضاً الحضر والسفر في البر والبحر، في الأمن والخوف، ويدخل في التعريف أيضاً الجماعات التي تتفق على الأعمال الإجرامية التي يكون من بينها القتل^(٤).

٣- تعريف الشافعية:

عرف الإمام الشافعي الحراية بأنها: (البروز لأخذ المال أو القتل أو لإرهاب مكابرة اعتماداً على الشوكة مع البعد عن الغوث من مكلف ملتزم بالأحكام ولو كان ذمياً أو مرتدّاً)^(٥).

ولم يتوسع فقهاء الشافعية في تحديد معنى المحاربة بحيث تشمل كثيراً من الأفعال

(١) المرجع السابق - ص ١٧.

(٢) المرجع السابق - ص ١٨.

(٣) المرجع السابق - ص ١٨.

(٤) المرجع السابق - ص ١٩.

(٥) منصور بن مقعد الربيعان - احتجاز الرهائن وعقوبته (دراسة مقارنة) - رسالة ماجستير - أكاديمية

نايف العربية للعلوم الأمنية - ٢٠٠٦م - ص ٦٧.

الضارة كما فعل المالكية إنما جعلوها أمراً مقصوراً على ارتكاب فعل محدد في ظرف مشدد بحيث لا تشمل سوى فرد أو جماعة اشتهرت بالبأس والتعدي على الناس الأمر الذي جعل المارة يخافون^(١).

٤- تعريف الحنابلة:

يعرف الحنابلة الحرابة بأنها: (خروج المكلفين الملتزمين بالسلاح في الصحراء أو البنيان لأخذ أموال الناس مجاهرة)^(٢).

٥- التعريف المختار:

من خلال التعاريف السابقة يمكننا القول بأن الفقهاء اتفقوا في أن يكون قطاع الطرق ذوو شوكة ومنعة وقوة، واختلفوا في مسألتين: الأولى هي الهدف من الحرابة فمنهم من اشترط أن يكون الهدف أخذ المال ومنهم من أضاف إلى ذلك القتل والإخافة والإيذاء، والثانية هي مسألة مكان وقوعها فمنهم من اشترط البعد عن الغوث ومنهم من لم يشترط ذلك وقال بوقوعها داخل العمران أو خارجه. ونحن نؤيد تعريف المالكية لأنهم توسعوا في الجريمة أكثر من غيرهم بحيث تشمل الحرابة عندهم جميع صور الفساد في الأرض وقطع الطريق سواء داخل العمران أو خارجه، كما أن التعريف يستوعب جريمة قطع الطريق في البر أو البحر أو الجو لأن كلمة (سبيل)^(٣) التي وردت في التعريف مطلقة من غير قيد.

ثالثاً- قياس جريمة القرصنة البحرية على الحرابة:

بعد إيضاحنا فيما سبق لمفهوم الحرابة في الفقه الإسلامي واعتمادنا لتعريف

(١) محمد بن عبد الله العمري - المرجع السابق - ص ٢٠.

(٢) منصور بن مقعد الربيعان - المرجع السابق - ص ٦٨.

(٣) السبيل: الطريق وما وضح منه وهي تطلق على الطريق البري والبحري على السواء ، يقول الله تعالى في كتابه الكريم: ((وَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ عَجَبًا)) سورة الكهف - الآية (٦١) .

المالكية لا بد من إجراء القياس^(١) لنرى إمكانية تكييف القرصنة البحرية على أنها حراية.

يشترط الفقهاء لإجراء القياس توافر أركان معينة هي الأصل والفرع وحكم الأصل والعلة.

١- الأصل: هو الحراية والتي تم شرحها سابقاً.

٢- الفرع: جريمة القرصنة البحرية.

٣- حكم الأصل: الحكم في جريمة الحراية هو العقوبة التي حددها الشارع لجريمة الحراية.

٤- العلة: إن العلة في حد الحراية إخافة المارة بسبب قتلهم أو حريمهم أو الاعتداء على أعراضهم أو أخذ أموالهم، وهذه العلة موجودة في جريمة القرصنة البحرية، فالقرصنة عندما يهجمون على سفينة يتسببون في ترويع ركابها وقد يؤدي الهجوم إلى قتل أو جرح أو احتجاز لحرية الركاب وقد يكون قصدهم سلب الأموال أو طلب فدية.

وقد تطرق القرآن الكريم إلى الاعتداء على السفن من جانب سلطات الدولة في سورة الكهف بقوله تعالى: ((أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرْدَتْ أَنْ أَعْيِبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُمْ مَلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا))^(٢) فالآية السابقة تدل على استهجان التعدي السفن من جانب سلطات الدولة وبالتالي فإن قيام الأفراد بذلك العمل يكون مستهجنًا من باب أولى^(٣).

(١) القياس: هو إلحاق أمر غير منصوص على حكمه الشرعي بأمر منصوص على حكمه، لاشتراكهما في علة الحكم، أنظر: د. وهبة الزحيلي - أصول الفقه الإسلامي - الجزء الأول - دار الفكر - دمشق - الطبعة الأولى - د.ت - ص ٦٠٣.

(٢) سورة الكهف - الآية رقم (٧٩).

(٣) د. أحمد أبو الوفا - كتاب الإعلام بقواعد القانون الدولي والعلاقات الدولية في شريعة الإسلام - الجزء السابع - دار النهضة العربية - القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠١ - ص ١٧٨ - ١٧٩ .

كما يلاحظ أن فقهاء المسلمين حرّموا الاعتداء على السفن في البحر ولو كانت مملوكة لأهل دار الحرب^(١)، يقول الإمام أحمد في هذا الأمر: (إذا ركب القوم في البحر فاستقبلهم فيه تجار مشركون من أرض العدو ويريدون بلاد الإسلام لم يعرضوا لهم، ولم يقاتلوهم؛ وكل من دخل بلاد المسلمين من أرض الحرب بتجارة ببيع ولم يسأل عن شيء)^(٢).

مما تقدم نجد أن الفقه الإسلامي يجرم القرصنة البحرية لأنها تتعارض مع صريح الآيات التي تكفل حماية حقوق الإنسان بصفة عامة وحقوق الحياة والملكية بصفة خاصة، وبالتالي فالقرصنة البحرية برأينا ما هي إلا جريمة حراية يطبق على مرتكبيها أحد الجزاءات التالية:

- القتل مع الصلب: إذا قتلوا وأخذوا المال.
- القتل فقط: إذا قتلوا ولم يأخذوا المال.
- قطع الرجل واليد من خلاف: إذا أخذوا المال ولم يقتلوا.
- النفي: إذا خرجوا على الناس وأخافوا السبيل ولكنهم لم يتمكنوا من أخذ مال ولا قتل نفس^(٣).

الفرع الثالث

القرصنة البحرية في العصور الوسطى

انتشرت القرصنة في العصور الوسطى في كل بحار العالم تقريباً، إلا أنها أخذت

(١) يعرف البعض دار الحرب بأنها: (الدار التي لا يكون فيها السلطان والمنعة للحاكم المسلم، ولا يكون عهد بينهم وبين المسلمين يرتبط به المسلمين ويقيدهم). أنظر: الإمام محمد أبو زهرة - العلاقات الدولية في الإسلام - دار الفكر العربي - القاهرة - ١٩٩٥ - ص ٥٦.

(٢) د. أحمد أبو الوفا - المرجع السابق - ص ١٧٨.

(٣) صالح بن عبد الرحمن الأطرم - حد جريمة الحراية وعقوبتها في الإسلام - د.ن - الطبعة الأولى - ١٩٩٨ - ص ١٢١.

أبعداً خطيرة ومؤثرة في كل من أوروبا والشرق الأقصى.

أولاً- في أوروبا:

اختفت القرصنة لفترة وجيزة بعد سقوط الإمبراطورية الرومانية وانهايار التجارة البحرية، ولكنها عادت سيرتها الأولى عندما أخذت التجارة في العصور الوسطى بالانتعاش.

وكان أشد ما عُرف من عمليات القرصنة في تلك العصور ما مارسه الفايكنج بين القرنين الثامن والحادي عشر بعد الميلاد، وتركز على بحر الشمال وبحر البلطيق والمراكز التجارية القائمة على سواحلها، ووصلت الهجمات آنذاك إلى السواحل البريطانية والفرنسية^(١).

وقد اشتهرت أعمال الفايكنج بالعنف والقسوة والنهب والاغتصاب، فكان العالم الأوربي بأسره يرتعد أمام قرصنة الفايكنج، حتى أن دعائهم كان في تلك الفترة: (اللهم نجنا من غضب الفايكنج)^(٢).

على أن الفايكنج كانوا قد اختفوا في معظمهم مع مطلع القرن الحادي عشر إذ أنهم حينما استوطنوا ذابوا في السكان المحليين وصاروا جزءاً منهم^(٣).

وبعد أن أفلت شمس الفايكنج بدأت القرصنة تزداد في مياه بحر البلطيق والجزر البريطانية، وقد دفع اشتداد أعمال القرصنة هناك إلى قيام التجار - سعيًا منهم لحماية مصالحهم التجارية - بالاتحاد معاً في منظمات تجارية، ففي عام ١٢٤١ تأسست عصبة (الهانزا) الألمانية واستهدفت بصورة خاصة محاربة القرصنة البحرية، على أنه سرعان ما أصبحت الشركة نفسها مركزاً للقرصنة، فكثيراً ما كان

(١) Magnus Magnusson - The Vikings - osprey publishing - Great Britain - 2006 - p40.

(٢) ياتسيك ماخوفسكي - المرجع السابق - ص ٣٧.

(٣) برندا لويس- الحضارات الكبرى، الفايكنجز - ترجمة: د.البير مطلق - مكتبة لبنان- بيروت - ١٩٧٩ - ص ٥٠.

بحارة السفن المنتمية للهانزا والمنوط بهم مهمة محاربة القرصنة يقعون تحت إغراء الثروة التي يتمتع بها أعدائهم فيهرعون للانضمام إليهم بدلاً من مقاومتهم^(١).

وكان من الآليات المتبعة للحماية من القرصنة في تلك الأيام تجمع السفن التجارية على شكل أساطيل أو حراستها من قبل سفن مسلحة وذلك لرد أي عدوان محتمل^(٢)، وهذه ما نشاهده اليوم بالنسبة للقرصنة قبالة سواحل الصومال حيث تُنصح السفن التي تمر في هذه المنطقة بالعبور في مسار محدد يكون قريباً من أمكنة تواجد السفن الحربية المخصصة لردع القرصنة في تلك المنطقة وهو ما أطلقت عليه المنظمة البحرية الدولية ممر العبور الموصى به دولياً (IRTC).

ثانياً - في الشرق الأقصى:

لقد كان للشرق الأقصى نصيب من أعمال القرصنة البحرية في العصور الوسطى، ففي الصين وبعد انهيار السلطة المركزية فيها (منذ نهاية القرن الثالث عشر الميلادي) تفاقمت أعمال القرصنة على طول السواحل باستخدام سفن كبيرة، وخلال الفترة الواقعة بين عامي ١٤٠٥ و ١٤٣٣ قام الإمبراطور الصيني (زينغ هي) بسبع رحلات لفرض النظام والسلام في المنطقة^(٣).

وفي القرن الرابع عشر الميلادي ظهرت القرصنة في اليابان وامتدت إلى السواحل الكورية وأخذت بالازدياد، ولكنها سرعان ما تناقصت عندما عقدت كوريا اتفاقية مع قادة الإقطاعيين اليابانيين سمحت لهم بمقتضاها بدخول خمسين سفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية وقد ازداد هذا العدد بالتدريج وساهم في الحد من أعمال

(١) ياتسيك ماخوفسكي - المرجع السابق - ص ٤١.

(٢) د.سعيد عبد الفتاح عاشور، أوربا العصور الوسطى، النهضة والحضارات والنظم - مكتبة الأنجلو

مصرية - الطبعة العاشرة - ١٩٨٦ - ص ٢٣١.

(٣) Zou Keyuan -Implementing the united nations convention on the lawof the sea in east asia: issues and trends - Op.cit - p 8.

القرصنة في المياه الكورية لأن أغلبية القرصنة من اليابانيين وعند انخراطهم بأعمال التجارة أحجموا عن القرصنة^(١).

ومن المفارقات الغربية في تلك العصور أن أغلب القرصنة كانوا منظّمين وفق تراتبية وأسس لا يتردد المحللون بوصفها بـ(الديمقراطية) بحيث تحقق نسبة من العدل والمساواة بين أفرادها أكثر مما كان سائداً في المجتمعات المستقرة آنذاك، وقد كان لبعض مجموعات القرصنة ما يسمى بمدونة سلوك (Code of Conduct) تتكون من قواعد وأعراف تحكم سلوكياتهم وتطبق على الجميع بدءاً من قائد السفينة حتى أصغر بحار عادي فيها، وكانت هناك عقوبات على المخالفين تتنوع حسب الجرم المرتكب بدءاً من الحبس في زنزانة إلى الترك في جزيرة مهجورة وانتهاءً بالإلقاء في البحر، أما المخالفات التي تستوجب العقوبات السابقة فكانت تتنوع بين لعب القمار أو اصطحاب امرأة على ظهر السفينة أو التمرد والعصيان...الخ.

الفرع الرابع

القرصنة البحرية في العصور الحديثة

اتخذت القرصنة البحرية في بداية هذه العصور شكلاً جديداً عُرف باسم (القرصنة المرخصة) وقد استمر هذا الشكل لمئات السنوات إلى أن تم إلغاؤه بشكل رسمي بتوقيع إعلان باريس لعام ١٨٥٦.

وعلى هذا سندرس القرصنة في العصور الحديثة على مرحلتين زمنيّتين وفق ما يلي:

أولاً- من بداية العصور الحديثة حتى إعلان باريس ١٨٥٦:

مع بداية القرن السادس عشر ازدادت القرصنة شعبيةً وانتشاراً، ويعود ذلك إلى

(١) <http://piratesinf.com/detail/detaif-phparliele-id> تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٢/١

التطور التقني حيث أمكن صناعة السفن الكبيرة والسريعة والتي تعتمد على الطاقة وبدأت حقبة الاستعمار بالتوسع، فازدهرت الحركة التجارية ونقل البضائع والذهب بين أنحاء العالم وظهر التنافس المحموم بين القوى الاستعمارية على الاحتلال والاستيطان واكتشاف العالم الجديد.

ولكن القرصنة في هذا العصر لم تعد كالسابق بل أخذت مفهوماً جديداً عندما تداخلت بشكل معقد مع الحروب البحرية المشتعلة بين الدول وأصبح هناك ظاهرة تعرف بالقرصنة المرخصة (privateering)^(١)، فقد كانت الدول تمنح كتاباً يسمى وثيقة اختطاف (letter of marque) لربانة سفن خاصة، تمنح فيه لهؤلاء الرابنة صلاحية مهاجمة سفن دولة أخرى تحاربها^(٢)، وكانت سفنهم تعامل معاملة السفن الحربية التابعة للدولة التي أصدرت الترخيص وتأخذ حكمها قانوناً^(٣).

وكانت وثيقة الاختطاف تتضمن تحديداً للمناطق التي يحق فيها مهاجمة سفن الأعداء ومن هي الدول التي يحق مهاجمة سفنها، وكانت تعطي الحق بالحماية للقرصنة المرخص لهم (privateers) عندما يلجؤون ببواجرهم إلى الموانئ الواقعة تحت سيطرة الدولة التي منحتهم الوثيقة، كما كانت الوثيقة تقرر أن سريان مفعولها ينتهي إذا انتهت الحرب مع الدولة المعادية وتم الاتفاق على سلام بينهما^(٤)، ولكن كثيراً ما كان القرصنة يتابعون ممارسة عملهم بعد انتهاء الحرب فكانوا يُعتبرون آنذاك فقط خارجين على قانون الدولة التي كانت تحميهم^(٥).

(١) هناك عدة ترجمات لهذه الكلمة باللغة العربية منها: (القرصنة المباحة)، أو (القرصنة الرسمية) أو (القرصنة المقتنة) أو (القرصنة الفدائية)، وكلها مصطلحات تؤدي نفس المعنى إلا أننا آثرنا استخدام مصطلح (القرصنة المرخصة) على اعتبار أنها كانت تُمنح بموجب رخصة من الدولة.

(٢) http://en.wikipedia.org/wiki/letter_of_marque تاريخ الزيارة ٢٠٠٩/٦/٨

(٣) علي ماهر بك - القانون الدولي العام - مطبعة الاعتماد - مصر - ١٩٢٤ - ص ٣١٧.

(٤) http://en.wikipedia.org/wiki/letter_of_marque تاريخ الزيارة ٢٠٠٩/٦/٨

(٥) مثال على ذلك البحار الأسكتلندي وليام كيد (William Kidd) الذي بدأ كقرصان مرخص له=

وبهذه الخطوة أصبح كثير من القراصنة أشبه بالمرتزقة - في الاصطلاحات العسكرية الحالية- مع فارق رئيسي في أسلوب تسديد الأجر، فالمرتزقة يحصلون على رواتب ثابتة بينما القراصنة المرخص لهم يحصلون على أجرهم من النسبة المئوية المخصصة لهم من الغنائم التي حققوها.

ونشير في هذا المقام إلى أن القرصنة المرخصة قد انتشرت بشكل خاص في المناطق التالية:

١- في البحر الكاريبي:

بعد اكتشاف العالم الجديد انتقلت ظاهرة القرصنة إلى البحر الكاريبي خاصة بعد استخراج الذهب والمعادن النفيسة ونقلها إلى أوروبا وبعد المنافسة بين الدول الأوروبية القوية للسيطرة على جزر المنطقة^(١)، فعند بداية المد الاستعماري للإمبراطورية البريطانية في القرن السادس عشر وفي عهد الملك وليام الثالث ملك بريطانيا وهولندا، قامت سفن القرصنة المرخص لها من قبل بريطانيا بالإغارة على السفن التجارية الإسبانية، وفي خضم التنافس القوي بين إسبانيا وبريطانيا ظهر ما يسمى بالقرصنة (البوكانيرز)^(٢) حيث لجأ التاج البريطاني إلى إعطاء الرخص لهم عن طريق وثائق الاختطاف معطياً بذلك الغطاء القانوني لأعمالهم ضد إسبانيا ومن وجهة النظر البريطانية كانت هجمات البوكانيرز طريقة غير مكلفة على الإطلاق

=ولكنه تجاوز الصلاحيات الممنوحة له بموجب وثيقة الاختطاف وانتهى به الأمر إلى أن أصبح قرصاناً عادياً (pirate)، وتم الحكم عليه بالإعدام في عام ١٧٠١ . أنظر:

Theodore T. Richard - Reconsidering the Letter of Marque: Utilizing Private Security Providers Against Piracy - Public Contract Law Journal - Vol.39 - spring 2010 - p 452.

(١) مجدي كامل - قراصنة الصومال، (إسرائيل)، أمريكا ومسمار جحا - دار الكتاب العربي - دمشق - الطبعة الأولى - ٢٠٠٩ - ص ٣٠.

(٢) البوكانيرز (Buccaneers) هم مجموعة من الصيادين والجنود السابقين وأغلبهم فرنسيين، ولفظ (بوكانيرز) جاء من كلمة (بوكان) بالفرنسية وتعني المكان الذي يجفف ويملح اللحم فيه. أنظر: Alfred S. Bradford - Op.cit - p82.

لشن الحرب على الإسبان^(١).

على أن الحكومة الإسبانية لم تكن تعترف بالصفة الحربية للبوكانيرز وعاملتهم على أنهم هراطقة ومتطفلين، وكانت تقوم بشنقهم دون التأكد فيما إذا كانوا يحملون وثائق اختطاف أم لا^(٢).

ومع ضعف القوة الحربية الإسبانية في نهاية القرن السابع عشر، وانتعاش التجارة بين الإنكليز والفرنسيين مع المستعمرات الإسبانية في أمريكا، أصبحت هجمات البوكانيرز تشكل تهديداً للتجارة، كما أنهم ورطوا المستعمرات في حروب غير مرغوب فيها، فتم سحب التراخيص التي أعطيت لهم في سبيل تحجيمهم والقضاء عليهم، فتحول جزء منهم إلى الأعمال المشروعة وتحول جزء آخر إلى الاشتغال بالقرصنة في أماكن أخرى من العالم^(٣).

ولم تتوقف أعمال القرصنة المرخصة على الإنكليز فقط بل عملت هولندا وفرنسا على توظيف الكثير من القراصنة لدعم محاولاتهم لإنشاء مستعمرات في الكاريبي للاستيلاء على بعض الثروات التي استأثرت بها إسبانيا في هذه المناطق^(٤).

وتجدر الإشارة إلى أن الفقيه الهولندي المعروف (هوجو غروشيوس) في كتابه عن البحر الحر والذي دعى فيه إلى حرية الملاحة كان يستثني من هذا المبدأ القرصنة المرخصة التي كانت بمنزلة الحقوق القانونية الثابتة بالعرف الدولي السائد آنذاك^(٥).

(١) www.en.wikipedia.org/wiki/buccaneer تاريخ الزيارة: ٢٠٠٩/٦/٩.

(٢) المرجع السابق.

(٣) المرجع السابق.

(٤) <http://en.wikipedia.org/wiki/privateer> تاريخ الزيارة: ٢٠٠٩/٦/٩.

(٥) Renee Jeffery - Hugo Grotius in International Thought - Palgrave

Macmillan – UK – 2006 - p 31.

٢- في البحر المتوسط:

عندما غزا الإسبان في مطلع القرن السادس عشر، بعد سقوط الأندلس، السواحل الإفريقية وسيطروا على عدة مدن وبلدات جزائرية تحركت لمواجهة بحارة من الجزائر وتونس وليبيا (كانوا يعرفون بالبربر) بالإضافة إلى البحارة المشركين عن الأندلس بعد سقوطها، واشتهر من قياداتهم الأخوان عزّوج وخير الدين بربروسا اليونانيان مولداً^(١)، وبعد أن أصبحت مدن الشمال الإفريقي خاضعة للولاية العثمانية أصبح خير الدين قائداً للأسطول العثماني^(٢)، فتابع ما بدأ به أخوه (قبل استشهاده) وصد هجمات الإسبان والقرصنة الأوربيين بقوة، ووصل في الرد عليهم إلى مواطنهم الأصلية حتى قيل آنذاك أن البحر المتوسط أصبح بحيرةً تابعةً له^(٣). ومع ازدياد قوة الدولة العثمانية تحوّل البحر المتوسط إلى حلبة للصراع المستعر بين دول أوربا المسيحية وتركيا المسلمة وقد تسنى للبحارة البربر المشاركة في هذا الصراع بدور لا يمكن إغفاله، حيث كانت سفنهم تشكل جزءاً هاماً من الأسطول العثماني فقد كانت هذه السفن تنضم إلى الأسطول الحربي بمجموعات كبيرة كلما

(١) د. رشاد محيي الدين الإمام - الموقع الاستراتيجي للعالم العربي وتأثيره في الملاحة العربية والدولية - القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية - دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب - الرياض - ١٩٨٥ - ص ١٢٢.

(٢) بعد توالي انتصارات خير الدين على الإسبان، حصل على دعم السلطان سليمان القانوني الذي عمل على تعيينه سنة ١٥٣٣ قائداً عاماً للأساطيل العثمانية (قبودان باشا) وذلك بهدف تطوير الأسطول التركي وتعليم وتدريب البحارة الأتراك، وقد شغل خير الدين في نهاية حياته منصب وزير البحرية العثمانية، وتوفي في اسطنبول حيث أقيم له ضريح يليق بمؤسس البحرية العثمانية، حتى أن السفن العثمانية ولوقت طويل كانت تؤدي التحية العسكرية عند المرور بجانب ضريحه باسطنبول. أنظر: بسام العسلي - فن الحرب الإسلامي في العهد العثماني - المجلد الخامس - دار الفكر - د.ت - ص ١٣٩.

(٣) نجيب زينب - خير الدين بارباروسا، قاهر قرصنة البحار، - دار الهادي - بيروت - الطبعة الأولى - ٢٠٠١ - ص ٥٧-٥٨.

قرر السلطان شن حرب بحرية لينزلوا بسفن العدو أفدح الخسائر^(١).

ومع مرور الوقت تطور نشاط البرابرة وأصبحوا يهاجمون السفن التجارية الأمريكية في البحر المتوسط، مما اضطر الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٧٩٥ إلى توقيع عدد من الاتفاقيات مع دويلات البرابرة تهدف إلى تأمين المراكب الأمريكية في البحر المتوسط مقابل مدفوعات مالية ومعونات عينية^(٢)، إلا أن تلك المعاهدات والمدفوعات الضخمة لم تفلح في تأمين خطوط الملاحة في البحر المتوسط حيث استمر البربر في تنظيم هجماتهم على الناقلات المحملة بالبضائع والمعادن النفيسة؛ مما أغضب الولايات المتحدة التي اتخذت عبر رئيسها (توماس جفرسون) قراراً بإرسال قوة بحرية للمنطقة في العام ١٨٠١ بهدف تأمين مسارات السفن الأمريكية، ولكن الحملة لم تفلح في تحقيق نتائجها مما أدى إلى انسحاب القوات الأمريكية من البحر المتوسط، ولكن مع ازدياد الهجمات أكثر فأكثر تحالفت الولايات المتحدة الأمريكية مع بريطانيا وفرنسا فقاموا بقصف الجزائر في عام ١٨١٦، وبعد فترة وجيزة احتلت فرنسا الجزائر ومن ثم تونس وانتهت بذلك دويلات البرابرة^(٣).

ولكن الأوروبيين يعتبرون البحارة المسلمين المقاتلين في البحر قراصنة ويؤكدون أن دويلات البربر قامت أساساً على ما تحصل عليه من دخل نتيجة النهب البحري والأرباح المتحصلة من الفدية مقابل إطلاق سراح الأسرى وبيع العبيد، ويعززون رأيهم بأن البربر كانوا يغيرون على السفن التجارية^(٤).

(١) بسام العسلي - المرجع السابق - ص ١٤١.

(٢) كلفت هذه المعاهدات أمريكا ما يقارب المليون دولار أي بما يعادل ٢٠% من الدخل الإجمالي للولايات المتحدة في عام ١٨٠٠م. أنظر : د. رشاد محبي الدين الإمام - المرجع السابق - ص ١٥٥.

(٣) Angus Konstam - Op.cit - p 94.

(٤) ياتسيك ماخوفسكي - مرجع سابق - ص ٦٣ وما بعدها.

ويرأينا أن أعمال البربر في شمال إفريقيا تندرج في نطاق القرصنة المرخصة أو المباحة والتي كانت منتشرة في ذلك الوقت، فالبربر كانوا يقومون بمهاجمة السفن التجارية بموجب ترخيص من الباي أو الداوي^(١)، كما أن الإغارة على هذه السفن لم تكن بشكل عشوائي بل كانت موجهةً ضد سفن الأعداء فقط دون غيرها من السفن التجارية أو الحربية^(٢).

٣- في المحيط الهندي:

ظهر في القرنين السابع عشر والثامن عشر مركز هام للقرصنة في الخليج العربي، حيث كانت هناك بعض قبائل من سكان الجزيرة العربية وأهمها قبلية القواسمة تعمل بالقرصنة^(٣).

ومع مطلع القرن التاسع عشر كانت القرصنة قد انتشرت في مياه الخليج العربي إلى حد أنها تسببت في انهيار التجارة والملاحة البحرية في هذه المنطقة تقريباً، عندئذٍ قررت شركة الهند الشرقية التي كانت مصالحها قد أضررت أن تأخذ على عاتقها محاربة القراصنة مستخدمة ما لها من نفوذ كبير ، فنظمت ثلاث حملات ضد القراصنة في أعوام ١٨٠٦ و ١٨٠٩ و ١٨١٠، مما اضطر القواسمة إلى نقل نشاطهم إلى البحر الأحمر وسجلوا خلال عام ١٨١٧ رقماً قياسيًّا في الاستيلاء على الغنائم، فقرر الإنكليز أن يضعوا حداً لهذا النهب وذلك عن طريق حملة

(١) كان لقب (الباي) يطلق على الحاكم العثماني في تونس، ولقب (الداوي) على الحاكم العثماني في الجزائر. أنظر: د. جميل بيضون وآخرون - تاريخ العرب الحديث - دار الأمل للنشر والتوزيع - الأردن - الطبعة الأولى - ١٩٩١ - ص ١٠٣.

(٢) يقسم بعض المؤرخين الغربيين تاريخ البربر إلى مرحلتين، فيطلقون عليهما وصف القراصنة المرخص لهم حتى منتصف القرن السابع عشر، ثم يلقون بهم لقب القراصنة العاديين بعد هذه الفترة، ويعللون ذلك بأنه قبل منتصف القرن السابع عشر كان البربر يخضعون بشكل صارم للدولة العثمانية أما بعد ذلك فقد شكلوا دويلات مستقلة غير معترف بها دولياً. أنظر: Angus Konstam - Op.cit - p76

(٣) ياتسيك ماخوفسكي - المرجع السابق - ص ١٤٨.

عسكرية قوية العدد والعتاد، وفي عام ١٨١٩ استطاعت تلك الحملة أن تضع حداً للقرصنة في منطقة الخليج العربي والبحر الأحمر^(١).

ثانياً- من إعلان باريس لعام ١٨٥٦ وحتى وقتنا الحالي:

لعب إعلان باريس -المتعلق بالحرب البحرية- دوراً رئيسياً في إلغاء ظاهرة امتدت لعدة قرون وهي ظاهرة القرصنة المرخصة. فبعد عقد معاهدة باريس في ٣٠ آذار من عام ١٨٥٦، والتي أنهت الحرب المعروفة بحرب القرم وقّع ممثلوا الدول في ١٦ نيسان من عام ١٨٥٦ إعلاناً تضمن عدداً من النقاط الهامة، وهي^(٢):

- ١- إلغاء القرصنة المرخصة، ومعاملة أي فرد يقوم بها معاملة قرصان عادي.
 - ٢- حصانة بضائع الأعداء الموجودة في مراكب الدول المحايدة، وحصانة بضائع الدول المحايدة على سفن الأعداء باستثناء المهربات الحربية.
 - ٣- عدم جواز حجز السفن المحايدة.
- وقد صادق على هذا الإعلان (٥١) دولة كان من بينها المملكة المتحدة والنمسا وفرنسا وبروسيا وسردينيا والإمبراطورية العثمانية، كما أن الولايات المتحدة وخلال الحرب الأهلية عام ١٨٦١ أعلنت بأنها ستعترف بمبادئ الإعلان في فترات الحرب^(٣).

ومنذ إعلان باريس وحتى منتصف القرن العشرين كانت القرصنة نادرة الحدوث ولم تعد تشكل خطراً حقيقياً على الملاحة البحرية مثلما كانت في بداية ظهورها،

(١) المرجع السابق - ص ١٥١.

(٢) Myra Williamson - Terrorism, War and International Law - The Ashgate International Law Series - 2009 -p 240.

(٣) http://en.wikipedia.org/wiki/paris_declaration_respecting_maritime_law

باستثناء بعض الأعمال الفردية في بداية القرن العشرين في البحر الكاريبي وبعض البحار المتاخمة للصين، ولكن بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ظهرت القرصنة على شكل عصابات منظمة تتخذ من البحر ملاذاً لها، وتهاجم سفن النقل والصيد والتجارة معتمدةً على القوة والعنف، وازداد انتشارها بعد نهاية الحرب الباردة وذلك بعد تقلص القوات الحربية التي كانت تجوب بحار العالم وازدهار العلاقات التجارية بين الدول وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة من العالم كبحر الصين وجنوب شرق آسيا كمضيق ملقا وبالقرب من سواحل سنغافورة وتايلاند والفلبين وفيتنام وإندونيسيا وقبالة سواحل شرق أفريقيا وغربها وفي أمريكا الجنوبية وخصوصاً قبالة سواحل كولومبيا والبرازيل^(١).

ومع بداية القرن الحالي أصبحت القرصنة تشكل خطراً كبيراً على حياة البحارة والتجارة البحرية بين الدول^(٢)، وخصوصاً قبالة سواحل الصومال حيث أصبحت مياه خليج عدن المحيطة بالصومال توصف بأنها أشد بقاع العالم خطورة على

(١) Richard M. O'Meara -Maritime Piracy in the 21ST Century:A Short Course for U.S. Policy Makers - Journal of Global Change and Governance - Vol1 - winter 2007 - p3 .

(٢) تشير إحصائيات المنظمة البحرية الدولية بأن عدد حوادث القرصنة والسطو المسلح المبلغ عنها بين عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠٨ حوالي ٣٦٠٠ حادثة ، مع الإشارة إلى أن هذه الإحصائيات غير دقيقة والعدد الحقيقي للحوادث أكثر من ذلك (underreporting)، فالعديد من ملاك السفن لا يقومون بالإبلاغ عن الهجمات التي تقع على سفنهم لأسباب عديدة منها الخوف من التأخير الذي سيلحق بالرحلة بسبب عمليات التحقيق (مما قد يكلفهم حوالي ١٠٠٠٠ دولار في اليوم) أو الخوف من ازدياد تكلفة التأمين على السفينة أو الإضرار بسمعة ملاك السفينة والتشكيك بوسائل السلامة التي تتبعها وبالتالي إمكانية فقدهم لعملائهم، ويقدر المكتب البحري الدولي والاتحاد الدولي العام للعاملين في مجال النقل بأن التقارير الرسمية لا تمثل إلا ٥٠% من الهجمات . أنظر:

Reports on Acts of Piracy and Armed – International Maritime Organization
Robbery Against Ships - Annual Report (annual issues) MSC.4/Circ.133

الإطلاق، كما يتوقع العديد من الخبراء ازدياد عمليات القرصنة في جميع أنحاء العالم وبالأخص بالقرب من الدول التي تعاني من عدم الاستقرار^(١).

(١) حسب إحصائيات المنظمة البحرية الدولية فإن هجمات أو محاولات هجمات القرصنة البحرية التي وقعت في عام ٢٠١٠ هي (٤٨٩) حادثة بزيادة (٨٣) هجوم عن عام ٢٠٠٩، وتشير آخر التقارير إلى أن عدد هجمات ومحاولات هجمات القرصنة في الربع الأول من عام ٢٠١١ بلغ (١٤٢) هجوماً، وأن حوالي (٤٠٠) شخص ينضمون إلى صفوف القراصنة كل عام. أنظر: REPORTS ON ACTS OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS - Annual report – 2010 - MSC.4/Circ.169 - 1 April 2011 – IMO - p2. http://syria-news.com/newstoprint.php?sy_seq=131785 تاريخ الزيارة ٢٠١١/٦/١

المبحث الثاني

الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية

اختلفت آراء الفقهاء حول اعتبار القرصنة البحرية جريمة دولية من عدمه، وذلك يرجع إلى اختلاف موقفهم من الجريمة الدولية بالأصل، فمفهوم الجريمة الدولية ليس مفهوماً ثابتاً وهو يتطور مع تطور القانون الدولي^(١).

ومن خلال تحليلنا للتعاريف المتعددة للجريمة الدولية نجد أن الفقه ينقسم في مسألة اشتراط وجود دور للدولة في ارتكاب الجريمة الدولية من عدمه إلى اتجاهين: **الاتجاه الأول:** يتجه نحو التضييق من مفهوم الجريمة الدولية، حيث يشترط لقيامها أن ترتكب باسم الدولة أو بتشجيعها أو برضاها.

فمنهم من يعرفها بأنها: (سلوك إرادي غير مشروع، يصدر عن فرد باسم الدولة أو بتشجيع أو رضاء منها، ويكون منطوياً على مساس بمصلحة دولية محمية قانوناً)^(٢).

ويعرفها البعض بأنها: (الأفعال التي ترتكبها الدولة أو تسمح بها، مخالفة بذلك القانون الدولي وتستتبع المسؤولية الدولية)^(٣).

وبالتالي فإن أنصار هذا الاتجاه يخرجون من نطاق الجريمة الدولية الأفعال التي

(١) د. سالم محمد سليمان الأوجلي - أحكام المسؤولية الجنائية عن الجرائم الدولية في التشريعات الوطنية، دراسة مقارنة - الدار الجماهيرية للنشر - بنغازي - الطبعة الأولى - ٢٠٠٠ - ص ١٩.

(٢) د. حسنين إبراهيم صالح عبيد - الجريمة الدولية - دراسة تحليلية تطبيقية - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٩ - ص ٦.

(٣) د. محمد عبد المنعم عبد الخالق - الجرائم الدولية - دراسة تأصيلية للجرائم ضد الإنسانية وجرائم الحرب - د.ن - القاهرة - الطبعة الأولى - ١٩٨٩ - ص ٧٧.

وللمزيد من التعاريف: راجع: د. عباس هاشم السعدي - مسؤولية الفرد الجنائية عن الجريمة الدولية - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠٢ - ص ١٧ وما بعدها.

يرتكبها الأشخاص الطبيعيون بصفتهم الفردية (باسمهم ولحسابهم الخاص) ولو كانت ضارة بالمصالح الدولية، فهم يستبعدون من حظيرة الجرائم الدولية عدداً من الجرائم مثل الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية، وغسيل الأموال، والاتجار غير المشروع بالأسلحة، وتهريب المواد النووية... الخ، فمع أن هذه الطائفة الواسعة من الجرائم قد جُرمت عن طريق معاهدات أو قرارات دولية إلا أنها تُرتكب من قبل أفراد أو منظمات إجرامية تعمل لحسابها الخاص، وهذه الجرائم عادةً ما تحاربها الدول، وبعبارة أخرى فإن هذه الجرائم ترتكب ضد الدولة ولا ترتكب من قبلها أو من قبل شخص يعمل باسمها، وإذا ما صدف وأن اشترك فيها أعضاء دولة فإنهم يقومون بها لحسابهم الخاص ولا يقومون بها بصفتهم أعضاء دولة^(١).

وكنتيجة بديهية لما تقدم لا يعتبر أنصار هذا الاتجاه القرصنة البحرية جريمة دولية، وإنما يصنفونها في عداد الجرائم الوطنية وفي أحسن الأحوال يقولون بأنها من الجرائم ذات الطابع الدولي^(٢).

أما عن الاتجاه الثاني: فهو لا يشترط لقيام الجريمة الدولية أن يكون الفعل صادراً من دولة ضد دولة أخرى، فالجريمة عندهم تعد جريمة دولية سواء ارتكبت باسم الدولة أو بناءً على طلبها أو بتشجيعها أو برضاءٍ منها، أو إذا اقترفها أفراد عاديون يعملون لحسابهم الخاص.

فقد عرّفها البعض بأنها: (الفعل الذي يرتكب إخلالاً بقواعد القانون الدولي ويكون ضاراً بالمصالح التي يحميها ذلك القانون مع الاعتراف لهذا الفعل بصفة الجريمة

(١) Antonio Cassese -international criminal law – Oxford University Press – 2003 - p 12.

(٢) من الفقهاء الذين يرفضون الاعتراف بأن القرصنة جريمة دولية ويقولون بأنها جريمة داخلية الفقيه بنغام J.W. Bingham والفقيه مانير Manner . أنظر: د. عبد الواحد محمد الفار – المرجع السابق – ص ٤٤٩.

واستحقاق فاعله للعقاب^(١).

ويعرفها آخرون بأنها: (تلك الجريمة التي يترتب على وقوعها إلحاق الضرر بأكثر من دولة)^(٢).

وحسب هذا الاتجاه فإن المعيار الأساسي في تحديد الجريمة الدولية هو مساس الفعل بمصلحة دولية واعتدائه عليها، وكنتيجة منطقية فإن جريمة القرصنة البحرية تعد جريمة دولية حسب هذا الاتجاه لأنها تحقق المعيار الذي يستند إليه وهو المساس بالمصالح الدولية، وهذا ما سنتبينه عند بحثنا للركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية.

ونحن نؤيد الاتجاه الثاني فأصحاب الاتجاه الأول انطلقوا من مسلمة أساسية هي عدم تمتع الفرد بالشخصية القانونية في القانون الدولي وبالتالي عدم اعتباره مخاطباً بأحكام هذا القانون، ولكن الاتجاه الحالي يؤكد بأن الفرد يتمتع بشخصية قانونية على الصعيد الدولي وبالتالي يجوز له - على سبيل الاستثناء - أن يكتسب الحقوق ويتحمل الالتزامات الدولية.

إن معظم فقهاء القانون الجنائي يعتبرون بأن الجريمة تتكون من ثلاثة أركان: ركن شرعي وركن مادي وركن معنوي، وهي أركان عامة موجودة في كل جريمة سواء كانت جريمة داخلية أم دولية، أما عن الجريمة الدولية فهي تقوم على الأركان ذاتها سائلة الذكر مضافاً إليها ركن رابع وهو الركن الدولي، فهذا الركن هو الذي يعطي الخصوصية للجريمة الدولية ويميزها عن الجريمة الداخلية.

وفي هذا المبحث سنناقش الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية على الشكل الآتي:

المطلب الأول: الركن الشرعي.

(١) د. محمد عبد المنعم عبد الخالق - المرجع السابق - ص ٧٥.

(٢) المرجع السابق - ص ٧٦.

المطلب الثاني: الركن المادي.

المطلب الثالث: الركن المعنوي.

المطلب الأول

الركن الشرعي

يقصد بالركن الشرعي وجود النص المجرم للفعل والمعاقب عليه. وقد جُرمت القرصنة البحرية بدايةً عن طريق العرف الدولي لتقنن بعد ذلك في إطار بعض الاتفاقيات الدولية.

الفرع الأول

القرصنة البحرية في العرف الدولي

من القواعد الأساسية في العرف الدولي أن أعالي البحار لا تخضع لسيادة أي دولة، وبالتالي لا تدخل في اختصاص أي قانون وطني، وهي بهذا المعنى ملك للبشرية جمعاء، وجميع أعضاء المجتمع الدولي يتمتعون بحق حرية الملاحة فيها، وهذه القاعدة تعود إلى مبدأ البحر الحر (*mare liberum*) الذي أعلنه لأول مرة الفقيه الهولندي الشهير هوجو غروشيوس (Hugo Grotius) عام ١٦٠٩^(١). وقد اعتبرت القرصنة البحرية خرقاً للحق في حرية الملاحة وتهديداً للأملak الخاصة^(٢) واعتبر القراصنة أعداءاً للجنس البشري^(٣).

(١) جاء عنوان الفصل الثامن من الترجمة الإنكليزية لكتاب البحر الحر لهوجو غروشيوس كالتالي: ((That trading is free by the law of nations among all or between any))
أنظر:

Hugo Grotius- The Free Sea – Translated by Richard Hakluyt - Liberty Fund, Inc. – Indianapolis – 2004 – p49.

(٢) Antonio Cassese - Op.cit - p 28.

واستناداً لذلك فقد كان الرأي السائد بين الفقهاء في أن أي دولة لها الحق في اعتقال القراصنة ومحاكمتهم أينما كانوا، وهو ما يعرف اليوم بمبدأ الاختصاص العالمي، وقد تم تطبيق هذا المبدأ لاحقاً على جرائم تجارة العبيد وجرائم الحرب والجرائم ضد الإنسانية وبعض الجرائم الدولية الأخرى.

وقبل تقنين القرصنة في الاتفاقيات الدولية كانت قد جُرمَت في القوانين الداخلية لبعض الدول كإنكلترا التي صدر فيها أول قانون يعالج القرصنة في عام ١٧٢١^(٢) ثم تبعتها في ذلك إيطاليا والولايات المتحدة وألمانيا وفرنسا التي جُرمَت القرصنة بنصوص مشابهة لنصوص القانون الإنكليزي^(٣).

(١) هذا المصطلح استخدم لأول مرة من قبل الفقيه (إميريك دي فاتيل Emerich de Vattel) . أنظر : <http://respondeat.wordpress.com/2009/12/03/res-publica-totius-orbis-universal-jurisdiction-and-the-origins-of-international-law>

تاريخ الزيارة ٢٠١٠/١٢/٣

(٢) آرثر نوسيوم - الوجيز في تاريخ القانون الدولي - ترجمة: د. رياض القيسي - بيت الحكمة - بغداد - ٢٠٠٢ - ص ٥٦.

(٣) ZOU Keyuan – Crackdown on Piracy in Southeast Asian Seas Need a More Effective Legal Regime – Maritime security in the South China Sea , Regional Implications and International Cooperation – Ashgate Publishing Limited – 2009 - p 135

تجدر الإشارة إلى أن هناك أفعال تعتبرها التشريعات الداخلية لبعض الدول في حكم القرصنة البحرية وتقرر لها ذات العقوبات المقررة للقرصنة وإن لم تكن قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق في حكم القانون الدولي، وهذا ما يسميه البعض القرصنة الخاصة أو (شبه القرصنة) ، ومن أمثلة القرصنة الخاصة ما جاء في القانون الفرنسي الصادر في ٤ تشرين الثاني عام ١٨٢٥ الخاص بسلامة وأمن الملاحة والتجارة البحرية، إذ اعتبر هذا القانون قرصاناً :

١- كل ريان سفينة أو منشأة بحرية مسلحة يحمل تفويضاً من بلدين مختلفين أو أكثر.

٢- كل فرد من طاقم سفينة أو منشأة بحرية مسلحة يبحر دون جواز ودفتر بحارة أو أي مستند يثبت مشروعية الرحلة.

٣- كل فرد من طاقم سفينة فرنسية أو منشأة بحرية فرنسية قام بأعمال سلب أو إكراه بالسلاح، سواء وجهت ضد سفينة فرنسية أو ضد سفن ليست فرنسية في حرب مع دولتها وسواء مست هذه=

الفرع الثاني

القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

أما على المستوى الدولي فقد أُنِت معاهدة باريس لعام ١٨٥٦ لنتهي أكثر أنواع القرصنة انتشاراً في ذلك الوقت وهو القرصنة المرخصة، ومن ثم جاءت اتفاقية مونتيفديو لعام ١٨٨٩ وأقرت المبدأ القائل بأن قمع القرصنة هو مسؤولية البشرية جمعاء^(١).

بعد ذلك جاء تجريم القرصنة ضمن تجريم النهب في اتفاقية تعليمات لاهاي الصادرة عام ١٨٩٩ (م٤٧)، وبعد ذلك في اتفاقية لاهاي الرابعة الصادرة عام ١٩٠٧ (م٤٧)^(٢).

لاحقاً لذلك عقدت عدّة اتفاقيات بين عدد من الدول توسع من مفهوم جريمة القرصنة البحرية وتجعلها تمتد لتتضمن بعض الأفعال الحربية، كالهجمات التي تقوم بها غواصات حربية على أهداف مدنية، ومن هذه الاتفاقيات اتفاقية واشنطن لعام ١٩٢٢ بين كل من الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وإيطاليا واليابان بشأن الغواصات والغازات السامة زمن الحرب، إذ جاء فيها أن من يخرج من قوات الدول المتعاقدة عن القواعد التي رسمتها الاتفاقية يعامل كما لو أنه ارتكب جريمة قرصنة بحرية، ولكن هذه الاتفاقية لم تدخل حيز النفاذ بسبب عدم تصديق العدد الكافي من

=الأعمال السفينة المجني عليها أو طاقمها أو حمولتها، ويطبق الحكم السابق على من يقوم بتسليم السفينة للعدو أو لقرصان، وأدنى عقوبة لهذه الجرائم هي الأشغال الشاقة المؤبدة.

أنظر: د. طلعت الغنيمي - الغنيمي الوسيط في قانون السلام - المرجع السابق - ص ٨٣٤.

أنظر أيضاً: د. بهجت عبد الله فايد - المرجع السابق - ص ٢٩.

(١) ZOU Keyuan - Crackdown on Piracy in Southeast Asian Seas Need a More Effective Legal Regime - Op.cit - p 135.

(٢) تاريخ الزيارة http://www.icrc.org/customary-ihl/eng/docs/v2_rul_rule52

الدول^(١).

ومن الاتفاقيات الشبيهة باتفاقية واشنطن اتفاقية نيون (Nyon Agreement) المتعلقة بهجمات الغواصات أثناء الحرب الأهلية الإسبانية (١٩٣٦ - ١٩٣٩) بين كل من مصر واليونان وتركيا ورومانيا وفرنسا وبلجيكا وبريطانيا والاتحاد السوفييتي^(٢).

ولكن أحكام هذه الاتفاقيات ظلت محصورة ضمن نطاق الدول التي وقّعت عليها، حيث أننا لم نجد لها أي تأثير يذكر في العرف الدولي القائم حول مفهوم القرصنة البحرية.

أما تجريم القرصنة البحرية على أساس دولي رسمي وصريح فقد جاء بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام ١٩٥٨ حيث جاءت المواد (من ١٤ حتى ٢٣) بأحكام تعالج هذه الجريمة، وقد جاء في المادة (١٤) من هذه الاتفاقية أنه (على كل دولة واجب التعاون مع غيرها بإنفاذ التدابير اللازمة للعقاب على القرصنة في أعالي البحار وفي كل مكان لا يخضع لسيادة أية دولة)، ثم بينت المادة (١٩) من نفس الاتفاقية مبدأ الاختصاص العالمي للنظر في مرتكبي جرائم القرصنة، وأوضحت المواد (من ٢١ حتى ٢٣) إجراءات الملاحقة والقبض على سفن القرصنة.

وعلى ذات المنوال جاءت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢ بالمواد (من ١٠٠ حتى ١٠٧) وتضمنت ذات الأحكام التي نصت عليها اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

ثم جاءت اتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ لتجزم عدداً من الأفعال يندرج

(١) Eugene Kontorovich – The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation – Harvard International Law Journal – Vol 45 – 2004 – p194.

(٢) تاريخ الزيارة ٢٠١١/٤/٤ <http://chinesejil.oxfordjournals.org/content/8/2/323.full>

بعضها في إطار ارتكاب أعمال العنف والاختطاف في البحار، ثم عدلت هذه الاتفاقية في عام ٢٠٠٥ ودخل التعديل حيز النفاذ في ٢٨/٦/٢٠١٠.

المطلب الثاني

الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية

إن الجريمة الدولية شأنها شأن الجريمة الداخلية تفترض وجود سلوك جرمي له مظهر خارجي محسوس يطلق عليه الركن المادي، ويتمثل هذا الركن في سلوك إيجابي أو سلبي يفضي إلى نتيجة يؤثمها القانون الجنائي الدولي، وهذا يعني أن الركن المادي للجريمة يقوم عناصر ثلاثة هي : السلوك، والنتيجة، وعلاقة السببية بينهما^(١).

وسنقوم بالحديث عن عناصر الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية إضافةً لصور هذا الركن في البندين التاليين.

الفرع الأول

عناصر الركن المادي

إذا انطلقنا من المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار نجد أن الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية يتمثل في إتيان أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة.

يتضح لنا مما سبق بأنه لا بد لتحقيق الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية توافر العناصر التالية:

(١) د. محمد عبد المنعم عبد الخالق - المرجع السابق - ص ٢٤٩.

أولاً- عدم مشروعية الفعل:

تتطلب جريمة القرصنة البحرية أن يكون فعل العنف أو الاحتجاز أو السلب دونما سبب مشروع، حيث أن وجود هذا السبب يؤدي إلى انتفاء الجريمة في حين أن انتفاء السبب المشروع يعد عنصراً من العناصر الأساسية لقيام الركن المادي لها، ويمكن القول أن السبب المشروع يعبر عن كل حالة يكون فيها الفعل مستنداً إلى مسوغ شرعي.

فمثلاً إذا اضطرت إحدى السفن إلى الالتجاء للقوة لمباشرة الدفاع عن نفسها ضد هجوم صادر من سفينة أخرى فإن عملها يعد مشروعاً ولا يعتبر من قبيل القرصنة البحرية^(١)، وإذا ما قامت سفينة عامة بحجز سفينة خاصة للاشتباه في العلم أو تنفيذاً لتدابير الأمن الجماعي الدولي^(٢) أو لأنها تقوم بأعمال مخالفة لقواعد القانون الدولي فإن عملها لا يعتبر من أعمال القرصنة لأنه يستند إلى أساس قانوني^(٣)، وإذا ما قام قائد سفينة وتعاون معه بعض أفراد الطاقم لاحتجاز أحد الركاب وحبسه لقيامه بجريمة قتل أو سرقة وفقاً لما لديهم من سلطات قضائية باعتبارهم يمثلون سلطات دولة السفينة فإن عمل الاحتجاز هو عمل شرعي وبالتالي لا يمكن وصفه بالقرصنة^(٤).

وبرأيي فإن مفهوم المشروعية بحد ذاته هو مفهوم غير منضبط ونسبي، وبالتالي يجب ترك مسألة تحديد تحقق صفة المشروعية في فعل ما من عدمها إلى القضاء الداخلي للدول في كل حالة على حده وذلك اعتماداً على قواعد القانون الوطني أو

(١) د. بهجت عبد الله قايد - المرجع السابق - ص ٢١.

(٢) د. إبراهيم العناني - القرصنة ومكافحتها في القانون الدولي - مجلة الإنساني - اللجنة الدولية للصليب الأحمر - العدد ٤٥ - شتاء وربيع ٢٠٠٩ - ص ٣٨.

(٣) د. عبد المنعم داود - القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية - منشأة المعارف - الإسكندرية - الطبعة الأولى - ١٩٩٩ - ص ٢٤١.

(٤) المرجع السابق - ص ٢٤١.

القانون الدولي، مع الأخذ بعين الاعتبار أن جميع أسباب التبرير تمحو الصفة الغير مشروعة عن الفعل وتنتقل به من دائرة التجريم إلى مجال الإباحة، فهي تستند إلى عدم انطواء الفعل المرتكب في الظروف التي ارتكب فيها على عدوان على المصلحة التي يكفلها المشرع بالحماية.

ثانياً- أن ينطوي الفعل على عنف أو احتجاز أو سلب ضد الأشخاص أو الأموال:

١ - العنف (violence) :

العنف لغةً: (الخرق بالأمر وقلة الرفق به وهو ضد الرفق،...وفي الحديث: إن الله تعالى يعطي على الرفق ما لا يعطي على العنف، وكل ما في الرفق من الخير ففي العنف من الشر مثله، وأعنف الشيء: أخذه بشدة^(١)).

أما في الاصطلاح القانوني: فيعرفه البعض بأنه (الأفعال التي تقترب باعتداء على إنسان أو ممتلكاته لغايات متعددة منها الحصول على المال أو الانتقام أو تحقيق أغراض سياسية)^(٢).

والعنف بالنسبة لجريمة القرصنة البحرية لا يختلف في مفهومه عن المفهوم العام المتعارف عليه في القانون الجنائي الداخلي^(٣)، فهو (كل عمل يستخدم فيه

(١) ابن منظور الأفرقي المصري- لسان العرب - دار صادر - بيروت - ١٩٩٧ - ص ٢٥٧.

(٢) د.عباس أبو شامة عبد المحمود - جرائم العنف وأساليب مواجهتها في الدول العربية - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - الطبعة الأولى - ٢٠٠٣ م - ص ٢٢.

(٣) عرّفت محكمة النقض المصرية العنف بأنه (يشمل الأمور القسرية التي تقع على الأشخاص بقصد تعطيل قوة المقاومة أو إعدامها عندهم وذلك للوصول إلى الغاية وهي السرقة)، كما جاء تعريف محكمة النقض السورية قريباً من التعريف السابق حينما ذكرت أن العنف هو (كل عمل يؤثر في مقاومة المعتدى عليه ويعطلها ولو لم يترك أثراً ظاهراً فيه). أنظر: د. محمود نجيب حسني - جرائم الاعتداء على الأموال في قانون العقوبات اللبناني - دراسة مقارنة - دار النهضة العربية - بيروت - ١٩٨٤ - ص ١٦٣.

القرصان قدرًا من الشدة والقوة سواءً كان ذلك باستخدام وسائل التدمير أو باستخدام الأسلحة اليدوية أو المواد المتفجرة أو أي وسيلة من شأنها إلقاء الرعب في قلوب الضحايا، وتمكين القراصنة من سرعة تحقيق الغرض في قسوة وشدة^(١). وبناءً على ما سبق فإن أفعال الغش والاحتيال والسرقات البسيطة والتي تكون عادةً غير مصحوبة بالتهديد باستخدام الأسلحة لا يمكن اعتبارها من قبيل القرصنة^(٢). ويمكن تصنيف شدة العنف المستخدم في أعمال القرصنة بالاستناد إلى ثلاثة عوامل هي^(٣):

أ- نوع الأسلحة المستخدمة:

فكلما كانت الأسلحة المستخدمة متطورة ومعقدة كان الهجوم أكثر عنفاً، فالهجمات التي لا يحمل فيها القراصنة أسلحة ظاهرة للعيان تعتبر أقل عنفاً من تلك التي تُستخدم فيها المسدسات أو السكاكين، وهذه الأخيرة تعتبر أقل عنفاً من تلك التي تستخدم فيها مدافع الهاون وقاذفات الـ RBG وديناميت P4A.

ب- معاملة القرصنة لطاقم السفينة المعتدى عليها:

حيث تعتبر الحوادث التي يتم فيها القتل أو الاختطاف أو التسبب بإصابات خطيرة للطاقم أكثر عنفاً بالمقارنة مع الحوادث التي يتم فيها سرقة الطاقم تحت التهديد ولا يحدث فيها أي إيذاء.

ج- عدد القرصنة المشتركين في الهجوم:

كقاعدة عامة، تعتبر الحوادث التي يشترك فيها عدد كبير من القراصنة أكثر عنفاً

(١) د.علي حسن الشرفي - الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقات

الدولية - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية- الرياض - الطبعة الأولى - ٢٠٠٦ - ص ٢٨.

(٢) حسب المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار فإن فعل القرصنة يمكن أن يرتكب عن طريق أعمال

العنف أو السلب أو الاحتجاز، ولكن هذا لا يعني أن القرصنة يمكن أن تقع بدون عنف، فالسلب والاحتجاز بطبيعتهما يتطلبان استخدام العنف ولا يتصوران من دونه.

(٣) Third Quarter Report of RCCAP Information Sharing Center - p 6.

من الحوادث التي يقوم بها مجموعات صغيرة، حيث أن العدد الكبير يشير إلى تورط عصابات الجريمة المنظمة في عملية القرصنة.

٢- الاحتجاز: (detention)

الاحتجاز لغةً: (الفصل بين الشيئين...، وحَجَزَهُ: منعه)^(١).

وفي الاصطلاح القانوني يعني: (إقدام الجاني على اعتقال المجني عليه وحرمانه من حريته فترة من الزمن في محل معين)^(٢).

أما الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن لعام ١٩٧٩ فقد عرفت المادة الأولى منها الاحتجاز بأنه: ((قيام شخص بالقبض على شخص آخر (رهينة) أو احتجازه والتهديد بقتله أو إيذائه أو استمرار احتجازه من أجل إكراه طرف ثالث سواء كان دولة أو منظمة دولية حكومية أو شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً أو مجموعة من الأشخاص على القيام أو الامتناع عن القيام بفعل معين كشرط صريح أو ضمني للإفراج عن الرهينة))^(٣).

ولا يخرج مفهوم الاحتجاز في القرصنة البحرية عن المفاهيم السابقة ولكنه يأخذ مدلولاً أوسع من ذلك، حيث أنه يمكن أن يمتد ليشمل بالإضافة للأشخاص الأشياء المادية (الأموال) ونعني بذلك السفينة، أي أنه يمكن أن يقع على الأشخاص

(١) ابن منظور الأفرقي المصري- المرجع السابق - ص ٢٨١.

(٢) منصور خالد الربيعان- احتجاز الرهائن وعقوبته - المرجع السابق - ص ٥٥.

(٣) تجدر الإشارة هنا إلى وجوب التفريق بين مصطلحي احتجاز الرهائن (الذي نصت عليه الاتفاقية) والاختطاف، فاحتجاز الرهائن يجب أن يكون مقترناً بتهديد شخص ثالث، أما الاختطاف فلا يكون الهدف منه تهديد طرف ثالث، وإنما يتم من أجل الاعتداء على المختطفين أو استغلالهم وتسخيرهم في أعمال غير مشروعة، ومثل هذا الأمر (الاختطاف) لا نجده في عمليات القرصنة التي تحدث حالياً، فمعظم عمليات الاحتجاز - إن لم نقل كلها - تكون في سبيل الحصول على الفدية. أنظر: منصور خالد الربيعان - المرجع السابق - ص ٣٩.

الموجودين على ظهر السفينة دون السفينة^(١) أو السفينة نفسها دون الأشخاص أو الأشخاص والسفينة معاً، وهذا ما تؤكدته المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار.

٣- السلب: (depredation)

السلب لغةً: سلب الشيء: انتزعه قهراً^(٢).

وفي الاصطلاح القانوني: (هو الفعل الذي تقوم به عصابة على نهب الأموال من مزروعات أو حيوانات أو محلات، وغالباً ما تكون هذه العصابة مسلحة وتحدث هذه الأعمال رغماً عن أصحاب المسروقات وفي حال الاضطرابات الأمنية)^(٣).

أما في القانون المصري والسوري: فهو (السرقعة التي تقع على الطريق العام خارج المدن والقرى من شخصين فأكثر بالعنف)^(٤).

ولم تقم الاتفاقيات الدولية على كل حال بإيضاح المراد من هذا المصطلح بدقة مما قد يثير إشكاليات قانونية تتعلق بالتحقق من مدى استيفاء عناصر الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية.

ثالثاً- أن يصدر الفعل من قبل طاقم أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ضد سفينة أو طائرة أخرى:

(١) مثال ذلك عندما تم احتجاز القبطان الأمريكي ريتشارد فيليبس (Richard Phillips) الذي كان يقود السفينة الأمريكية مايرسك ألاباما (Maersk Alabama)، حيث تمكن البحارة من رد القرصنة عن السفينة ولكن فيليبس أخذ كرهينة. أنظر:

www.nytimes.com/2009/04/09/world/africa/09/pirates.html تاريخ الزيارة: ٢٠١١/٢/٣.

(٢) المعجم الوسيط - المرجع السابق - ص ٤٤٠.

(٣) القاموس القانوني الثلاثي - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - الطبعة الأولى - ٢٠٠٢ - ص ٩٥٨.

(٤) فاروق الكيلاني - جرائم الأموال - د.ن - الطبعة الأولى - د.ت - ص ١٤٢.

في البداية لا بد من الإشارة إلى أن الحالات التي يمكن أن تتخذها القرصنة البحرية - من الناحية النظرية وحسب اتفاقية قانون البحار - هي أربع حالات:

- الحالة الأولى: قيام طاقم أو ركاب سفينة بالعمل الإجرامي ضد سفينة أخرى في أعالي البحار، وهذه هي الصورة الشائعة في الوقت الراهن والتي تتركز معظم دراستنا حولها.

- الحالة الثانية: قيام طائرة بالعمل الإجرامي ضد سفينة في أعالي البحار، ويمكن تصور القرصنة في هذه الحالة بقيام طائرة بمهاجمة سفينة والاعتداء عليها أو سلبها سواء من خلال إنزال القراصنة أو الهبوط على متن السفينة ثم مهاجمتها، مع الأخذ بعين الاعتبار أن الطائرات تملك القدرة على السيطرة على السفينة وإيقافها عن طريق التهديد بقصفها ونحو ذلك.

- الحالة الثالثة: قيام طاقم أو ركاب سفينة بالاعتداء على أشخاص أو أموال أو ممتلكات في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة .

- الحالة الرابعة: قيام طاقم أو ركاب سفينة حكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية، وبالتالي يجوز التدخل ضد هذه السفينة أو الطائرة.

ولكن الواقع العملي يؤكد أن الحالة الأولى هي الحالة الشائعة والحالات الأخرى هي حالات نادرة جداً إن لم تكن معدومة، أما عن سبب وضع هذه الحالات السابقة في نص اتفاقية قانون البحار فيمكننا تفسيره بأن واضعي نص الاتفاقية ذكروا هذه الخيارات كافتراضات من الممكن أن تحدث في المستقبل، ويبدو أن هذا النص الافتراضي لم يحدث كواقع عملي إلا في حالات نادرة، لذلك لن نتطرق في بحثنا هذا إلا إلى الحالة الأولى (أي الحالة التي تكون فيها القرصنة من سفينة ضد سفينة أخرى) لأنها الحالة الشائعة كما سبق وذكرنا، وسنتطرق بعض الشيء إلى الحالة الرابعة (وهي تمرد طاقم أو ركاب سفينة حكومية) وذلك في إطار معالجتنا لشرط الأغراض الخاصة لجريمة القرصنة البحرية.

وبالعودة إلى الشرط السابق (صدور الفعل من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ضد سفينة أخرى) نجد أنه يتطلب منا البحث في عدد من النقاط هي: تحديد المقصود بالسفينة، وتحديد المقصود بالسفينة الخاصة، ثم البحث في مسألة وجوب توافر سفينتين في عملية القرصنة.

١ - يجب أن يكون العمل قد تم بواسطة سفينة:

أي أن يكون الفعل قد ارتكب من قبل سفينة أو ضد سفينة، أي أن تكون السفينة هي أداة ارتكاب الفعل.

وقد عرّف الفقهاء السفينة بأنها منشأة قابلة للتنقل والتوجيه، وتقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتقاد^(١)، وبذلك يقوم هذا التعريف على ركنين أساسيين:

(أ) القيام بالملاحة البحرية: أي أن تخصص المنشأة للقيام بأعمال الملاحة البحرية أياً كان الغرض من هذه الملاحة، أي سواء أكانت المنشأة مخصصة للقيام بأحد أنواع الملاحة الرئيسية (الملاحة التجارية أو ملاحة الصيد أو ملاحة النزهة) أم الملاحة المساعدة (كالإرشاد أو القطر أو الإنقاذ)^(٢).

(ب) الاعتقاد: وهذا الركن يكون في حالة تكرار ممارسة أعمال الملاحة البحرية^(٣). ولا يقتصر وصف السفينة على جسم السفينة أو هيكلها وإنما يمتد ليشمل أيضاً جميع العناصر اللازمة لإبحارها واستغلالها أو ما يطلق عليه ملحقات السفينة سواء كانت تلك الملحقات متصلة بها أو منفصلة عنها كالألات والرافعات وقوارب النجاة^(٤).

(١) د. عبد المنعم داود - المرجع السابق - ص ١٥.

(٢) د. محمد فريد الويني، د. محمد السيد الفقي - القانون البحري والجوي - منشورات الحلبي - بيروت - ٢٠٠٢ - ص ٤٧.

(٣) د. عبد المنعم داود - المرجع السابق - ص ١٥.

(٤) د. محمد فريد الويني، د. محمد السيد الفقي - المرجع السابق - ص ٤١.

٢- يجب أن تكون السفينة المعتدية سفينة خاصة:

تعرف السفينة الخاصة بأنها السفينة المملوكة للأفراد أو لهيئات خاصة ويتم تشغيلها لأغراض تجارية^(١)، ويدخل في حكم السفن الخاصة السفن العامة التي تملكها الدولة وتخصصها لأداء أعمال خاصة ومنها أعمال النقل البحري سواء في نقل الأشخاص أو في نقل التجارة بين الدول^(٢).

أما بالنسبة للسفن التي تملكها الدولة وتقوم باستخدامها على نحو يجعلها تجمع بين الصفتين العامة والخاصة، كأن تقوم بأعمال التجارة البحرية بالإضافة إلى أعمال الخدمات الحكومية كنقل البريد مثلاً، فهذا يرى البعض ضرورة التمسك بالصفة الغالبة للسفينة فإن كان العمل المعتاد هو الخدمات الحكومية عدت بمنزلة سفينة عامة وإذا كانت الخدمة المعتادة هي الخدمة التجارية وكانت أعمال الخدمة العامة من قبيل العمل العارض أو الاستثنائي عدت سفينة خاصة^(٣).

وبناءً على ما سبق فإن أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب التي تقوم بها سفينة عامة لا تعد من قبيل القرصنة البحرية^(٤) إلا في حالة واحدة وهي حالة تمرد طاقم

(١) د. مفيد شهاب - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - ١٩٧٧ - ص ٣.

(٢) د. عبد المنعم داود - المرجع السابق - ص ٢٤.

(٣) المرجع السابق - ص ٢٥.

(٤) هناك بعض الشراح لا يأخذون بهذا الاتجاه ويقولون بأن جريمة القرصنة يمكن أن تقع من قبل سفينة حربية تعمل لحساب دولتها في ظروف لا تتفق مع قواعد القانون الدولي. أنظر: د. علي حسن الشرفي - المرجع السابق - ص ٧٢.

وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن العضو السوفييتي والعضو التشيكوسلوفاكي في لجنة القانون الدولي اقترحا - أثناء إعداد اتفاقية جنيف لأعالي البحار - إمكانية ارتكاب السفن الحربية لأعمال القرصنة واستندوا في ذلك إلى اتفاقية عام ١٩٢٢ بشأن الغواصات والغازات السامة زمن الحرب واتفاقية نيون، غير أن هذا الرأي لم يأخذ به أعضاء اللجنة الآخرين. أنظر:

هذه السفينة واستيلائه على زمامها، عندئذ تعامل معاملة السفينة الخاصة وتكون الأعمال التي قامت بها أعمال قرصنة^(١).

وتعليل ما سبق يستند إلى الحصانة الممنوحة للسفن الحربية أو السفن التي تقوم بالخدمة الحكومية^(٢)، وبالتالي عدم إمكانية قيام سفينة عامة لدولة ما بأعمال الشرطة البحرية كالزيارة أو التفتيش أو الاحتجاز تجاه سفينة عامة لدولة أخرى مهما يكن السبب، فالدول متساوية في الحقوق الأمر الذي يقتضي عدم جواز خضوع دولة لسيادة وقضاء دولة أخرى.

ومسألة الحصانة هي التي تفسر أيضاً انطباق ذات الحكم على السفينة العامة التي تمر طاقمها وما يستتبع ذلك من زوال الحصانة التي تتمتع بها، ذلك أن تلك السفينة وبعد تمر طاقمها لن تكون مرتبطة بالدولة التي ترفع علمها إلا من حيث الشكل أما من حيث الموضوع فهي في الواقع لا تمارس أي مظهر من مظاهر السلطة العامة أو السيادة، واللذان يعتبران الأساس القانوني لتقرير

(١) المادة (١٠٢) من اتفاقية قانون البحار.

(٢) تنص المادة (٩٥) من اتفاقية قانون البحار على أنه: (للسفن الحربية في أعالي البحار حصانة تامة من ولاية أية دولة غير دولة العلم). كما تنص المادة (٩٦) من نفس الاتفاقية على أنه: (يكون للسفن التي تملكها أو تسييرها دولة ما وتستخدمها فقط في مهمات حكومية غير تجارية حصانة تامة، في أعالي البحار، من ولاية أية دولة غير دولة العلم). ويذهب البعض في تعليل هذه الحصانة إلى أن السفينة العامة تعتبر جزءاً عائماً (أو كما يقول بعض الفقهاء الأجانب جزيرة عائمة floating island) من إقليم الدولة التي تحمل علمها، أنظر: د. طلعت الغنيمي - قانون السلام في الإسلام - المرجع السابق - ص ٧٩١.

ويذهب البعض الآخر إلى القول بأن الحصانة أساسها أن السفينة العامة تعتبر مرفقاً عاماً تختص دولة العلم بإدارته. أنظر: د. محمد منصور الصاوي - المرجع السابق - ص ٤٦٢.

تجدر الإشارة أيضاً أن المادة (٢) من اتفاقية سلامة الملاحة البحرية قد نهجت نهج اتفاقية قانون البحار باستبعادها تطبيق الاتفاقية على السفن الحربية أو السفن التي تملكها أو تديرها الدولة عند استخدامها كسفن مساعدة عسكرية أو لخدمة أجهزة الجمارك أو الشرطة .

حصانة هذه السفن^(١).

إن الشرط السابق - وجوب كون السفينة المعتدية سفينة خاصة - يثير في أذهاننا حوادث هامة كحادثة السفينة السورية (حجي رحمة) وحادثة السفينة الليبية (المروة) وحادثة (أسطول الحرية).

أ- حادثة السفينة (حجي رحمة):

في عام ٢٠٠٢ اعتترضت السفينة الحربية الأمريكية (Uss La Salle) السفينة التجارية (حجي رحمة) المسجلة في سورية، (وذلك في إطار عملية الإعتراض البحري لتغطية الإرهاب في أعالي البحار والتي تقوم بها البحرية الأمريكية) وقامت بتفتيشها لاشتباهاً بأن السفينة تحمل إرهابيين ومهربي أسلحة، وبعد التفتيش تبين أنه لا يوجد إرهابيين أو مهربين على متن السفينة، فقامت سورية بالاحتجاج على اعتلاء السفينة وذكرت بأنه عمل من أعمال القرصنة البحرية^(٢).

وإنه وبالعودة لقواعد القانون الدولي في هذا المجال، نجد أن الاحتجاج بأن السفينة الأمريكية هي سفينة قرصنة لا ينسجم مع قواعد العرف الدولي أو اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ أو اتفاقية قانون البحار، نظراً لأن التفتيش قد تم من قبل سفينة حربية تابعة للبحرية الأمريكية (أي سفينة عامة)، ولكن على كل حال يمكن الاعتراض هنا على أن التفتيش لم يكن للاشتباه بأحد الحالات التي حددتها المادة (١١٠) من اتفاقية قانون البحار على سبيل الحصر^(٣)، وبالتالي فإنه يعد خرقاً غير مشروع لمبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار ويثير مسؤولية الولايات المتحدة الدولية، ويجب بالتالي المطالبة بالتعويض عن الضرر الناجم عن التأخير الذي حدث للسفينة السورية بسبب أعمال التفتيش.

(١) د. أحمد أبو الوفا - المرجع السابق - ص ٥٨ - ٥٩ .

(٢) Sandra L. Hodgkinson - Challenges to Maritime Interception Operations in the War on Terror Bridging the Gap - AM. U. int'l L. Rev - 2007 - p 626.

(٣) أنظر ص ١٧٧ من هذا البحث.

ب- حادثة السفينة (المروّة):

في كانون الأول من عام ٢٠٠٨ تم اعتراض السفينة الليبية المحملة بالمساعدات إلى قطاع غزة والمسمّاة (المروّة) من قبل القوات (الإسرائيلية) وتم إجبارها على العودة وعدم الدخول إلى موانئ غزة، وعلى إثر ذلك وصف مندوب الجماهيرية العربية الليبية لدى مجلس الأمن العمل السابق بأنه قرصنة بحرية حسب نص المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار، ولكن الدول الأعضاء في المجلس لم تؤيد هذا الوصف لسبب أساسي هو أن السفينة التي قامت بالاعتداء هي سفينة عامة وليس سفينة خاصة^(١).

ج- حادثة أسطول الحرية:

لا أحد منّا ينسى الاعتداء الغاشم والهمجي الذي قامت به عدد من السفن الحربية (الإسرائيلية) على أسطول الحرية^(٢) فهل يعد هذا الاعتداء قرصنة بالمفهوم

(١) الجلسة ٦٠٣٠ لمجلس الأمن - أنظر الوثيقة (S/pv. 6030) .

(٢) تقرر (إسرائيل) منذ منتصف حزيران ٢٠٠٧ حصاراً بحرياً وجوياً وبرياً على قطاع غزة أدى إلى تدهور الأوضاع الاقتصادية والمعيشية والصحية للسكان تدهوراً خطيراً ؛ الأمر الذي دفع العديد من الدول والمنظمات الحكومية وغير الحكومية إلى مناشدة (إسرائيل) برفع هذا الحصار الجائر، ولكن (إسرائيل) لم تأبه لهذه الالتماسات والمناشدات وزادت في غيها عندما أصبحت تمنع السفن التي تحمل مواد الإغاثة والمساعدات من الدخول إلى موانئ غزة وكسر الحصار، ولذلك استأجرت منظمات دولية غير حكومية ناشطة في مجال حقوق الإنسان ست سفن لنقل المساعدات إلى سكان القطاع المحاصرين، وفي ذات الوقت لفت انتباه الرأي العام العالمي للوضع البائس الذي وصل له قطاع غزة المحاصر، وأطلق على هذه السفن اسم أسطول الحرية (Gaza Freedom Flotilla)، حيث قامت هذه السفن بالإبحار من قبرص إلى غزة، وفي فجر يوم الاثنين ٣١/٥/٢٠١٠ قامت قوات بحرية (إسرائيلية) مدعومة بطائرات مروحية بمهاجمة سفن الأسطول في منطقة أعالي البحار المقابلة لسواحل غزة، وأسفر هذا الهجوم عن استشهاد ٩ مدنيين وجرح العشرات وإجبار سفن الأسطول إلى التوجه لميناء أشدود (الإسرائيلي). أنظر:

Report of the international fact-finding mission to investigate violations of international law, including international humanitarian and human rights law, resulting from the Israeli attacks on the flotilla of ships carrying humanitarian=

القانوني الدقيق الذي نتحدث عنه؟

لقد تعددت الأوصاف التي أطلقها بعض السياسيين والإعلاميين على الهجوم الذي قامت به القوات (الإسرائيلية) على الأسطول، فوصف البعض هذا العمل بأنه يشكل قرصنة بحرية^(١) وكيّفه البعض الآخر بأنه إرهاب دولة واكتفى آخرون بالقول بأنه يشكل انتهاكاً للقانون الدولي ويثير مسؤولية (إسرائيل) الدولية.

ومن الواضح في رأيي أن الهجوم (الإسرائيلي) لا يشكل قرصنة بحرية وفق تعريف القرصنة الوارد في اتفاقية قانون البحار، وفي ذلك تفصيل...

فقد أشرنا سابقاً إلى أن من شروط الركن المادي في جريمة القرصنة أن يتم الاعتداء من قبل سفينة خاصة أو من سفينة عامة في حال تمرد طاقمها، واستنتجنا بمفهوم المخالفة أنه عند ارتكاب أعمال العنف أو السلب أو الاحتجاز من قبل سفينة عامة فإن هذه الأعمال لا تشكل قرصنة، وهذا أمر مستقر في العرف الدولي والاتفاقيات الدولية، والاعتداء كما ذكرنا قد تم من قبل سفن وطائرات

=assistance - Human Rights Council - Fifteenth session – 27 september 2010 – p.p 19 -28 . see document (A/HRC/15/21).

(١) في الآراء التي قالت بأن هذا العمل يشكل قرصنة بحرية أنظر على سبيل المثال:

- كلمة مندوب سوريا لدى الجامعة العربية السفير يوسف أحمد

http://www.albaathmedia.sy/index.php?option=com_content&view=article&id=14248

- تصريح وزير الخارجية التركي

http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle_east/10200658.stm

- تصريح مندوب ليبيا أمام مجلس حقوق الإنسان التابع للأمم المتحدة

<http://ar.midipress.com/19754/15208>

- تصريح العضو الإسباني في البرلمان الأوروبي

<http://www.weeklystandard.com/blogs/eurodeputies-publicly-berate-israeli-ambassador-meet-privately-iranian-foreign-minister>

- تصريح مندوب لبنان في جلسة مجلس الأمن رقم ٦٣٦٣ لعام ٢٠١٠ . أنظر الوثيقة

S/PV.6363

- خطاب أمير قطر أمام المناقشة العامة للدورة الخامسة والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة -

٢٣ ايلول ٢٠١٠.

حربية تحمل أفراد من الكوماندوس (الإسرائيلي) والذين هم أفراد في البحرية (الإسرائيلية) ويعملون بناءً على أوامر القيادة السياسية والعسكرية (الإسرائيلية) ولا يتصرفون بشكل منفرد أو يعملون لحسابهم الخاص، هذا بالنسبة للدول التي تعترف بـ (إسرائيل) كدولة.

أما بالنسبة للدول التي لا تعترف بشرعية الكيان الصهيوني ولا تقر له بصفة الدولة فإن العمل أيضاً لا يمكن وصفه على أنه قرصنة ولكن بالاستناد إلى أساس آخر وهو أن الركن المعنوي^(١) لجريمة القرصنة غير متحقق أيضاً، فحسب العرف الدولي والاتفاقيات الدولية يجب أن ترتكب أعمال العنف لأغراض خاصة كدافع الكسب المادي مثلاً، والهجوم (الإسرائيلي) لم يكن بدافع الكسب المادي بل كان بدافع سياسي خالص يتعلق بموقف (إسرائيل) من حصار غزة بشكل خاص ومن القضية الفلسطينية بشكل عام.

وبالتالي يمكن القول بأنه لا يمكننا تكيف كل عمل عنف أو اعتداء يقع في أعالي البحار على أنه قرصنة بحرية، فهناك ضوابط وشروط إذا تحققت في الاعتداء أصبح قرصنة بحرية وإذا لم تتحقق فنحن أمام عمل آخر يتم تكيفه حسب كل حالة على حده.

أما عن تكيف الهجوم (الإسرائيلي) على أسطول الحرية: فإنه بدايةً يعد خرقاً لاتفاقية قانون البحار وخصوصاً المادة (٨٨) والتي تنص على أن: (أعالي البحار تخصص للأغراض السلمية) والمادة (٨٩) والتي تنص على أنه: (لا يجوز لأي دولة شرعاً أن تدعي إخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها).

(فإسرائيل) لم تكن مخولة على الإطلاق بتقييد حرية الملاحة البحرية لأي سفينة لا ترفع علمها في أعالي البحار، ولا يحق لها أبداً أن تمتد نطاق سلطتها إلى مناطق غير خاضعة لسيادتها.

(١) أنظر ص ٩٧ من هذا البحث.

وإذا ما نظرنا إلى هذا الهجوم من منظور القانون الجنائي الدولي نجده قريباً من تكييفه على أنه جريمة عدوان.

فإذا انطلقنا من تعريف الجمعية العامة للأمم المتحدة الذي صدر بالقرار رقم ٣٣١٤ بتاريخ ١٤/١٢/١٩٧٤ والذي نص على أن العدوان هو: ((استخدام القوة المسلحة من جانب دولة ضد سيادة ووحدة الأراضي الإقليمية أو الاستقلال السياسي لدولة أخرى، أو بأي طريقة لا تتماشى مع ميثاق الأمم المتحدة)). ثم جاءت المادة الثالثة من هذا القرار لتعطي سبعة صور للعدوان أوردتها على سبيل المثال لا الحصر وكان من بين هذه الأمثلة: ((هجوم القوات المسلحة لإحدى الدول على القوات البرية أو البحرية أو الجوية أو الأساطيل البحرية أو الجوية لدولة أخرى)).

وبالتمعن فيما سبق نجد أن الهجوم (الإسرائيلي) يشكل جريمة عدوان ضد الأساطيل البحرية للدول التي حملت أعلامها سفن هذا الأسطول^(١).

وبالنتيجة تتحمل (إسرائيل) المسؤولية الجزائية في العقاب والمدنية في تعويض الضحايا عن جريمتها البشعة، والتي وصفها ممثل تركيا في الأمم المتحدة أحمد داوود أوغلو قائلاً: (هناك آية في القرآن الكريم تقول من قتل نفساً بغير حق كأنما قتل الناس جميعاً، وفي حادثة أسطول الحرية تم إغراق البشرية جمعاء في مياه

(١) كان في الأسطول (٨) سفن وهي : ١- مافي مرمرة (M.V. Mavi Marmara) مسجلة في جزر القمر، ٢- ديفان يو (M.V. Defne Y) مسجلة في كبرياتي، ٣- غزة ١ (M.V. Gazze 1) مسجلة في تركيا، ٤- سفيندوني (M.V. Sfendoni) مسجلة في توغو، ٥- صوفيا (Sofia) مسجلة في اليونان، ٦- تشالنجر ١ (Challenger 1) مسجلة في الولايات المتحدة الأمريكية، ٧- تشالنجر ٢ (Challenger 2) مسجلة أيضاً في الولايات المتحدة الأمريكية، ٨- راشيل كوري (M.V. Rachel Corrie) مسجلة في كمبوديا. أنظر الوثيقة: (A/HRC/15/21).

البحر المتوسط^(١).

٣ - شرط السفينتين: (two ships requirement)

تتشرط اتفاقية قانون البحار في جريمة القرصنة أن يكون الاعتداء موجهاً من سفينة ضد سفينة أخرى (السفينة التي يرتكب أفرادها الجرم والسفينة الضحية).

وبالتالي فإن أفعال الاعتداء الواقعة من البحارة المتمردين أو الركاب المسافرين^(٢) ضد الأشخاص والأموال الموجودة معهم على نفس السفينة لا تشكل جرائم قرصنة^(٣) وإنما تشكل جرائم داخلية، وأساس ذلك هو القاعدة القائلة بخضوع السفينة لولاية الدولة التي ترفع علمها وبالتالي عدم خضوعها للاختصاص العالمي وإنما للاختصاص الإقليمي لدولة علم السفينة^(٤).

وإذا ما مارست سفينة أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب على أشخاص أو أموال على ظهر أحد الجزر أو الأرصفة أو المعامل العائمة في البحر فإن ذلك العمل لا يعتبر قرصنة بحرية وذلك لأن تلك الجزر والأرصفة والمعامل لا ينطبق عليها وصف السفينة بسبب عدم قدرتها على القيام بالملاحة البحرية^(٥) وبالتالي لا يتحقق

(١) جلسة مجلس الأمن ٦٣٢٥ - ٣١ أيار ٢٠١٠ - الحالة في الشرق الأوسط، بما في ذلك قضية فلسطين - أنظر الوثيقة: (S/PV.6325).

(٢) يطلق بعض الفقهاء على أفعال الاعتداء المرتكبة من قبل المسافرين على نفس السفينة مصطلح (الاستيلاء الداخلي) internal seizure . أنظر: Martin Murphy - Op.cit - p 164.

(٣) د.سالم محمد سليمان الأوجلي - المرجع السابق - ص ٨١.

(٤) George P. Smith - From Cutlass to Cat - O' - Nine Tails : The Case for International Jurisdiction of Mutiny on the high Seas - Michigan Journal of International Law - Vol 277- 1989 - p 285.

(٥) تجدر الإشارة إلى أن الهجوم الذي يرتكب في المياه المحيطة بهذه الجزر أو الأرصفة أو المعامل العائمة والتي تكون موجودة في أعالي البحار يشكل قرصنة وذلك لأن هذه الجزر أو الأرصفة أو المعامل العائمة ليس لها بحر إقليمي خاص بها. أنظر المادة (٦٠) الفقرة (٨) من اتفاقية قانون البحار.

شرط السفينتين الذي أشرنا إليه، ولكن في حال ارتباط تلك الوحدات العائمة بوحدة حراسة أو وحدات قطر أخرى فإنها تكتسب الصفة الممنوحة لتلك الأخيرة، فإذا كانت السفينة الضحية سفينة خاصة وتمت أعمال العنف أو الاحتجاز على ما تجره هذه السفينة من عائمات بحرية فإن ذلك يعتبر من أعمال القرصنة البحرية^(١).

ولكن هناك جانب لا بأس به من الفقه يرفض هذا الشرط ومنهم الفقيه أوبنهايم والذي ذكر أن الأفعال التي يمارسها أعضاء طاقم السفينة تتدرج ضمن مفهوم القرصنة، فيما إذا تمردوا أو سيطروا على السفينة ذاتها، و قد بنى أوبنهايم رأيه على آراء خمسة من الفقهاء ذهبوا إلى ذات الاتجاه هم: بلونتسلي وليسزت وكالفو وهال ولورنس^(٢).

كما جاء في اقتراح للحكومة الصينية أثناء مناقشات لجنة القانون الدولي لوضع اتفاقية جنيف لأعالي البحار: (إن المادة ١٤ من مشروع الاتفاقية تعرّف القرصنة بمعنى ضيق، ويجب أن تعدل لتشمل القرصنة بمعناها الواسع، وبذلك يجب أن يعتبر مرتكباً لجريمة القرصنة أي عضو من طاقم السفينة أو أي مسافر على ظهرها ارتكب عملاً من أعمال العنف أو لجأ إلى أسلوب التهديد ضد أي من أعضاء الطاقم أو المسافرين، أو بالسيطرة على قيادة السفينة بقصد السرقة أو الاستيلاء) إلا أن الصين سحبت هذا الاقتراح عند التصويت في اللجنة الثانية^(٣).

ومن جهة أخرى نجد أن بعض المحاكم الوطنية تتجه إلى عدم الاعتداد بشرط السفينتين، ففي عام ٢٠٠٢ حكمت المحاكم الأمريكية في قضية (United States v. Shi) على شخص بارتكابه جريمة قرصنة مع أن الفعل تم ارتكابه

(١) د.عبد المنعم داود - المرجع السابق - ص ٢٤٥.

(٢) د. عباس هاشم السعدي - المرجع السابق - ص ٨٩.

(٣) Year Book of the International Law Commission - 1956 - Vol 2 - New York - (٣) United Nations - 1957 - p18.

داخل سفينة واحدة ولم تتعدى آثاره أية سفينة أخرى^(١).

ومع ذلك فإن تكييف المحكمة الأمريكية للفعل على أنه قرصنة قد لاقى انتقاداً جانباً من الفقه والذي أكد بدوره على أن المحكمة خرجت عن مبادئ القانون الدولي العرفي وعن اتفاقية جنيف لأعالي البحار عندما اعتبرت الفعل الذي وقع (قرصنة) مع أنه ليس كذلك على اعتبار أنه لم يقع من سفينة ضد سفينة أخرى (لم يحقق شرط السفينتين) وبالتالي فإن تأسيس اختصاص المحكمة بموجب مبدأ الاختصاص العالمي لم يكن صحيحاً بالأصل^(٢).

ونحن لا نؤيد اشتراط وجود سفينتين لنطلق على الفعل وصف القرصنة، فالفعل واحد والنتيجة واحدة في كلتا الحالتين، كما أن المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار أعطت الحق لكل دولة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية

(١) تتلخص وقائع القضية بأن المدعى عليه (لي شي) كان يعمل طباحاً على متن السفينة قُل مينس ٢ (Full Means2) التي ترفع علم سيشل ويعمل عليها طاقم من تابون، وكان (لي شي) يتعرض لمعاملة سيئة من قبل قبطان السفينة ومعاونه الأول، وفي يوم من الأيام وبعد أن تعرض (لي شي) للضرب من قبل القبطان استشاط غضبه وقام بطعن كل من القبطان ومعاونه وقتلتهما ثم أمر الطاقم برمي جثتيهما في البحر، وسيطر (لي شي) على السفينة وذلك في محاولة منه للعودة إلى وطنه (الصين) ، كما قام بمنع أي شخص من الاتصال عبر الراديو وهدد بإغراق السفينة في حال لم تُسمع أوامره. ولكن سيطرته على السفينة لم تدم سوى يومين حيث استطاع الطاقم القبض عليه وتم احتجازه، إلى أن تم اعتراض السفينة من قبل خفر السواحل الأمريكي بالقرب من جزيرة هاواي - حيث كانت الشركة الأم المالكة للسفينة قد أعلمت السلطات الأمريكية بفقدان الاتصال مع السفينة - وقام ضباط خفر السواحل بالصعود على السفينة بعد السماح لهم بذلك من قبل الطاقم ومن ثم قاموا باعتقال المدعو (لي شي) ، وتم تقديمه للمحاكمة بتهمة القرصنة حيث أعلنت المحكمة الأمريكية اختصاصها بالنظر في القضية بموجب الاختصاص العالمي وتم الحكم عليه بالسجن لمدة (٣٦) سنة . أنظر :

Nathaniel Smith - Piratical Jurisdiction: the Plundering of Due Process in the Case of Lei Shi - Emory International law Review - Vol. 23 – 2009 - p697-708.

(٢) Nathaniel Smith - Op.cit - p 708- 712.

أية دولة أن تضبط أية سفينة قرصنة أو أية سفينة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة... فإذا لم نعتبر السفينة المستولى عليها من قبل البحارة أو الركاب أو حتى من قبل قراصنة تسللوا إليها قبل إبحارها سفينة قرصنة فلن تستطيع أية دولة أن تضبط هذه السفينة نظراً لأنها تخضع لاختصاص دولة العلم فقط ولا تخضع للاختصاص القضائي العالمي، بينما على العكس ستخضع نفس السفينة للاختصاص القضائي العالمي فيما لو تسلل إليها مجموعة من الأشخاص من سفينة أخرى واستولوا عليها، وهذه تفرقة لا مبرر لها ولا تنسجم مع مقتضيات العدالة.

تجدر الإشارة أخيراً إلى أن جرائم السرقة العادية التي تقع من قبل راكب ضد راكب آخر على متن سفينة ما لا يمكن اعتبارها جرائم قرصنة ولا يمكننا هنا المناداة بتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة لها، لأنها وبكل بساطة لا تؤثر على المجتمع الدولي ككل وإنما ينحصر تأثيرها في دولة علم السفينة.

الفرع الثاني

صور الركن المادي

تتخذ الجريمة صورتها المعتادة إذا تحققت جميع أركانها وكان توافرها يرجع إلى فعل شخص واحد، وهذه هي صورة الجريمة التامة المرتكبة من قبل شخص واحد، وهي لا تثير أي صعوبة، ولكن قد تتخذ الجريمة صوراً أخرى غير عادية، فقد تتحقق بعض عناصر الركن المادي للجريمة ويتخلف البعض الآخر، كما قد يساهم في تحقيق الجريمة أكثر من شخص^(١)، وبناءً على ما سبق سندرس كلاً من الشروع والمساهمة الجنائية في جريمة القرصنة البحرية.

(١) د. علي حسن الخلف، د. سلطان عبد القادر الشاوي - المبادئ العامة في قانون العقوبات - المكتبة القانونية - بغداد - ص ١٥٣-١٥٤.

أولاً- الشروع:

لا تعاقب أغلب القوانين الوضعية على المراحل التي تسبق البدء بتنفيذ السلوك المادي للجريمة كمجرد التفكير في ارتكابها أو التحضير لها (وذلك باستثناء الأعمال التحضيرية التي تعد بحد ذاتها جريمة)، أما إذا تخطى الجاني مرحلة التفكير والتحضير ومضى في تنفيذ مشروعه الإجرامي فإنه يدخل في مرحلة الشروع والتي يعاقب عليها القانون^(١).

ومن الصعوبة بمكان الفصل بين مرحلتَي التحضير والشروع؛ لذلك لجأ فقهاء القانون الجنائي الداخلي لواحدة من نظريتين هما النظرية الموضوعية والنظرية الشخصية.

فالنظرية الموضوعية تعتبر أن الشروع يتطلب بدء التنفيذ بالجانب المادي للجريمة أو على الأقل البدء بتنفيذ فعل يعد ارتكابه بمثابة ظرف مشدد للجريمة، أما النظرية الشخصية فهي تربط الشروع بنية الجاني، فإن دلت أفعاله على أنه ماضٍ في ارتكاب الجريمة اعتبر أنه شروع^(٢).

وهذا الاتجاه الأخير (النظرية الشخصية) هو الاتجاه الذي تبنته اتفاقية قانون البحار، وذلك بصريح نص المادة (١٠٣) منها والتي نصت على أن السفينة تعتبر سفينة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة (١٠١) من الاتفاقية ذاتها.

ومن ثم فإنه لا يشترط أن يأتي القرصان عملاً من أعمال العنف أو السلب أو الاحتجاز بل يكفي أن يكون قد خرج إلى أعالي البحار بقصد ارتكاب هذه

(١) د. عبود السراج - شرح قانون العقوبات - القسم العام - منشورات جامعة دمشق - ٢٠٠٦ - ص ٢٠١-٢٠٢.

(٢) المرجع السابق - ص ٢٠٤

الأفعال^(١)، ويمكن الاستدلال على هذا القصد من خلال ظروف الواقع كالإبحار في سفينة محملة بأسلحة أو قذائف صاروخية أو سلاسل أو حبال للتسلق أو الإبحار في سفينة كبيرة (سفينة أم) تحمل على متنها كميات كبيرة من الوقود أو قوارب صغيرة ذات سرعة عالية يتم إنزالها من هذه السفينة بالقرب من نقطة الهجوم ومن ثم استخدامها في الاعتداء، وكمثال على ما سبق فإن محكمة يمنية وفي معرض حكمها على قراصنة صوماليين تم اعتقالهم في المنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن استندت إلى وجود سلم حديدي لدى القراصنة واعتبرته قرينة على صحة الاتهام^(٢).

إلا أن هناك مشكلة عملية تتعلق بالأدلة، وهي تكمن في التعرف على هوية القراصنة قبل سيطرتهم على السفن، وقد أشار إلى هذه المشكلة اللواء البحري (فيليب جونز) قائد أسطول الاتحاد الأوربي الموجود في خليج عدن لردع القرصنة البحرية قرابة سواحل الصومال، حيث قال: (إن القراصنة يعتبرون كذلك فقط عندما يرتكبون عملاً من أعمال القرصنة، وما نشاهده عادةً هو أشخاص يقومون بتهريب لاجئين صوماليين إلى اليمن مقابل مبلغ مالي معين، ومن الممكن بعد ذلك أن يتحول هؤلاء المهربون إلى صيادي سمك وفي المساء فإنهم ينتقلون لممارسة بعض أعمال القرصنة وعندها فقط تستطيع القوات البحرية إلقاء القبض عليهم من أجل محاكمتهم فيما بعد).

ويقول مسؤول بحري آخر بأنه: (من الصعب اعتقال القراصنة حتى يقوموا بمهاجمة سفينة ما، والقراصنة عادةً ما يهاجمون سفينة معينة عندما يتأكدون من أن السفن الحربية بعيدة عن السفينة التي ينوون مهاجمتها، وعندما يستولون على

(١) د. عبد الواحد الفار - المرجع السابق - ص ٤٥٢.

(٢) [http://www.14october.com/news.aspx?newsid=b3700dc8-3ad2-4158-9261-](http://www.14october.com/news.aspx?newsid=b3700dc8-3ad2-4158-9261-80ab775394ce)

80ab775394ce تاريخ الزيارة ٢٤/٧/٢٠١٠.

السفينة ويأخذون الرهائن فإن إمكانية الهجوم عليهم تتضاءل نظراً للخطر المحتمل إيقاعه بالرهائن^(١).

وتجدر الإشارة إلى أن جانب من الفقه اقترح تطبيق المبدأ الذي كان سائداً في مكافحة جريمة الرق واتفاقيات منع الاتجار بالعبيد في القرن التاسع عشر والذي كان يعتبر شروعاً في جريمة الرق احتواء السفينة على أصفاد وأغلال وغُرف للاحتجاز وكميات من الغذاء والماء زائدة بشكل كبير عن حاجة الطاقم، وعلى نفس المنوال إذا كانت السفينة محملة بخطافات وسلالم وأسلحة ثقيلة وكميات كبيرة من الوقود والغذاء يجب اعتبار ذلك دليلاً قاطعاً (*prima facie evidence*) على أن هذه السفينة سفينة قرصنة^(٢).

ثانياً - المساهمة الجنائية:

هناك قاعدة عامة تحكم مسألة المساهمة في القانون الجنائي الدولي تقوم على المساواة الكاملة بين المساهمين في الجريمة على مختلف مراحلها المعاقب عليها ابتداءً من مرحلة العمل التحضيري المجرم حتى مرحلة التنفيذ الكامل^(٣).

ولم تشذ اتفاقية قانون البحار عن هذه القاعدة فيما يتعلق بالقرصنة البحرية حيث جاءت الفقرة (ب) من المادة (١٠١) لتؤكد على أنه يعتبر عمل قرصنة: ((أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضفي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة)).

كما نصت الفقرة (ج) من نفس المادة على أنه يعتبر عمل قرصنة : ((أي عمل

(١) http://online.wsj.com/article/SB122704656624238791.html?mod=googlenews_wsj

تاريخ الزيارة: ٢٥/٨/٢٠١٠

(٢) A Unique Solution to Piracy Equipment Laws From The Slave Trade - Oceans Beyond Piracy Project – One Earth Futuer – p2.

(٣) د. حسنين صالح عبيد - المرجع السابق - ص ١١٢.

يحرص على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ب) أو يسهل عن عمد ارتكابها)).

ويمكن تصور أعمال الاشتراك في القرصنة البحرية من خلال عدد كبير من الأفعال، وذلك كأن يقوم شخص ما بتأجير مركبه للقرصنة مع علمه بأنهم سيستخدمونه لتنفيذ أنشطتهم الإجرامية، أو القيام بتبييض الأموال الناتجة عن عمليات القرصنة أو إعطاء القرصنة معلومات تتعلق بالسفن التي ينوون استهدافها...الخ.

وعلى ذلك يمكن تجريم شبكة المخبرين التي جاء ذكرها في تقارير صحفية إسبانية والتي تتخذ من العاصمة البريطانية لندن مقراً لها لتزود القرصنة الصوماليين بمعلومات دقيقة عن السفن التي يمكن استهدافها في منطقة خليج عدن^(١).

بقي أن نشير إلى أن جريمة القرصنة تعد من الجرائم المستمرة^(٢) فالسفينة التي تبحر في البحر بنية القرصنة أو قامت بعمل من أعمال القرصنة تعتبر سفينة قرصنة في كل لحظة من لحظات رحلتها.

(١) <http://www.aljazeera.net/NR/exeres/34498B.htm> تاريخ الزيارة: ٢٠١٠/٩/٣.

(٢) يعرف أستاذنا الدكتور عبود السراج الجريمة المستمرة بأنها: (فعل جرمي يطول زمن ارتكابه، أو يستمر حدوثه مدة من الزمن). أنظر: د. عبود السراج - المرجع السابق - ص ٢٤٤.

المطلب الثالث

الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية

إن الجريمة ليست كياناً مادياً خالصاً قوامه الفعل وآثاره، إنما هي كذلك كيان معنوي^(١) قوامه العناصر المعنوية المكونة لها، وهو ما اصطلح على تسميته بالركن المعنوي للجريمة.

والركن المعنوي لأي جريمة يتكون من النشاط الإجرامي الذهني والنفسي للجاني، وجوهر هذا النشاط هو الإرادة الجرمية التي تربط الشخص بالفعل الذي ارتكبه^(٢).

ويظهر النشاط الإجرامي الذهني والنفسي في صورتين^(٣): الصورة الأولى: تكون الإرادة فيها متجهة إلى عناصر الركن المادي بأكملها، ومسيطرة عليها، وقادرة على توجيهها، وهذا ما يسمى بالقصد الإجرامي. والصورة الثانية: تكون الإرادة فيها مسيطرة على جزء من الركن المادي للجريمة فقط وهو السلوك وغير مسيطرة على الجزء الآخر وهو النتيجة وهذا ما يسمى بالخطأ^(٤).

وما يهمنا في بحثنا هذا هو الصورة الأولى التي تتجلى بالقصد الإجرامي، والذي يقسم بدوره إلى قصد عام وقصد خاص.

أما القصد العام فهو القصد الإجرامي المتكون من العلم والإرادة، وهذا القصد يجب وجوده في جميع الجرائم المقصودة دون استثناء، وأما القصد الخاص فهو قصد إضافي، أو شرط تجريم في بعض الجرائم التي لا يكفي فيها وجود العلم والإرادة

(١) يطلق بعض الفقهاء على الركن المعنوي تسمية (الركن النفسي). أنظر: د. علي حسين الخلف،

د. سلطان عبد القادر الشاوي - المرجع السابق - ص ١٤٨.

(٢) د. عيود السراج - المرجع السابق - ص ٣٣٢.

(٣) المرجع السابق - ص ٢١٧.

(٤) تجدر الإشارة إلى أن ما يقع في البحر من أفعال تحدث خطأ كحوادث التصادم أو إطلاق النار عن طريق الخطأ لا تعد من جرائم القرصنة البحرية ولو نتج عنها قتل أو إصابة أو غرق سفينة أو إتلاف أموال وذلك لتخلف الركن المعنوي.

بمفهومهما العام، وإنما يجب فوق ذلك أن يكونا متجهين إلى النتيجة الجرمية التي تشكل الغرض البعيد لكل جريمة من هذه الجرائم^(١).

إن جريمة القرصنة البحرية من الجرائم العمدية التي تقوم على وجوب توافر النية لدى مرتكبها، بمعنى أن تكون إرادة الفاعل قد اتجهت إلى إتمام ارتكاب الأفعال المادية أو المعنوية المكونة لهذه الجريمة مع علمه بما سوف يترتب على هذه الأفعال من نتائج^(٢).

ولكن السؤال المطروح هنا: هل يكفي في جريمة القرصنة توافر القصد الجنائي العام، وهو ارتكاب أفعال العنف أو الاحتجاز أو السلب مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في البحر العام، أم يجب بالإضافة إلى هذا القصد العام توافر قصد خاص هو أن يكون الغرض من ارتكاب هذه الجريمة تحقيق منافع شخصية أو أغراض خاصة لمرتكب الفعل؟

اختلفت الآراء حول هذا الموضوع فهناك اتجاه لا يشترط توافر القصد الخاص في جريمة القرصنة وهناك اتجاه آخر على العكس يشترط توافر مثل هذا القصد. **أولاً- الاتجاه الأول^(٣):**

يرى أنه يجب الاكتفاء بالقصد العام في جريمة القرصنة البحرية، ولا معنى أن يُشترط بجانب ذلك نية خاصة أو قصداً جنائياً خاصاً، وهو أن يكون الباعث على ذلك تحقيق الصالح الخاص لمن يأتي هذه الأفعال، فهذا الاتجاه يكتفي بالمظهر المادي للفعل دون الغوص في أعماقه والبحث في دوافعه، ويستند أنصار هذا الاتجاه إلى عدة مسوغات هي:

١- إن الأخذ بهذه النية الخاصة يترتب عليه إعفاء بعض الحالات من التجريم رغم

(١) المرجع السابق - ص ٢٣١.

(٢) د. عبد الواحد الفار - المرجع السابق - ص ٤٥٣.

(٣) من أنصار هذا الاتجاه : الفقيه فوشي - د. طلعت الغنيمي - د. عبد العزيز سرحان .

خطورتها على حرية الملاحة البحرية، الأمر الذي ينتهي إلى نتيجة غير مقبولة وهي إعفاء حالات (قرصنة) من أن تعامل بهذه الصفة تحت شعار أن الباعث عليها سياسي^(١).

٢ - الصعوبة التي تنثور حول تحديد المقصود بالأهداف الخاصة سواء من ناحية تمييزها عن الأهداف السياسية، أو تمييزها عن الأهداف العامة فما يعتبره البعض خاصاً قد يعتبره الآخرون عاماً، كما أنه من غير الواضح من هو المخول بتحديد صفة الغرض فيما إذا كان خاصاً أم عاماً، سياسياً أم عادياً، أهو القاضي الناظر في النزاع أم الضحية أم مرتكب الجرم (القرصان).

٣ - إمكانية اختلاط الأهداف الخاصة والعامة في الفعل الواحد، وذلك كقيام مجموعة ما بسلب سفينة من أجل تمويل نشاطاتهم السياسية، أو قيام سفن تعمل على حماية البيئة البحرية بشكل غير رسمي بالهجوم على سفن الصيد غير المشروع^(٢).

٤ - إن إعمال شرط الأغراض الخاصة يجعل أحكام القرصنة غير مطبقة على الإرهابيين^(٣).

ثانياً - الاتجاه الثاني:

(١) د. طلعت الغنيمي - الأحكام العامة في قانون الأمم - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٧٠ - ص ١١٣٨. أنظر أيضاً: د. عبد الواحد الفار - المرجع السابق - ص ٤٥٣.

وقد أثار إضافة شرط الأغراض الخاصة انتقاد تشيكوسلوفاكيا في لجنة القانون الدولي أثناء إعداد اتفاقية جنيف لأعالي البحار، حيث أكدت أن اللجنة ارتكبت خطأً بإغفالها لأعمال القرصنة التي ترتكب بدافع سياسي. أنظر:

Natalino Ronzitti - Maritime Terrorism and International Law - Netherland - Nijhoff Publishers - 1990 - p2.

(٢) أنظر قضية (كاسل جون ضد مابيكو) ص ١٠٤ من هذا البحث.

(٣) Martin Murphy - Op.cit - p160.

وهو الاتجاه الغالب في فقه القانون الدولي^(١)، ويرى أنه من الضروري اتجاه الإرادة لتحقيق الأغراض الخاصة حتى نكون بصدد قرصنة بمعناها الدقيق^(٢).

ولكن أصحاب هذا الاتجاه يختلفون في تحديد مفهوم الغرض الخاص، فهناك من يرى بأنه الغرض المعاكس للغرض العام أو السياسي وهناك من يرى أن الأمر مرتبط بدعم الدولة لأفعال الاعتداء من عدمه، وسنعرض فيما يلي لكلا الرأيين:

١- **الرأي الأول:** يرى أنصار هذا الرأي أن الغرض الخاص هو كل عمل يكون الهدف من وراء القيام به تحقيق أسباب أو مكاسب شخصية خاصة بالفاعل لا أغراض عامة^(٣)، ويعتبرون أن أعمال العنف التي ترتكب لتحقيق أهداف سياسية لا تندرج تحت نطاق أعمال القرصنة^(٤)، وهم يستندون في ذلك إلى حجتين رئيسيتين:

أ- **الحجة الأولى:** وهي حجة تاريخية، حيث أن فكرة التمييز بين الغرض الخاص والغرض العام تعود في أصلها إلى التمييز بين القرصنة العادية والقرصنة المرخصة^(٥)، فقد كان غرض القرصان العادي من أعمال القرصنة هو تحقيق المكاسب الشخصية بينما كان غرض القرصان المرخص له تحقيق منفعة للدولة

(١) من الفقهاء الذين يشترطون ضرورة تحقق الأغراض الخاصة في القرصنة: بيللا - أوبنهايم - محمد حافظ غانم - محمد سامي عبد الحميد - حامد سلطان - علي صادق أبو هيف - محمد السعيد الدقاق - مصطفى سلامة - سالم الأوجلي. أنظر ص ٢٣ وما بعدها من هذا البحث.

(٢) د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر - القانون الدولي العام - دار النهضة - القاهرة - الطبعة الرابعة - ١٩٧٨ - ص ٦٢٢.

(٣) د. محمد سامي عبد الحميد - أصول القانون الدولي العام - الجزء الثالث: الحياة الدولية - الطبعة الثانية - دار المطبوعات الجامعية - الاسكندرية - ص ٣٤٠.
أنظر أيضاً: د. بهجت عبد الله فايد - المرجع السابق - ص ٢٣.

(٤) د. محمد السعيد الدقاق و د. مصطفى سلامة - القانون الدولي العام - دار الهدى للمطبوعات - الاسكندرية - ٢٠٠٠ - ص ٣٧١.

(٥) أنظر ص ٥٧ من هذا البحث.

التي يعمل لصالحها عن طريق مهاجمة السفن المعادية لها، ومع أن إعلان باريس لعام ١٨٥٦ كان قد ألغى القرصنة المرخصة إلا أن التمييز بين الأغراض الخاصة والعامة ظل موجوداً، فقد أرادت الدول أن تفرق بين أعمال القرصنة من جهة وبين أعمال العنف والسلب المرتكبة من قبل المتمردين أو الثوار من جهة أخرى^(١).

ب- الحجة الثانية: اجتهادات المحاكم الوطنية المستقرة التي تدعم فكرة استبعاد الأعمال ذات الغرض السياسي من نطاق القرصنة البحرية، ونذكر من هذه الاجتهادات ما يلي:

- **قضية بوليفيا ضد إندمنتي ميوتيوال (Bolivia v. Indemnity Mutual):** وهي قضية عُرضت على المحاكم البريطانية عام ١٩٠٩ وأكدت فيها المحكمة بأن الخسائر الناجمة عن حادثة تمرد ليست من قبيل القرصنة، وذلك طالما أن الأغراض العامة كانت هي المقصودة من العمل لا الأغراض الخاصة^(٢).

- **قضية السفينة كوغني (Cogne):**

حيث أبحرت هذه السفينة الإيطالية من ميناء جنوا إلى بوينس آيرس في الأرجنتين، وفي بداية الرحلة استولى على السفينة بعض الركاب من أنصار الشاعر (دانونزيرو) الإيطالي الذي كان يطالب بعودة إقليم (تريستا) إلى إيطاليا، وقد تحكم هؤلاء الركاب بالسفينة وغيّروا وجهتها وساروا بها إلى (تريستا)، وقد نشأ عن هذا الحادث دعوى متعلقة بأحكام بوليصة التأمين على السفينة، فقررت محكمة التحكيم في ١٧ تشرين الثاني من عام ١٩٢٣ أن العمل الذي قام به الركاب لا يعد من

(١) يقول الأستاذ جونسون بهذا الصدد: ((إن المراجع القديمة كانت على ما يبدو تعتبر دوماً القرصنة كالسرقة أو الحرب الخاصة التي ترتكب في البحر من غير تفويض قانوني)). أنظر: هيثم أحمد الناصري - خطف الطائرات - دراسة مقارنة في القانون الدولي والعلاقات الدولية - المؤسسة العربية للدراسات والنشر - بيروت - الطبعة الثانية - ١٩٨٨ - ص ٢١٤.

(٢) Martin Murphy -Op.cit - p160

أعمال القرصنة لأنه تم لتحقيق أغراض سياسية^(١).

- قضية السفينة سانتا ماريا (Santa Maria):

كانت هذه السفينة السياحية البرتغالية التي تقل خمسمئة راكب تقوم برحلة في البحر الكاريبي عندما استولى عليها في ٢٤ كانون الثاني من عام ١٩٦١ فريق من الوطنيين بزعامة (هنريك غالفو) وهو ضابط سابق في الجيش البرتغالي، حيث قام سبعون رجلاً مسلحاً من جماعته بأمر السفينة، بعد أن قتلوا الضابط الثالث فيها، بالتوجه مع بحارتها البالغ عددهم ٣٧٠ رجلاً وركابها الذين يزيد عددهم عن ٦٠٠ راكب إلى الشرق من جزيرة المارتنيك، وقد كانت الغاية المعلنة للاستيلاء على هذه السفينة لفت الأنظار إلى الطبيعة الدكتاتورية للحكومة البرتغالية.

وفي ٢٨ كانون الثاني وعندما كانت السفينة متجهة نحو شمالي البرازيل وضعت سلطات البحرية الأمريكية ترتيبات لمقابلة السفينة بغية التفاوض على إطلاق سراح الركاب، وفي النهاية وصلت السفينة إلى البرازيل ومُنح الثوار فيها حق اللجوء السياسي.

وقد اعتبرت كل من إسبانيا والبرتغال هذا العمل من أعمال القرصنة رغم الأهداف السياسية التي توخاها الأشخاص القائمون بهذا العمل، ولكن معظم الدول لم تعتبر هذا العمل من أعمال القرصنة وذلك لأنه تم بقصد تحقيق أغراض سياسية لا خاصة^(٢).

- قضية السفينة أكيلي لاورو (Achille Lauro):

في السابع من تشرين الأول من عام ١٩٨٥ سيطر أربعة أفراد من جبهة التحرير الفلسطينية على السفينة الإيطالية (أكيلي لاورو) التي تقل خمسمئة راكب وذلك أثناء إبحارها من الإسكندرية إلى بور سعيد في مصر، وهددوا بقتل الركاب إذا لم

(١) د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر - المرجع السابق - ص ٦٢٢.

(٢) المرجع السابق - ص ٦٢٣.

تقم (إسرائيل) بإطلاق سراح خمسين أسير فلسطيني من السجون (الإسرائيلية)، كما هددوا أيضاً بتفجير السفينة بمن فيها في حال تمت أية محاولة لإنقاذ الرهائن، وفي مساء اليوم التالي وعندما لم تنفذ مطالبهم قاموا بقتل راكب يهودي يحمل جنسية أمريكية^(١).

وبعد ذلك طالب المختطفون السلطات السورية بالسماح للسفينة بالرسو في ميناء طرطوس ولكن سورية رفضت ذلك، وبعد مدة من المفاوضات توجهت السفينة إلى الإسكندرية وهناك أطلق سراح السياح وسلم المختطفون أنفسهم إلى السلطات المصرية وتم الاتفاق على تسليمهم إلى منظمة التحرير في تونس لتتم محاكمتهم داخلياً، ولكن أثناء نقل المختطفين إلى تونس وبأمر من الرئيس الأمريكي (ريغن) أجبرت أربع طائرات حربية أمريكية الطائرة المصرية التي كانت تقلهم على الهبوط في قاعدة لحلف الناتو في مدينة سيكلي Sicily بإيطاليا، وما إن حطت الطائرة المصرية على الأرض حتى كانت محاطة بخمسين جندياً إيطالياً وخمسين جندياً أمريكياً قاموا لاحقاً بإلقاء القبض على المختطفين، وبعد ذلك تمت محاكمة المختطفين الأربعة في إيطاليا حيث حُكم بالسجن مدى الحياة على ثلاثة منهم وبالسجن لمدة ثلاثين عاماً على الرابع^(٢).

أحد الأسئلة القانونية التي أثارت بعد الحادثة هو هل اختطاف (أكيلي لاورو) يشكل قرصنة حسب القانون الدولي، وكان محور الخلاف هو شرط الأغراض الخاصة.

الولايات المتحدة الأمريكية كيفت الفعل على أساس أنه عمل من أعمال القرصنة

(١) Malvina Halberstam - Terrorism on the High Seas: The Achile Lauro, Piracy and the IMO convention on maritime safety - The American Journal Of International Law - Vol 82 - No 2 - (ap 1988) - P 269.

(٢) [http://www.aljazeera.net/NR/exeres/F4A5DECE-10CF-4E1A-AA2A-](http://www.aljazeera.net/NR/exeres/F4A5DECE-10CF-4E1A-AA2A-61577735E7F4.htm#L1)

وأيد هذا الوصف بعض المحللين^(١)، ولكن أغلب الفقهاء رفضوا هذا التوصيف وعللوا ذلك بأن الدافع للحادث كان سياسياً وليس لأغراض خاصة، كما أن شرط السفينتين الذي تطلبتاه اتفاقية قانون البحار غير متوفر على أساس أن المختطفين صعدوا على متن السفينة من ميناء جنوا كسياح عاديين.

- قضية كاسل جون ضد مابيكو (Castle John v NV Mabeco) :

خلال ثمانينات القرن الماضي قامت منظمة غرين بيس (Green Peace) المعنية بحماية البيئة بحملة ضد إلقاء النفايات في البحر، وخلال هذه الحملة قامت المنظمة باستخدام السفينة سيروس (Sirius) التي ترفع العلم الهولندي في محاولة لمنع سفينتين بلجيكيتين من إلقاء نفايات سامة بشكل شرعي في بحر الشمال، وعلى إثر ذلك نشب نزاع بين مالك السفينتين البلجيكيتين والمنظمة؛ وعرضت القضية على محكمة النقض البلجيكية (Belgian Court of Cassation) في عام ١٩٨٦، حيث وجدت المحكمة أن أعضاء (جرين بيس) الذين اعتدوا على السفينتين قد ارتكبوا عملاً من أعمال القرصنة البحرية لأن غرضهم كان تحقيق أهداف خاصة فقد قاموا باستخدام أعمال العنف لدعم وجهة نظر شخصية في موضوع محدد (تتجلى بلفت نظر الرأي العالمي للضرر البيئي الذي يمكن أن يسببه إلقاء النفايات السامة في البحر)، وليس وجهة نظر سياسية، وعلى ذلك طبقت المحكمة النصوص المتعلقة بالقرصنة البحرية الواردة في اتفاقية قانون البحار^(٢).

(١) Malvina Halberstam - Op.cit - p 290

(٢) Amanda m. Caprari - Lovable Pirates, The Legal Implications of the Battle Between Environmentalists and Whalers in the Southern Ocean – Connecticut Law Review - Volume 42 - july 2010 - number 5 – p 1514.

ثانياً - الرأي الثاني:

إن أنصار هذا الرأي ومع تسليمهم بوجود توافر الغرض الخاص في القرصنة إلا أنهم في نفس الوقت حاولوا أن يعطوا له مفهوماً آخر.

فقد رجعوا إلى ذات المفهوم التاريخي الذي رجع إليه أنصار الاتجاه الأول وهو مفهوم القرصنة المرخصة وقالوا أن الغرض الخاص ليس هو الغرض المعاكس للغرض السياسي وإنما هو الفعل الذي يرتكب بدون دعم دولة معينة أو تفويض منها، وقد عزز أنصار هذا الاتجاه رأيهم بحكم للمحكمة الدائمة للعدل الدولي في العام ١٩٢٧ جاء فيه أن (العلامة المميزة للقرصنة هي استقلالها عن الدولة أو رفضها لها)^(١).

وباختصار فإن النتيجة التي وصل لها أنصار هذا الرأي هي أن عبارة الأغراض الخاصة الواردة في نص اتفاقية قانون البحار تستبعد فقط القرصنة المدعومة من قبل الدولة من أحكام الاتفاقية، ولكنها لا تستبعد الأعمال التي ترتكب لأغراض سياسية، وهذا الرأي مشابه للرأي الذي تبنته الولايات المتحدة الأمريكية عندما ذكرت بأن اختطاف السفينة أكيلي لاورو يشكل قرصنة بحرية.

ونحن بدورنا نؤيد الاتجاه الأول الذي يعتبر اشتراط تحقيق الأغراض الخاصة في القرصنة البحرية أمراً أساسياً، فوجود هذا الشرط هو الذي يميز القرصنة البحرية عن غيرها من الجرائم المشابهة لها كالإرهاب البحري أو جرائم التمرد والعصيان التي تحدث في البحار، وبالتالي فإن انتفاء الغرض الخاص من الفعل لا يعني انتفاء الصفة الجرمية نهائياً عنه، ولكنه يحول هذا الفعل من جريمة قرصنة إلى جريمة أخرى حسب الحال.

كما أن ضرورة وجود قصد خاص في جريمة القرصنة جاء في آراء كبار الفقهاء وأحكام المحاكم ونص عليه تعريف القرصنة في كل من مسودة عصبة الأمم ومن

(١) Milena Sterio –Op.cit - p1461.

بعدها مجموعة هارفرد واتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية قانون البحار ومؤخراً في مسودة الاتفاقية التي قدمتها أوكرانيا في الدورة الخامسة والستين للجمعية العامة للأمم المتحدة، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على رسوخه في العرف الدولي المتعلق بالقرصنة البحرية.

أما عن معنى عبارة (الأغراض الخاصة)^(١) فإننا نرى أنها لا تتعلق بدعم الدولة للقرصنة من عدمه ومما يؤيد قولنا هو تعريف القرصنة الذي جاءت به مسودة عصابة الأمم والذي اهتمت به كلية هارفرد ومن بعدها اتفاقية جنيف لأعالي البحار واتفاقية قانون البحار، حيث نصت المادة الأولى من هذه المسودة على أن القرصنة (جريمة ترتكب في عرض البحر لأغراض خاصة ومن دون تفويض من حكومة أي دولة....)، ولو كانت الأغراض الخاصة تعني عدم تفويض حكومة دولة ما بالعمل لاكتفى واضعوا المسودة بذكر عبارة (لأغراض خاصة) دون ذكر العبارة الأخرى (ومن دون تفويض من حكومة أي دولة)، مما يعني أن الأغراض الخاصة أمر مختلف عن تفويض الدولة.

(١) يعرف الدكتور رمسيس بهنام الغرض بأنه (الهدف الواضح القريب الذي يحرك السلوك إلى نشاط معين)، فغرض الإنسان من فعل إرادي ما هو تحقيق المصلحة المباشرة التي له في هذا الفعل أي تحقيق المنفعة التي يعتقد الإنسان إمكان استخلاصها مباشرة من الفعل ولو كانت منفعة وهمية غير حقيقية. أما الغاية فيعرفها بأنها (أقصى ما يبتغيه الشخص من نشاطه وهو الهدف البعيد، وقد يطلق عليه الغرض النهائي الذي يرمى إليه الشخص)، ويوضح الفرق بين الغرض والغاية بمثال يتطرق فيه إلى جريمة السرقة حيث يقول أن غرض السارق من السرقة مثلاً هو تحقيق مصلحته المباشرة فيها، وتتحصر في إشباع حاجته إلى المال بإضافة مال الغير إلى ملكه، أما غايته من السرقة فقد تكون إشباع حاجة ضرورية كالحاجة إلى الغذاء أو حاجة كمالية كالحاجة إلى اللهو، بل قد تكون إشباعاً لحاجة الغير بالتصدق على فقير، فحصول السارق على المال هو الغرض من السرقة وغايته هو الوجه الذي ينفق فيه المال المسروق بعد الحصول عليه. أنظر: سرور بن محمد العبد الوهاب - الدافع والباعث في الجريمة وأثرهما في العقوبات التعزيرية - رسالة ماجستير - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - ٢٠٠٤ - ص ٤٦-٤٧-٤٨.

وإذا أردنا تحديد مفهوم الأغراض الخاصة فبرأيي أنه يصعب حصرها في تعريف جامع مانع، ولكن يمكن إعطاء أمثلة عنها، ومن ذلك:

- الكسب المادي: كالحصول على بضائع المسافرين والنقود الموجودة في السفينة أو حتى الاستيلاء على السفينة نفسها، أو الحصول على فدية مالية عن طريق ابتزاز أهالي الرهائن أو أصحاب الثروات أو الدول أو المنظمات.
- الكراهية أو الأخذ بالثأر أو الانتقام^(١).
- حب الشهرة والظهور ولفت الانتباه إلى قضايا شخصية خاصة.
- التخلص من حكم قضائي ومطاردة الشرطة، أو الهرب من دولة معينة.

أما عن الأغراض العامة فهي على عكس الأغراض الخاصة ومن أمثلتها:

- تحقيق أغراض سياسية كدعم تنظيم أو تعزيز موقف جماعة سياسية معينة أو زعزعة استقرار حكومة ما أو المطالبة بالإفراج عن معتقلين سياسيين.
- أفعال الحرب أو العصيان المدني أو الإرهاب... الخ.

(١) وقد أشارت إلى ذلك لجنة القانون الدولي في تعليقها على مسودة اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٦ حول الدوافع في جريمة القرصنة حين قالت: ((إن النية في السرقة (*animus furandi*) غير مشترطة إذ أن أعمال القرصنة قد ترتكب بدافع الشعور بالكراهية والانتقام وليس فقط بدافع الرغبة في تحقيق مكاسب معينة)). أنظر: Year book of the international law - Vol.2 - United Nations Publication - 1955 - p282. ومسألة الرغبة بالانتقام ظهرت مؤخراً في خير تناقلته وسائل الإعلام مضمونه تهديد قراصنة صوماليين بالانتقام بعد أن أدى هجومان منفصلان لقوات أجنبية لإنقاذ رهائن محتجزين من قبل القراصنة إلى مقتل خمسة من رفاقهم. كما تشير بعض مجموعات القرصنة في الصومال بأنهم يقومون بأعمال القرصنة انتقاماً من الشركات الأجنبية التي تقوم بصيد السمك بشكل غير مشروع (بدون تراخيص) داخل المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة للصومال. أنظر: www.nhrc-qa.org/ar/news.php?extend.467 تاريخ الزيارة ٢٩/١١/٢٠٠٩.

المبحث الثالث

الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية

إن ما يميز الجرائم الدولية عن الجرائم التي يعاقب عليها القانون الوطني هو الركن الدولي، فالأركان الثلاثة الأخرى (الشرعي والمادي والمعنوي) مشتركة بين نوعي الجرائم.

وقد اعتمد الفقه أكثر من معيار للركن الدولي - لا يتسع المقام لاستعراضها بشكل تفصيلي - ولكننا نؤيد الرأي الراجح في الفقه والذي يقول بأن الركن الدولي للجريمة يتحقق إذا ارتكب اعتداءً على حق أو مصلحة دولية^(١)، فهو معيار مرن ومن شأنه أن يحقق أمن واستقرار المجتمع الدولي.

ولا شك بأن جريمة القرصنة البحرية تمس المصالح والحقوق الدولية وذلك لأنها تشكل عدواناً على القيم البشرية الأساسية المتعارف عليها في كافة الدول كالحق في الحياة والحرية والسلامة الجسدية، ففيها تزويج للآمنين وتدمير واستيلاء على الممتلكات، وبالتالي فإن هذه الجريمة تمس بسلامة وأمن الملاحة البحرية، وذلك كله في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة وهو أعالي البحار.

وبناءً على ما سبق فإن الصفة الدولية لجريمة القرصنة تتبع من أمرين اثنين، الأمر الأول هو أساسها بالمصالح الدولية عن طريق الآثار التي تتسبب بها على المجتمع الدولي، والأمر الثاني هو مكان وقوعها والذي حددته اتفاقية قانون البحار بـ (أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لولاية أية دولة).

(١) لعل التساؤل هنا يثور هنا عن ضابط المصلحة الدولية أي بعبارة أخرى متى تكون المصلحة دولية ومتى لا تكون كذلك؟ ويجب عن ذلك بأنه إذا كانت المصلحة محل الحماية الجنائية الدولية تمس كيان المجتمع الدولي في مجموعه أو الغالبية العظمى من أشخاصه فإنها تكون مصلحة دولية عامة، أما إذا لم تمس هذا الكيان في مجموعه أو غالبية فهنا ينتقي عنها وصف المصلحة الدولية العامة. أنظر: د. أشرف توفيق شمس الدين - مبادئ القانون الجنائي الدولي - دار النهضة العربية - القاهرة - الطبعة الثانية - ١٩٩٩ - ص ١٧٩.

هذا فضلاً عن أن الصفة الدولية لجريمة القرصنة تثير بعض الإشكاليات حول ارتباط هذه الجريمة مع عدد من الجرائم الدولية الأخرى.

لذلك سنقسم هذا المبحث إلى المطالب الثلاثة التالية:

المطلب الأول: المصلحة الدولية المنتهكة في جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الثاني: مفهوم القرصنة في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لولاية أية دولة.

المطلب الثالث: التمييز بين القرصنة البحرية وبعض الجرائم والأفعال المشابهة.

المطلب الأول

المصلحة الدولية المنتهكة في جريمة القرصنة البحرية

تشكل أعمال القرصنة البحرية تهديداً خطيراً لأرواح العاملين في البحر وسلامة الملاحة والبيئة البحرية وأمن الدول الساحلية، كما أنها تؤثر سلباً على صناعة النقل البحري بأسرها فتؤدي مثلاً إلى زيادة فئات التأمين وأحياناً إلى وقف المعاملات التجارية؛ لذلك سنستعرض الآثار التي تخلفها القرصنة البحرية فيما يلي.

أولاً- الأضرار البشرية:

تشكل أعمال القرصنة البحرية تهديداً خطيراً لأرواح العاملين والمسافرين في البحر، فقد ينجم عنها أضرار جنائية خطيرة تتفاوت بين القتل^(١) والاحتجاز^(١) والإصابات

(١) تشير الإحصائيات أن معدلات القتل الناجمة عن عمليات القرصنة في تناقص، ففي حين سُجلت (٩٣) حادثة قتل في عام ٢٠٠٣ نجدها انخفضت إلى (٣٢) في عام ٢٠٠٨ و إلى (٨) في عام ٢٠٠٩ ، وتفسير ذلك يكمن في توجه القراصنة حالياً نحو اختطاف طواقم السفن والمطالبة بفدية للإفراج عنهم سالمين، وبالتالي المحافظة قدر الإمكان على حياة الطاقم لنيل الفدية المطلوبة. أنظر:

البدنية^(٢) والنفسية المختلفة^(٣)، وبذلك نجدها تمس أهم حقوق الإنسان مثل الحق في الحياة والحق في الحرية والذي تنص عليهما الديانات السماوية والدساتير والقوانين الوطنية والمواثيق الدولية.

ومن جهة أخرى فإن القرصنة قد تعرض الأفراد الذين يعتمدون على المساعدات الإنسانية - التي تنقل عن طريق البحر - للخطر جزاء عدم وصول هذه المساعدات لهم أو إحجام الدول التي تقدم هذه المساعدات عن تقديمها لاحتلال تعرض سفنها للخطر، ففي الصومال التي يعتمد ثلاثة ملايين شخص فيها على المساعدات الإنسانية التي تصل عن طريق البحر قام برنامج الأمم المتحدة للغذاء - في فترات معينة - بتعليق إيصال معونات الأغذية لهذه البلد بسبب الخطر الناجم عن انتشار أعمال القرصنة في المياه القريبة من الصومال^(٤)، وقد أكد على هذا الخطر مجلس الأمن في قراره ١٨١٦ لعام ٢٠٠٨ المتعلق بالقرصنة قرابة سواحل الصومال^(٥).

(١) تم احتجاز (٢٩٢) شخص في عام ٢٠٠٧ بسبب عمليات القرصنة والسطو المسلح على السفن، وفي عام ٢٠٠٨ تم احتجاز ما يزيد عن (٨١٥)، وتزايد هذا العدد ليصبح حوالي (٨٥٠) في عام ٢٠٠٩ وأصبح (١٠٢٧) في عام ٢٠١٠. أنظر:

Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships- Annual report – 2010 - MSC.4/Circ.169 – annex2 - p3.

(٢) أصيب جراء عمليات القرصنة ما يقارب (٤٢) شخص في عام ٢٠٠٩. أنظر: Op.cit – p2

(٣) يعاني العديد من البحارة الذين يتعرضون لحوادث قرصنة من صدمات نفسية (mental trauma) والعديد منهم لا يعود إلى العمل في البحر. أنظر:

Peter Chalk – The Maritime Dimension of International Security - RAND Corporation- USA- 2008 - p15.

(٤) Roger Middleton - Pirates and how to deal with them -Chatham House – UK - 2009 – p4.

(٥) جاء في هذا القرار أن مجلس الأمن (...) إذ يثير قلقه الشديد الخطر الذي تشكله أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن، وما تخلفه من تهديدات لإيصال المساعدات الإنسانية إلى الصومال بسرعة وأمان وفعالية...).

ثانياً - الأضرار الاقتصادية:

للقرصنة آثار عديدة على الاقتصاد العالمي، حيث تقدر الأضرار التي تسببها سواء بشكل مباشر أو غير مباشر بحوالي ١٦ مليار دولار سنوياً^(١).

١ - الأضرار التي تلحق بالتجارة البحرية:

يساهم النقل البحري في ما نسبته (من ٨٠ إلى ٩٠ %) من حركة التجارة العالمية، ولهذا يلحق ملاك السفن والشاحنين أضرار جسيمة نتيجة ارتكاب جرائم القرصنة البحرية خصوصاً الأضرار المباشرة التي تتمثل في إغراق السفن وخطفها أو نهب خزنة السفينة ومتعلقات ركابها أو نهب البضائع وإتلافها، كما يقع على مالكي السفن ومشغليها أعباء مالية كبيرة من جراء هذه الجريمة مقابل تخليصها من أيدي القراصنة، وتترتب أعباء مالية غير مباشرة نتيجة هذه الحوادث نظراً لارتفاع قيمة التأمين المطلوبة على السفن^(٢)، أو تغيير طرق الملاحة لتجنب الطرق

(١) James Jay Carafano and Jon Rodeback – Taking the Fight to the Pirates:Applying Counter Terrorist methods to the Threat of Piracy – Heritage Foundation Publisher – 2011 – p3 .

(٢) على سبيل المثال فإن بعض شركات التأمين في لندن فرضت مؤخراً على السفن التي تسافر خلال المناطق البحرية الخطرة التي تكثر فيها حوادث القرصنة البحرية تكلفة إضافية بلغت ٢٠٠٠٠ دولار للرحلة الواحدة. أنظر:

Peter T. Leeson - Piracy, Economics and the Law - The CIP report - July 2009 - p7.

تجدر الإشارة هنا إلى أن طريقة القرصنة عن طريق الاختطاف وطلب الفدى أثارت في الآونة الأخيرة خلافات كبيرة بين شركات التأمين وملاك السفن المختطفة، خصوصاً أن المسألة لا تتعلق بتغطية الخسائر المترتبة على سلب ما هو موجود على ظهر السفينة، بل إنه يتعلق بطلب فدية مالية لإطلاق سراح السفينة وحمولتها وطاقمها كذلك، وهذا أثار نزاعات قانونية بين ملاك السفن وشركات التأمين حول التغطية التأمينية وحدودها، واستدراكاً لهذا الوضع الجديد فقد أدرجت شركات التأمين في وثائق تأمينها الجديدة وبشكل صريح بنداً يتضمن التغطية التأمينية ضد الاختطاف وطلب الفدية، علاوة على الأضرار التي تحصل للحمولة، وكذلك المصاريف التي يتكبدها ملاك السفن للوصول إلى إطلاق سراح السفينة، بل وحتى التأمين على مبلغ الفدية أثناء إرساله إلى =

المهددة بالقرصنة، فتغيير طرق التجارة يعني المزيد من الزمن والمزيد من كميات الطاقة المستخدمة في عمليات النقل، الأمر الذي يزيد من تكاليف وأعباء شحن البضائع والمنتجات؛ مما يؤثر سلباً على الاقتصاد العالمي ككل، يضاف إلى ذلك ارتفاع الإنفاق على الاحتياطات الأمنية التي تتبعها شركات السفن. كما قد تؤدي القرصنة أحياناً إلى وقف المعاملات التجارية، ومثال ذلك أن شركة شل الهولندية الملكية كانت قد أوقفت في كانون الثاني ٢٠٠١ عمليات إيصال منتجاتها إلى منطقة في بابواغينيا الجديدة بعد أن هاجم قراصنة بالقرب من المنطقة إحدى ناقلات النفط التابعة لها، وقالت الشركة أنها تطالب بتأكيدات قوية من السلطات بعدم تكرار مثل هذه الأفعال الإجرامية^(١).

٢- الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية الحية:

إن انتشار جريمة القرصنة البحرية في مناطق الصيد يجعل مرتاديها من الصيادين يحجمون عن الصيد فيها ويبحثون عن أماكن آمنة لممارسة نشاطهم، ويكون ذلك على حساب استغلال هذه الثروات وبالتالي يلحق بهم خسائر كبيرة، كما أنهم قد يتعرضون لهجمات مباشرة من القراصنة تعرض مراكبهم للسلب والنهب. وهذا الأمر ظهر واضحاً حين توقفت نحو ١٢٠ سفينة من سفن الصيد المصرية عن القيام برحلات صيد إلى المياه الدولية قرب سواحل الصومال وأرتيريا واليمن وذلك بسبب المخاطر الكبيرة التي يمكن أن تتعرض لها نتيجة أعمال القرصنة^(٢).

=القرصنة، والذي يتم عادة عن طريق إرسال طائرة خاصة مستأجرة تقوم بإسقاط المبلغ من الجو. طبعاً هذه التغطيات قادت في النهاية إلى أن يكون حجم قسط التأمين كبيراً جداً، وهذا أثر بدوره على تكاليف النقل وبالتالي أسعار البضائع التي يتم نقلها. أنظر:

http://www.aleqt.com/2010/08/16/article_430293 تاريخ الزيارة: ٢٣/١١/٢٠١٠ .

(١) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عن المحيطات وقانون البحار - الدورة السادسة والخمسون - ٢٠٠١ - ص ٤١ - أنظر الوثيقة: (A/56/58)

(٢) http://www.elbashayer.com/news-36200.html تاريخ الزيارة ١/٦/٢٠١٠ .

٣- تأثير القرصنة على الاستثمارات الأجنبية:

يمكن لحوادث القرصنة البحرية أن تعطي انطباعاً لدى المستثمرين الأجانب بعدم توافر الاستقرار والأمن في الدولة التي تحصل بالقرب منها، فرأس المال (جبان) كما يقال والمستثمرون يهتمهم الأمن بالدرجة الأولى وهذا لا يتحقق في حال كانت حركة بضائعهم من وإلى الدولة المستضيفة مهددة بخطر القرصنة^(١).

٤ - تأثير القرصنة على الأنشطة السياحية:

إن تفشي ظاهرة القرصنة في مناطق السياحة البحرية يجعل هوة السياحة والرياضات البحرية يمتنعون عن ممارستها في المواقع الملائمة لها بسبب انعدام الأمن، وهذا يلحق أضراراً كبيرة في صناعة هذا النشاط الحيوي، وتشير التقارير إلى وقوع هجمات على اليخوت السياحية بين الحين والآخر. ومؤخراً أعربت كل من كينيا ونيشيل عن تناقص كبير في عائدات قطاع السياحة لديها بسبب القرصنة قبالة سواحل الصومال^(٢).

ثالثاً - الأضرار البيئية:

تهدد جريمة القرصنة البحرية سلامة البيئة البحرية نتيجة إغراق السفن أو تفريغها في البحر، حيث تتعرض البيئة لأضرار جسيمة نتيجة تسرب مواد بترولية أو سامة تؤثر على البيئة البحرية، وقد حذر مدير المكتب البحري الدولي من خطورة أعمال القرصنة على البيئة البحرية على إثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القراصنة مؤكداً على أن إبحار ناقلات البترول دون أطقمها نتيجة استيلاء القراصنة عليها أو مهاجمة هذه الناقلات بأسلحة ذات قوة تفجيرية كبيرة (كما يحدث بالقرب من

Éric Frécon - The Resurgence of Sea Piracy in Southeast Asia - Research (١)
Institute on Contemporary Southeast Asia – 2008 - p 74.

Overview of an Informal Plenary Meeting by the General Assembly on (٢)
International Maritime Piracy – Friday - 14 May 2010 - p 7.

سواحل الصومال حيث تُمطّر السفينة الضحية قبل استيلاء القراصنة عليها بوابل من الرصاص والصواريخ) أمر خطير من المحتمل أن ينجم عنه كوارث بحرية^(١). كما يمكن أن تؤثر القرصنة على البيئة البحرية نتيجة استخدام القنابل والمتفجرات، هذا فضلاً عن أن تغيير مسارات بعض السفن ابتعاداً عن المناطق التي تكثر فيها القرصنة سيؤدي إلى طول مدة الرحلة الأمر الذي يستتبع زيادة الوقود وبالتالي زيادة ثاني أكسيد الكربون المنبعث في البحار^(٢).

رابعاً- الأضرار المتعلقة بالأمن القومي للدول التي تحدث القرصنة بقربها:

قد يستغرب البعض وللوهلة الأولى فكرة تهديد أعمال القرصنة البحرية للأمن القومي لبعض الدول، ولكن هذا الأمر صحيح، ففي منطقة القرن الإفريقي وفي معرض ازدياد أعمال القرصنة بالقرب من سواحل الصومال اتجه بعض المحللين السياسيين إلى القول بأن عمليات القرصنة قد تكون صناعة أمريكية، وذلك بهدف اتخاذ القرصنة ذريعة للسيطرة على السواحل الصومالية ومن ثم حجةً للتدخل وربما لاحتلال الأراضي الصومالية، كما أن وزير خارجية اليمن عبر عن مخاوفه من كثافة الأساطيل الغربية المنتشرة في خليج عدن بدعوى مكافحة القرصنة، مؤكداً أنها تشكل تهديداً للأمن القومي العربي، وقال إن هذا الانتشار قد يمثل مقدمة لتمرير مشروع يسعى إلى تدويل البحر الأحمر وممراته مما يفقد الدول العربية السيادة عليه والحصول على الثروات التي يحتويها، وهذا مطلب (إسرائيلي) قديم يهدد كون البحر الأحمر بحيرة عربية^(٣).

(١) Jayant Abhyankar – Piracy and Maritime Violence a Continuing Threat to Maritime Industry – ICC – Hong Kong – 2002 – p10.

(٢) www.bbc.co.uk/arabic/.../110113_pirates_billions.shtml تاريخ الزيارة

٢٠١٠/١٠/١٠.

(٣) www.swissinfo.com تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٤/١٥.

وفي منطقة جنوب شرق آسيا أيضاً هناك تخوف من دول الآسيان بالإضافة إلى الصين من عرض اليابان لتسيير دوريات مضادة للقرصنة في منطقة مضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي، وقد تم اعتبار هذا الأمر خطراً محتملاً يهدد الأمن القومي لبلدان الآسيان والصين وتعزيزاً القوة العسكرية اليابانية في المنطقة^(١).

المطلب الثاني

مفهوم القرصنة في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لولاية أية دولة

نصت اتفاقية قانون البحار على وجود مناطق بحرية متعددة تختلف سلطات الدولة الساحلية وحقوقها عليها بحسب قربها من إقليمها البري أو بعدها عنه، بحيث تزيد هذه الحقوق كلما اقتربنا من هذا الإقليم وتقل كلما ابتعدنا عنه باتجاه أعالي البحار، فقد قسمت الاتفاقية البحار إلى:

١- المياه الداخلية^(٢)

٢- البحر الإقليمي^(٣)

(١) John MO - Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia – 2002 - Taylor & Francis - p 350.

(٢) هي تلك المياه التي تقع في الجانب المواجه لليابسة من خط الأساس الذي يقاس بدءاً منه عرض البحر الإقليمي، ولا يجوز للسفن الأجنبية أن تمارس الملاحة فيها إلا بإذن من الدولة الساحلية، ولكن مع وجود استثنائين على ذلك يتعلقان بالدول الأرخيلية ونظام خطوط الأساس المستقيمة عندما يؤدي تطبيقها إلى حصر مسطحات مائية خلفها وجعلها مياهاً داخلية ولم تكن تعتبر كذلك من قبل. أنظر: د. صلاح الدين عامر - مقدمة لدراسة القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٩ - ص ٥٥٤.

(٣) وهو مساحة من البحار ملاصقة لشواطئ الدولة تمتد فيما وراء إقليمها البري ومياهها الداخلية وتحتصر بين المياه الداخلية والشاطئ من جهة وبين أعالي البحار من جهة أخرى، ولكل دولة أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفقاً لاتفاقية قانون البحار. أنظر: د. إبراهيم العناني - القانون الدولي العام - ١٩٩٠ - ص ٢٣٩.

٣- المنطقة المتاخمة^(١)

٤- المنطقة الاقتصادية الخالصة^(٢)

٥- أعالي البحار.

وحسب المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار فإن النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية يقتصر على أعالي البحار أو أي مكان لا يخضع لولاية أية دولة.

الفرع الأول

القرصنة في أعالي البحار

فيما يلي سنقوم بالتعريف بمنطقة أعالي البحار ، ونستعرض الاتجاهات الفقهية في مسألة النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية.

أولاً- التعريف بأعالي البحار:

يعرفها أحد الفقهاء بأنها: (المنطقة التي تبدأ من نهاية البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية - حسب الحال - والتي تمتد إلى أعلى البحر)^(٣).

أما اتفاقية قانون البحار فلم تعطِ تعريفاً إيجابياً لهذه المنطقة بل عرفتھا بطريقة

(١) وهي منطقة من أعالي البحار مجاورة للبحر الإقليمي تمارس عليها دولة الساحل الرقابة الضرورية لمنع ومعاينة الخروج على نظمها الجمركية والضريبية والصحية وكذا نظم الهجرة التي قد ترتكب داخل إقليمها أو بحرهما الإقليمي، ولا يجوز بأي حال أن تمتد هذه المنطقة إلى أبعد من ٢٤ ميلاً بحرياً من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي أنظر: المادة ٣٣ من اتفاقية قانون البحار.

(٢) وهي منطقة من أعالي البحار تمتد في ما وراء البحر الإقليمي للدولة الساحلية وملاصقة له ولا يزيد اتساعها عن ٢٠٠ ميل بحري مقاسة من خط الأساس لقياس البحر الإقليمي، وللدولة الساحلية فيها حقوق سيادية لغرض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية منها وغير الحية، ولها أيضاً ولاية فيما يتعلق بإقامة واستعمال الجزر الصناعية والبحث العلمي البحري وحماية البيئة البحرية والحفاظ عليها . أنظر: المادة ٥٦ من اتفاقية قانون البحار .

(٣) د. طلعت الغنيمي- قانون السلام في الإسلام- المرجع السابق- ص ٧٨٩.

الاستبعاد^(١) في المادة (٨٦) على أنها: (جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة أو البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخيلية لدولة أرخبيلية).

ومن الناحية الجغرافية يمكن القول بأن مياه أعالي البحار مياه مالحة تتصل مناطقها ببعضها اتصالاً حراً وطبيعياً، وللمناطق الرئيسية من أعالي البحار وكذلك المناطق الفرعية أسماء متعارف عليها، فالمناطق الرئيسية تشمل المحيط الأطلسي والمحيط الهادي والمحيط الهندي والمحيط القطبي الشمالي والمحيط القطبي الجنوبي، أما المناطق الفرعية فهي بحار تتفرع من هذه المحيطات نذكر منها على سبيل المثال بحر الشمال وبحر البلطيق والبحر المتوسط والبحر الأسود والبحر الأحمر وبحر الصين والبحر الأصفر وخليج المكسيك والبحر الكاريبي... الخ^(٢).

وأعالي البحار مفتوحة لجميع الدول ولهذه الأخيرة حرية الملاحة والصيد والتخليق فوقها وإجراء الأبحاث ومد الكابلات (وهذا ما يعرف بمبدأ حرية أعالي البحار)^(٣).

هذا عن المعنى العام لأعالي البحار كما حددته اتفاقية قانون البحار في المادة (٨٦) المشار إليها أعلاه، ولكن هذه المنطقة تمتد لتشمل أيضاً المنطقة الاقتصادية الخالصة إذا تعلق الأمر بالقرصنة البحرية... وهو أمر واضح ويستخلص من الفقرة الثانية من المادة (٥٨) من ذات الاتفاقية والتي أوجبت تطبيق المواد المتعلقة

(١) د. محمد الحاج حمود - القانون الدولي للبحار، البحر العالي - دار الأديب - بغداد - ٢٠٠٠ - ص ١٢-١٣.

(٢) د. مفيد شهاب - المرجع السابق - ص ١٢٥-١٢٦.

(٣) تنص المادة (٨٧) من اتفاقية قانون البحار على أن: ((١- أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول، ساحلية كانت أو غير ساحلية، وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى... ٢- تمارس هذه الحريات من قبل جميع الدول مع الحرص على المراعاة الواجبة لمصالح الدول الأخرى في ممارستها لحرية أعالي البحار، وكذلك الاعتبار الواجب لما تنص عليه هذه الاتفاقية فيما يتعلق بالأنشطة في المنطقة)).

بالقرصنة البحرية على المنطقة الاقتصادية الخالصة^(١).

وبعبارة أخرى يمكن القول بأن المنطقة الاقتصادية الخالصة تعتبر جزءاً لا يتجزأ من أعالي البحار فيما يتعلق بالقرصنة البحرية.

وبالتالي يمكننا هنا صياغة تعريف لما يسمى أعالي البحار بالنسبة للقرصنة البحرية بأنها: (جميع أجزاء البحر التي لا يشملها البحر الإقليمي أو المياه الداخلية لدولة ما، أو لا تشملها المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية).

ثانياً - الاتجاهات الفقهية حول النطاق المكاني لجريمة القرصنة البحرية:

هناك ثلاثة اتجاهات حول مكان وقوع القرصنة البحرية، سنعرض لها فيما يلي:

١ - الاتجاه الأول:

وهو ما تبنته اتفاقية قانون البحار وأيده عدد كبير من فقهاء القانون الدولي، بحيث يمكن القول بأنه الاتجاه الغالب في الفقه الدولي، وهو يحصر نطاق القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة.

ونقطة الانطلاق عند أصحاب هذا الاتجاه هي أن المشكلة أساساً لا تتعلق بالتعريف بحد ذاته بقدر تعلقها بمسألة الارتباط بين القرصنة البحرية ومبدأ الاختصاص العالمي والذي بدأ كعرف بين الدول وقننته اتفاقية قانون البحار في المادة (١٠٥) منها حين أعطت الحق لأي دولة - عبر سفنها أو طائراتها الحربية - بالقبض على القراصنة ومحاكمتهم في محاكمها الوطنية^(٢)، حيث أنه لا يوجد حتى الآن أي قاعدة في القانون الدولي تعطي الحق لسفن دولة ما بممارسة حق الشرطة في مناطق تخضع لسيادة دولة أخرى، والاستثناء الوحيد على ما سبق

(١) تنص الفقرة (٢) من المادة (٥٨) على أنه: ((تنطبق المواد ٨٨ إلى ١١٥ وغيرها من قواعد القانون الدولي المتصلة بالأمر على المنطقة الاقتصادية الخالصة بالقدر الذي لا تتنافى به مع هذا الجزء)).

(٢) أنظر: ص ١٥٤ وما بعدها من هذا البحث.

هو أن تقوم دولة ما بتفويض دولة أخرى - بشكل صريح- بممارسة سفنها أو طائراتها لأعمال الدورية والشرطة في المياه الواقعة تحت سلطتها^(١).

وبالتالي لا يعقل أن تقوم سفينة حربية لدولة ما، وأثناء مرورها في المياه الإقليمية لدولة أخرى، بأعمال المطاردة والتفتيش ومن ثم القبض على سفينة قرصنة أياً كانت جنسيتها، فلا يمكن تصور أن دولة مثل الصين ستسمح للسفن الحربية الماليزية بالتجوال داخل مياهها الإقليمية للقبض على القراصنة في تلك المياه، أو أن تسمح الولايات المتحدة الأمريكية مثلاً لسفن حربية إيرانية بالدخول لمياهها الإقليمية أو العكس، وذلك لأن هذا الأمر يشكل اعتداءً يمس بسيادة الدولة الساحلية على مياهها الإقليمية وتهديداً لأمنها القومي وانتهاكاً لمبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول، كما أنه يتعارض مع مبادئ مستقرين في القانون الدولي للبحار وهما حق المرور البريء^(٢) بالنسبة للمياه الإقليمية، وحق المرور العابر^(٣) بالنسبة للمضايق الدولية.

(١) على سبيل المثال ففي عام ١٩٩٢ عقدت اتفاقية ثنائية بين كل من أندونيسيا وسنغافورة تم بموجبها تأسيس دوريات في مضيق ملقا. وبحسب هذه الاتفاقية فإن كل دولة تقوم بأعمال الدورية في المياه الواقعة تحت سلطتها ولكن يمكن لهذه الدوريات في حال مطاردة سفينة ما أن تدخل المياه الإقليمية للدولة الأخرى وذلك بعد إعلام تلك الدولة بذلك. أنظر:

Robert C. Beckman - Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia - Taylor & Francis - 2002 - P 330

(٢) يعتبر المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها، وبالتالي يعتبر المرور غير بريء وضار بسلم الدولة الساحلية إذا قامت السفينة الأجنبية أثناء مرورها في البحر الإقليمي بالتهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي أو قامت بأي مناورة أو تدريب بأسلحة من أي نوع. أنظر: المادة (١٩) من اتفاقية قانون البحار.

(٣) حق المرور العابر هو: ممارسة حرية الملاحة والتخليق بغرض وحيد وهو العبور المتواصل السريع في المضيق، وعلى السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها=

وعلى سبيل المثال فعندما عرضت الولايات المتحدة المساعدة على كل من ماليزيا وأندونيسيا لمكافحة القرصنة في مضيق ملقا، رفض وزير الدفاع الماليزي إمكانية تواجد أي سفينة أمريكية داخل المياه الإقليمية لماليزيا، كما ردت أندونيسيا على هذا العرض بقولها (إننا بحاجة إلى آلاف السفن لمحاربة القرصنة ولكن ليس الأمريكية منها ... هذا المضيق مضيقنا)^(١).

ولكن يمكننا هنا التساؤل عن الحالة التي يتم فيها مشاهدة سفينة حربية لسفينة تقوم بالاعتداء على سفينة أخرى في المياه الإقليمية لدولة ما، فهل تستطيع السفينة الحربية تقديم العون والمساعدة إلى السفينة الخاصة المعتدى عليها؟
يجيب أحد الفقهاء على هذا التساؤل ويقول بأن للسفينة الحربية في هذه الحالة التدخل وذلك في إطار واجبها بتقديم المساعدة للأشخاص الذين يتعرضون لخطر كما هو الأمر في حالة التدخل الدولي الإنساني^(٢)، أو بالاستناد إلى حق الدفاع الشرعي في حال كانت السفينة التي تتعرض لخطر القرصنة تحمل ذات علم السفينة الحربية التي شاهدت الاعتداء^(٣)، أو بالقياس على ما جاء به نص المادة (٩٨) من اتفاقية قانون البحار حول واجب تقديم المساعدة للأشخاص المعرضين للضياع في البحر أو الأشخاص الذين يكونون في حالة استغاثة أو عند حدوث اصطدام بين سفينتين، صحيح أن هذه المادة جاءت ضمن المواد المتعلقة بأعالي

=السياسي، ومع ذلك فإن تطلب اتصال العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة. أنظر : د. محمد إبراهيم العناني - المرجع السابق - ص ٢٥٤.

(١) Michael Bahar - Attaining Optimal Deterrence at Sea A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations - vanderbilt journal of transnational law - Vol 40 - 2006 - p22.

(٢) Rüdiger Wolfrum - Fighting Terrorism at Sea: Options and Limitations under International Law - University of Virginia School of Law - USA - 2006 - p6.

(٣) Martin Murphy - Op.cit - p 164.

البحار، ولكن هذا المبدأ يطبق أحياناً في ممارسات بعض الدول وهو يستند إلى المنطق السليم بأن الدولة الساحلية الحصيصة لن تثير أي اعتراض على موقف من الممكن أن يؤدي إلى إنقاذ أرواح معرضة للخطر الشديد وخصوصاً وأن سفينة الدولة الحربية عندما تساعد سفينة معرضة لخطر القرصنة لن يكون لديها أي نية سيئة في خرق قواعد المرور البريء المنصوص عليها في المادة (١٩) الفقرة (٢) من اتفاقية قانون البحار.

ويحق لنا التساؤل أخيراً حول ما إذا قامت السفينة الحربية في هذه الحالة بالقبض على الأشخاص الذين قاموا بالاعتداء، هل يحق لها أن تحاكم هؤلاء في دولتها - وذلك حسب مبدأ الاختصاص العالمي- أم يجب عليها أن تسلم الجناة إلى الدولة التي وقع الاعتداء ضمن مياهها الإقليمية.

إن المنطق يقول بأن الاعتداء الذي يحدث داخل المياه الإقليمية ليس قرصنة وإنما هو سطو مسلح على السفن وذلك لأنه لم يقع في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، وبالتالي لا يمكن هنا تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي ويجب تسليم الجناة إلى الدولة الساحلية في حال كان اختصاصها القضائي يسمح بذلك.

٢- الاتجاه الثاني:

يتجه جانب من الفقه اليوم إلى القول بوجوب اعتبار أعمال العنف التي تقع في المياه الإقليمية أو الأرخيبيلية أو الداخلية للدول أعمال قرصنة بحرية تخضع لأحكام القانون الدولي، ويستندون في ذلك إلى عدة اعتبارات هي:

أ- الواقع العملي والإحصائيات التي تدل على أن أعمال السطو المسلح داخل المياه الإقليمية أو الأرخيبيلية أو الداخلية للدول تقارب أو حتى تتجاوز أعمال القرصنة التي تقع في أعالي البحار، وأنه لا مسوغ للفرقة بين أعمال العنف والسلب التي تقع في أعالي البحار وبين تلك التي تقع في المياه الإقليمية أو الداخلية، فالأفعال نفسها والضحايا ذاتهم (ويضرب أحد مؤيدي هذا الاتجاه مثلاً

افتراضياً عن حادثة هجوم مسلح على سفينة وقعت على بعد ١٢,١ ميل بحري من خط الأساس لدولة ما وهجوم مسلح آخر مشابه للهجوم الأول وقع على بعد ١١,٩ ميل بحري من خط الأساس لنفس الدولة، ويقول بأن الأول سيكيّف على أنه قرصنة بحرية بينما الثاني سيستبعد من هذا التكييف مع العلم أن الفارق هو جزء من ميل بحري واحد فقط^(١)، وما سبق يشكل تفرقة لا مبرر لها ستوصلنا إلى معالجة أوضاع مختلفة تتطلب في الواقع حلولاً متماثلة لا سيما إذا ما نظرنا للأمر من خلال وجهة نظر الضحايا.

ب- إن تأثيرات أعمال السطو المسلح التي تقع ضمن المياه الإقليمية أو الأرخبيلية للدول لا تطال الدولة الساحلية فحسب، بل إنها في أغلب الأحيان تطال سفناً أجنبية لدول متعددة تعبر هذه المياه الإقليمية أو الأرخبيلية، وهذا ما يحدث بكثرة في المضائق الدولية وخصوصاً مضيق ملقا، يقول الدكتور (محمد عبد المنعم عبد الغني) أستاذ القانون الدولي في جامعة القاهرة ((إن جريمة القرصنة جريمة دولية وليست وطنية ولو ارتكبت في البحر الإقليمي لدولة ما فإنها تهدد الجماعة الدولية وهي سلوك من شأنه المساس بمصالحهم))^(٢).

ج- عندما تم تنظيم أحكام القرصنة في مسودة هارفرد ومن بعدها اتفاقية جنيف لأعالي البحار، كانت منطقة أعالي البحار تشكل حيزاً كبيراً من بحار العالم على اعتبار أن عرض المياه الإقليمية لأغلب دول العالم كان بحدود الثلاثة أميال بحرية، ولكن المساحة التي كانت تشغلها منطقة أعالي البحار تقلصت بعد عقد اتفاقية قانون البحار حيث زادت هذه الأخيرة من عرض المياه الإقليمية للدول من ثلاثة أميال بحرية إلى اثني عشر ميلاً بحرياً، كما استحدثت الاتفاقية مفهوم المياه

(١) Michael Bahar - Op.cit - p 18.

(٢) مجدي كامل - المرجع السابق - ص ١٥.

الأرخبيلية والتي كانت تعتبر فيما مضى جزءاً من أعالي البحار^(١).

د- إن اتفاقية قانون البحار افترضت أن الدول قادرة على حماية مياهها الإقليمية من هجمات القراصنة، وهذا الافتراض كان صحيحاً فيما مضى عندما كانت مدفعيات الدول الموجودة على سواحلها قادرة على منع القراصنة من الاقتراب من مياهها الإقليمية، إلا أن هذا الافتراض لا يمكن الدفاع عنه في وقتنا الحالي، فالقراصنة اليوم ليسوا أهدافاً سهلة ومميزة يمكن التعامل معها من على الشاطئ، فهم يقومون الآن بشن هجماتهم باستخدام (سفن أم) وهي سفن كانت بالأصل سفن صيد أو سفن نقل تم الاستيلاء عليها، كما أن هناك عدداً من الدول الساحلية ليس لديها الموارد الكافية لقمع القرصنة في مياهها الإقليمية^(٢).

هـ - أما عن مسألة الاختصاص العالمي فإن هناك عدداً من الجرائم تقع ضمن الولاية الإقليمية للدول كجرائم الحرب والجرائم ضد الإنسانية والإبادة الجماعية ومع ذلك فهي تخضع لمبدأ الاختصاص العالمي، وهذا يعني أن الدول ارتضت بوجود بعض القيود على سيادتها فيما يتعلق بمبدأ الاختصاص العالمي، فمفهوم السيادة قد تغير ولم تعد السيادة تعني السيادة المطلقة.

وبالنتيجة ينتقد أنصار هذا الاتجاه تعريف اتفاقية قانون البحار للقرصنة البحرية لأنه ضيق من مفهومها عندما حصرها بأعالي البحار، ويعتبرون هذا الأمر ثغرة في الاتفاقية، ويدللون على وجود هذه الثغرة بقرارات مجلس الأمن التي أصدرها مؤخراً بصدد القرصنة قرابة سواحل الصومال والتي سمحت للسفن الحربية للدول التي تجوب المنطقة بالدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بغرض مكافحة القرصنة.

(١) J. Ashley Roach -agora: piracy prosecutions - the American journal of international law - Vol. 104:397 – 2010 – P 398.

(٢) Mike Madden – Trading the Shield of Sovereignty for the Scales of Justice: A Proposal for Reform of International Sea Piracy Laws – U.S.F Maritime Law Journal – Vol 21- NO 2- 2008- p 146.

٣- الاتجاه الثالث:

وهو اتجاه وسط بين الاتجاهين السابقين، حيث يقول أنصاره بإمكانية وصف الأعمال التي تقع داخل المياه الإقليمية بأنها قرصنة، ويؤيدون النتائج التي تترتب على ذلك وهي إمكانية دخول السفن الحربية لدولة ما للمياه الإقليمية لدولة أخرى بغرض اعتقال القراصنة ولكن ضمن عدد من الضوابط تكفل - برأيهم - مبدأ سيادة الدولة على مياهها الإقليمية، وهذه الضوابط هي:

أ- تستطيع الدولة اعتقال واحتجاز القراصنة داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى فقط عندما لا يفلح الاتصال مع الدولة الساحلية.

ب- في حالة قبضت السفن الحربية على سفينة قرصنة، فإن السفينة المحتجزة مع بضاعتها والقراصنة والطاقم يجب أن يتم تسليمهم إلى سلطات الدولة الساحلية أي التي وقع الفعل في مياهها الإقليمية وهذه الأخيرة هي التي تقوم بتحديد مصيرها، وذلك ما لم تتنازل الدولة الساحلية عن حقها.

ج- من أجل حماية الدولة الساحلية من التدخل التعسفي للسفن الأجنبية يجب الأخذ بعين الاعتبار النقاط التالية:

- دفع تعويض للدولة الساحلية عن الأضرار التي يسببها التدخل غير المبرر للسفن الأجنبية.

- في حال شهدت السفن الحربية للدولة الساحلية اعتقال السفينة الأجنبية يجب على تلك الأخيرة أن تسلم السفينة والقراصنة إلى الأولى^(١).

وبالتالي يخلص أنصار هذا الاتجاه إلى أن تعديل تعريف القرصنة الوارد في المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار ليشمل المياه الإقليمية للدول يستوجب بالضرورة

(١) H.E. Jose' Luis Jesus - Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects - the International Journal of Marine and Coastal law - Vol 18 - No 3 - Kluwer Law International - p 385.

تعديل نص المادة (١٠٥) من هذه الاتفاقية وإدراج الضوابط المتعلقة بالقبض على القرصنة فيها.

الفرع الثاني

القرصنة في مكان لا يخضع لولاية أية دولة

يقول البعض بأن الهدف من وضع عبارة (...) في مكان آخر لا يخضع لولاية أية دولة) في نص اتفاقية قانون البحار كان تغطية الحالات التي ترتكب فيها القرصنة بالقرب من جزيرة مهجورة أو غير مأهولة بالسكان ولا تكون خاضعة لسلطان أي دولة^(١)، ويشير البعض الآخر إلى أن هذه العبارة وضعت لتغطي مياه البحار المحيطة بمنطقة القطبين الشمالي والجنوبي (Antarctica) وبعض سلاسل الصخور على سطح الماء والغير خاضعة لسلطان الدول^(٢).

والسبب في تشابه الحكم بين أعالي البحار والمكان الذي لا يخضع لولاية أية دولة هو توافر الحكمة ذاتها في الفرضين ألا وهو عدم اختصاص قانون بعينه في الحالتين يتولى مهمة تنظيم الأمن في المكان أو وجود سلطة عامة تملك ذلك^(٣).

وعلى أي حالة فنحن نعتقد أن العبارة السابقة (مكان لا يخضع لولاية أية دولة) غير مفيدة من الناحية العملية ولا محل لها من التطبيق حالياً، حيث لا يوجد في عصرنا هذا مكان على سطح الكرة الأرضية لا يخضع لولاية أية دولة^(٤) (باستثناء

(١) Year Book of the International Law Commission - 1956 -Vol 1-NewYork - United Nations -1957 -p46.

(٢) Ashley Roach – Op.cit – p 403.

(٣) د. طلعت الغنيمي - الغنيمي الوسيط في قانون السلام - المرجع السابق - ص ٨٣٧.

(٤) يقول الدكتور عزيز شكري في هذا الأمر: (كان هناك منذ زمن بعيد بقاع كثيرة غير مأهولة أو غير مملوكة لأحد، وهو ما ليس متوفراً في الوقت الحاضر بعدما تم اكتشاف سطح الأرض قاطبة ولم يعد هناك من الأقاليم ما لا يخضع لولاية دولة ما). أنظر: د. عزيز شكري - مدخل إلى القانون الدولي العام - منشورات جامعة دمشق - ١٩٨١ - ص ٧٥.

القطبين الجنوبي والشمالي) والذي لا يمكننا تصور وقوع عمليات قرصنة فيهما أو بالقرب منهما لسبب بديهي وهو عدم وجود حركة تجارية أو نشاط بشري في تلك المناطق.

تجدر الإشارة هنا إلى أن فرضية المكان الذي لا يخضع لولاية أية دولة تُثار حالياً فيما يتعلق بالقرصنة قرابة سواحل الصومال، حيث أنه وبعد أن استنتج البعض بأن الصومال ليست دولة استناداً إلى التعريف الذي يقول بأن الدولة (هي كيان له حدود معينة وشعب دائم يخضع لسيطرة حكومته التي تملك سلطة إنشاء علاقات مع كيانات مماثلة أخرى) توصل إلى أن الصومال ليس لديها مياه إقليمية وإنما المياه التي تقع بالقرب منها تندرج تحت مصطلح (مناطق لا تخضع لولاية أية دولة)^(١).

ولكن وجهة النظر السابقة معيبة من أساسها، فالصومال لا زالت عضواً من أعضاء منظمة الأمم المتحدة وعضو في جامعة الدول العربية والحكومة الانتقالية فيها وإن كانت هشة إلا أنها موجودة ولها علاقات مع المجتمع الدولي.

الفرع الثالث

النتائج المترتبة على حصر القرصنة في أعالي البحار

١- لا تعتبر قرصنة بحرية أعمال العنف التي ترتكب في البر أو في نهر داخلي^(٢).

(١) Michael Bahar- Op.cit - p 68.

(٢) ومسألة عدم اعتبار أعمال العنف أو السلب التي تقع في الأنهار الداخلية من أعمال القرصنة هي مسألة قديمة، فعلى سبيل المثال حكمت محكمة بريطانية في عام ١٩٠٩ بأن الهجوم على سفينة تعبر نهر الأمازون لا يعتبر قرصنة، وقضت المحكمة وقتها بأن التأمين البحري على تلك السفينة لا يغطي الهجوم الذي وقع في النهر. أنظر: Penny Campell – A Modern History of the International Legal Definition of Piracy – Piracy and Maritime Crime, Historical and Modern Case Studies – Naval War College Press – Rhod Island – 2010 – p29.

٢- لا تعتبر أعمال قرصنة بحرية أعمال العنف التي ترتكب في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية لدولة ما، وبالتالي فإن وقوع أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب في المياه الداخلية أو المياه الإقليمية لدولة ما لا يندرج تحت وصف القرصنة في القانون الدولي، وإنما تندرج في إطار القرصنة في القانون الداخلي أو تحت مصطلح السطو المسلح على السفن (Armed Robbery At Sea) والذي تأخذ به المنظمة البحرية الدولية^(١).

إن السطو المسلح على السفن يشمل الحوادث التي تقع في المناطق البحرية الخاضعة لسلطة الدولة وهي المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المياه الأرخبيلية وبالتالي فإن الحوادث التي تقع في المضائق الدولية هي غالباً حوادث سطو مسلح على السفن وليست قرصنة لأن تلك المضائق تقع في معظمها ضمن المياه الإقليمية للدول الساحلية المطلّة عليها.

٣- لو اعتدت سفينة ما على أحد الجزر أو المباني أو الإنشاءات التي تقيمها دولة في أعالي البحار أو حتى على سفينة لتلك الدولة في منطقة الأمان المحيطة بتلك الجزيرة أو في ذلك المبنى فلا يعد مثل هذا العمل من أعمال القرصنة لخضوع تلك المنطقة للاختصاص الإقليمي للدولة^(٢).

المطلب الثالث

التمييز بين القرصنة البحرية وبعض الجرائم المشابهة

تختلط جريمة القرصنة البحرية بحكم طبيعتها المركبة (من استخدام للعنف وسلب وقتل واحتجاز للرهائن) بعدد من الجرائم والأفعال الأخرى مثل الإرهاب والقرصنة الجوية وأعمال الثوار، لذلك سنقوم في هذا المطلب بدراسة مدى ارتباطها واختلافها

(١) أنظر ص ٣٨ من هذا البحث.

(٢) د. عبد المنعم داود - المرجع السابق - ص ٢٤٥.

عن كل ظاهرة من هذه الظواهر على حده.

الفرع الأول

التمييز بين القرصنة البحرية والإرهاب

درجت بعض وسائل الإعلام ورجال الأمن والقانون في مناسبات ومؤتمرات مختلفة على تكييف القرصنة البحرية بأنها من جرائم الإرهاب، فهل هذا التكييف صحيح من وجهة نظر القانون الدولي أم لا؟ سنبحث ذلك فيما يلي وذلك من خلال مناقشة الاتجاهات التي وردت بشأن مصطلح الإرهاب ومناقشة مدى انطباقها على جريمة القرصنة البحرية.

أولاً- تعريف الإرهاب:

١- الإرهاب لغةً:

أصل اللفظ في اللغة من: رَهَبٌ- رَهَبًا ، ورَهْبَةً ، ورُهْبًا: خافه - وأرهب فلاناً: خوفه وفزعهُ^(١). والإرهابيون: وصف يطلق على الذين يسلكون سبيل العنف والإرهاب؛ لتحقيق أهدافهم السياسية (مج)^(٢).

٢- الإرهاب اصطلاحاً:

لا يوجد حتى اليوم تعريف متفق عليه دولياً لمصطلح (الإرهاب) وذلك لأسباب تتعلق باختلاف الثقافات والإيديولوجيات وتباين المصالح والمعايير والقيم فيما بين الدول، وهناك قول شائع يذكره الكثير من الفقهاء ويؤكد صعوبة وضع تعريف للإرهاب هو أن ((من يعتبره البعض إرهابياً قد يكون مناضلاً من أجل الحرية (freedom fighter) في نظر البعض الآخر)).

إلا أننا وفي إطار بحثنا هذا، يمكننا التمييز بين اتجاهين في تعريف الإرهاب:

(١) المعجم الوسيط - المرجع السابق - ص ٣٧٦.

(٢) المرجع السابق - ص ٣٧٦. و(مج) تعني لفظ أقره مجمع اللغة العربية.

الأول هو الاتجاه المعنوي أو الغائي والثاني هو الاتجاه المادي.

أ- الاتجاه المعنوي (الغائي) في تعريف الإرهاب:

يركز هذا الاتجاه على الغاية أو الهدف الذي يسعى إليه الإرهابي من خلال عمله، ومع أن أنصار هذا الاتجاه يختلفون في طبيعة هذه الأهداف فهناك برأيهم أهداف سياسية وأخرى دينية وثالثة فكرية ورابعة عقائدية، إلا أنهم جميعاً يخرجون الأهداف الخاصة أو الفردية من الغايات التي يمكن أن يسعى إليها الإرهابيون.

ومن التعاريف التي تبنت المعيار المعنوي (الغائي) نذكر ما يلي:

- تعريف الدكتور شريف بسيوني والذي أخذت به لجنة الخبراء الإقليميين في اجتماعاتها في فيينا عام ١٩٨٨ :

((إستراتيجية عنف محرم دولياً تحفزها بواعث عقائدية (إيديولوجية) ، وتتوخى إحداث عنف مرعب داخل شريحة خاصة من مجتمع معين لتحقيق الوصول إلى السلطة والقيام بدعاية لمطلب أو لمظلمة بغض النظر عما إذا كان مقترفوا العنف يعملون من أجل أنفسهم أو نيابةً عن الدولة))^(١).

- تعريف الدكتورة أمل يازجي:

((هو جريمة مقصودة ذات دافع سياسي، إلا زمن الحرب حيث يمكن أن تكون مجرد تقنية عسكرية، ترتكب من قبل فرد أو أكثر لصالح جماعة ما أو منظمة ما أو نظام حاكم يمثل دولة؛ وتهدف إضافةً إلى الذعر المحتمل، زعزعة نظام سياسي قائم، أو في طور القيام أو محاولة القضاء عليه))^(٢).

- التعريف الذي قدمته فنزويلا للجنة الأمم المتحدة الخاصة بتعريف الإرهاب الدولي:

(١) د. محمد عزيز شكري - الإرهاب الدولي - دراسة قانونية ناقدة - دار العلم للملايين - بيروت - الطبعة الأولى - ١٩٩١ - ص ٤٨.

(٢) د. أمل يازجي، د. محمد عزيز شكري - الإرهاب الدولي والنظام العالمي الراهن - دار الفكر - دمشق - الطبعة الأولى - ٢٠٠٢ - ص ٧٠.

((كل استخدام للعنف أو التهديد به يعرض للخطر أو يهدد حياة الأبرياء، أو يخطر بالحريات الأساسية يرتكبه فرد أو مجموعة من الأفراد على إقليم دولة أجنبية أو في أعالي البحار أو على متن طائرة في حالة طيران فوق البحار المفتوحة بعد إثارة الفزع لتحقيق هدف سياسي، وذلك بالإضافة إلى أعمال الإرهاب الدولي غير الإنسانية التي تتخذها الأنظمة الاستعمارية العنصرية))^(١).

- تعريف مارك فالنسيا Mark Valencia للإرهاب البحري:

((أي عمل غير شرعي يكون موجهاً ضد سفينة أو ركبها أو طاقمها أو بضاعتها أو يكون موجهاً ضد الموانئ البحرية مع النية - سواء كانت مباشرة أم غير مباشرة - في التأثير على حكومة أو مجموعة من الأفراد))^(٢).

ب- الاتجاه المادي في تعريف الإرهاب:

يقوم الأساس المادي في تعريف الإرهاب على السلوك المكون للجريمة أو الأفعال المكونة لها دون البحث في الغاية أو الهدف أو الغرض من العمل الإرهابي، واستناداً إلى هذا الاتجاه يعرف أحد الفقهاء الإرهاب بأنه: ((فعل إجرامي تحركه دوافع دينية، يرتكبه فرد أو جماعة من الأفراد بأسلوب يعتمد على نشر الرعب في النفوس بغية تحقيق هدف معين أيّاً كان))^(٣).

ويعرفه آخرون بأنه: ((الاعتداء على الأرواح والأموال والممتلكات العامة أو الخاصة بالمخالفة لأحكام القانون الدولي العام بمصادره المختلفة، بما في ذلك المبادئ العامة للقانون بالمعنى الذي تحدده المادة ٣٨ من النظام الأساسي لمحكمة

(١) د. علي بن فايز الجحني - التعاون العربي في مكافحة الإرهاب - مكافحة الإرهاب - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ١٩٩٩ - ص ١٨٥.

(٢) Mark J. Valencia - Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Similarities, Differences and their Implications - p79.

(٣) د. علي بن فايز الجحني - الإرهاب - الفهم المفروض للإرهاب المرفوض - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ٢٠٠١ - ص ١٤.

العدل الدولية))^(١).

كما أخذ بالاتجاه المادي التعريف الذي جاءت به الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب^(٢)، حيث عرفت المادة الأولى الفقرة الثانية من هذه الاتفاقية الإرهاب بأنه: ((كل فعل من أفعال العنف أو التهديد أياً كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة، أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر)).

وجاءت الفقرة الثالثة من ذات المادة لتعرف الجريمة الإرهابية بأنها: ((أي جريمة أو شروع فيها ترتكب تنفيذاً لغرض إرهابي في أي من الدول المتعاقدة، أو على رعاياها أو ممتلكاتهم 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: (و) - اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٣^(٣)، ما تعلق منها بالقرصنة البحرية)).

ونصت المادة الثانية الفقرة (ب) على أنه:

((لا تعد أي من الجرائم الإرهابية المشار إليها في المادة السابقة من الجرائم

(١) الأخضر دهمي - الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات - رسالة ماجستير - جامعة سعد دحلب - الجزائر - ٢٠٠٥ - ص ٢٥ .

(٢) تمت إجازة هذه الاتفاقية في الاجتماع المشترك لمجلس وزراء الداخلية العرب ومجلس وزراء العدل العرب بمقر جامعة الدول العربية بالقاهرة وذلك عام ١٩٩٨، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ في عام ١٩٩٩. أنظر: د. محمد الأمين البشري- الأمن العربي المقومات والمعوقات- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية- الرياض - الطبعة الأولى - ٢٠٠٠ - ص ٢٢٩.

(٣) ننوه هنا إلى أن النص الرسمي للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ذكر تاريخ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في عام ١٩٨٣ وهذا خطأ، فالتوقيع على هذه الاتفاقية قد تم في ١٠ كانون الأول من عام ١٩٨٢، ومن خلال بحثنا لم نجد أي مرجع يذكر أن تاريخ الاتفاقية هو عام ١٩٨٣.

السياسية.

وفي تطبيق أحكام هذه الاتفاقية لا تعد من الجرائم السياسية - ولو كانت بدافع سياسي - الجرائم الآتية: (٤) - القتل العمد والسرقة المصحوبة بإكراه ضد الأفراد أو السلطات أو وسائل النقل والمواصلات)).

وقد عرف بعض أنصار هذا الاتجاه الإرهاب البحري بالاعتماد على اتفاقية سلامة الملاحة البحرية (المادتين الثالثة والرابعة) ، فقالوا بأنه يتكون من الأفعال التالية: ((أ- الاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها باستخدام القوة أو التهديد باستخدامها.

ب- تدمير سفينة ما أو بضاعتها.

ج- جرح أو قتل شخص على متن السفينة.

د- تهديد سلامة الملاحة بأي طريقة كانت لسفينة تقوم بالإبحار من المياه الإقليمية لدولة باتجاه المياه الإقليمية لدولة أخرى أو في أعالي البحار))^(١).

ولكن بغض النظر عن ذكر الدافع من وراء الفعل أم لا، يؤخذ على هذا التعريف أنه غير منطقي ويمكن أن يصلح كأمثلة لأنواع من الجرائم يمكن أن تقع في البحار، فهل من المعقول اعتبار جريمة قتل أو جرح عادية ضد شخص على متن سفينة ما سواء كانت تبحر في المياه الإقليمية أم أعالي البحار من قبيل الجرائم الإرهابية؟

ج - مناقشة الاتجاهين السابقين:

بعد عرضنا لكلا الاتجاهين السابقين فإننا نفضل الأخذ بالاتجاه الأول وهو الاتجاه المعنوي أو الغائي، حيث أننا نشايح الرأي القائل بأن للإرهاب قصداً إضافياً يميزه عن الجرائم العادية (غير السياسية) والمشبهة له من حيث الوقائع المادية، وهذا

(١) Graham Gerard Ong - Ships Can Be Dangerous Too : Coupling Piracy and MaritimeTerrorism in Southeast Asia's - 2004 - Institute of Southeast Asian Studies - p 17.

القصد هو العمل السياسي والذي لولاه لما وقع الفعل أصلاً^(١)، فالمساواة بين أعمال العنف التي تخلق الرعب بين الناس أو تعرض حياتهم للخطر أيّاً كان باعثها وجعلها جميعاً تصب في بوتقة الإرهاب أمر غير مقبول، فهناك الكثير من الجرائم العادية والتي تخلق الرعب والهلع في قلوب الناس لا تدخل في نطاق مفهوم الإرهاب، ومثالها الجرائم المتكررة كقتل العجائز بقصد السرقة وأعمال الجريمة المنظمة وغيرها^(٢)، وعلى سبيل المثال أيضاً لم يعتبر مجموعة من السكارى ألقوا قنابل مولتوف في ملهى ليلي في مدينة مونتريال بعد طردهم منه ليلة ١٠ تشرين الأول ١٩٨٢ من قبيل الإرهابيين^(٣)، ومما يدعم وجهة نظرنا هذه هو دراسة قام بها الفقيه هوفمان (Hoffman) حول العناصر الرئيسية التي يتم الاستناد إليها عادةً في التعاريف التي تناولت الإرهاب، وقد تمت الدراسة على ١٠٩ تعريف مختلف للإرهاب بينت في نتائجها أن حوالي ٦٥% من مجموع التعاريف المدروسة تركز على الغرض السياسي كعنصر هام في تعريف الإرهاب^(٤).

ثانياً - أوجه الشبه بين القرصنة البحرية والإرهاب:

على الرغم من وجود بعض التداخل بين القرصنة البحرية والإرهاب إلا أن هذا التداخل سطحي وغير عميق، وإذا حاولنا الوقوف على أوجه الشبه بين القرصنة والإرهاب نجدها كالتالي:

-
- (١) د. أمل يازجي ، د. محمد عزيز شكري - المرجع السابق - ص ١٧-١٨.
 - (٢) د. أمل يازجي ، د. محمد عزيز شكري - المرجع السابق - ص ٦٦.
 - (٣) د. مصطفى مصباح دباره - الإرهاب- مفهومه وأهم جرائمه في القانون الدولي الجنائي - منشورات جامعة قارينوس - الطبعة الأولى - ١٩٩٠ - ص ١٣٠.

(٤) Bruce Hoffman - Inside Terrorism - Columbia University Press - New York (٤) - p34. - 2006.

- ١- كل من الإرهاب والقرصنة جريمة يدينها المجتمع الدولي.
- ٢- كل من الإرهابيين والقرصنة خارجون على الدولة ويستهدفون المدنيين.
- ٣- يتضمن كل من الإرهاب والقرصنة البحرية انتهاكاً لحقوق الإنسان وامتثالاً للقيم الإنسانية فهما قد يوجهان إلى مدنيين شيوخاً ونساءً وأطفالاً بهدف التخويف للوصول إلى الأهداف المقصودة^(١).

٤- صفة العنف أو التهديد به: حيث تتصف الجرائم الإرهابية بأنها من جرائم العنف فهذه الصفة هي التي تجعل من هذه الطائفة من الجرائم مخيفة ومرعبة، كما أن القرصنة تعد من أعمال العنف ففيها استخدام للقوة وشدة البطش على نحو يخيف المجني عليهم ويرعبهم ويقهر قوتهم، ويمكن القول بأن للعنف في القرصنة معنى أعمق وأشد لكونها تقع - كما أوضحنا سابقاً - في مكان بعيد (أعالي البحار) يتعذر على المجني عليهم أن يستغيثوا أو يستجدوا بالغير، وهذا يعني أن عنصر العنف هو جوهر الجرائم الإرهابية وهو كذلك في جرائم القرصنة^(٢).

٥- يشير البعض إلى أن القرصنة والإرهاب قد يرتبطان من الناحية الاقتصادية، وذلك عندما تستخدم العائدات الناتجة عن عمليات القرصنة الناجحة في تمويل ودعم العمليات الإرهابية^(٣)، ففي القرصنة قرابة سواحل الصومال يدّعي البعض بأن القراصنة الصوماليين يمولون منظمات إرهابية إسلامية وأن هنالك علاقة متبادلة بين القراصنة ومجموعة الشباب الإسلامية حيث يقوم القراصنة بتدريب

(١) د. محمد بن عبد الله العميري - موقف الإسلام من الإرهاب - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ٢٠٠٤ - ص ١٨٧.

(٢) د. علي حسن الشرفي - المرجع السابق - ص ٢٨.

(٣) James J. F. Forest - Countering Terrorism and Insurgency in the 21st Century: International Perspectives - London - Praeger Security International - 2007 - p714.

الجناح البحري لمجموعة الشباب ويمدونهم بالمال والسلاح^(١).

ولكننا نرى أن هذا الأمر مفترض ولا توجد إثباتات قاطعة حتى الآن تدل على دعم القرصنة للإرهاب، فمن خلال تحليل الوقائع التي تجري في الصومال نجد أن القرصنة هناك أمر مختلف عن الإرهاب، فأفعال الاعتداء تتم بغرض اقتصادي وشخصي بحت، ولو كان للقرصنة ارتباط بالإرهاب في تلك الدولة لرأينا عمليات تفجير للسفن وقتل للركاب بدلاً من اختطاف الرهائن والحصول على الفدية المطلوبة ومن ثم إطلاق سراحهم.

ثالثاً - أوجه الاختلاف بين القرصنة والإرهاب:

بعد مناقشتنا لمفهوم الإرهاب واعتمادنا الاتجاه الغائي الذي يشترط توافر الباعث السياسي أو العقائدي أو الديني فإننا نلاحظ وجود فروق واضحة وجوهرية بين كل من القرصنة البحرية والإرهاب نبينها على التوالي:

- ١- إن أعمال العنف في القرصنة البحرية ترتكب لتحقيق أهداف خاصة بينما يُرتكب الإرهاب لتحقيق أهداف عامة سواء كانت سياسية أو عقائدية أو دينية^(٢).
- ٢- ترتكب القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في منطقة لا تخضع لسيادة أي دولة أما الإرهاب فهو يتم في البحر أو البر أو الجو^(٣).
- ٣- ترتكب أعمال القرصنة البحرية في الغالب ضد السفن الخاصة، بينما يتوجه

(١) أشار تقرير (Chatham House) إلى أن أموال الفدية التي حصل عليها قراصنة الصومال خلال عام ٢٠٠٩ تتراوح بين ١٨ و ٣٠ مليون دولار وتستخدم في تمويل الحرب في الصومال. أنظر:

Roger Medelton – Op.cit – p 5.

(٢) من أمثلة الأهداف السياسية: التعبير عن الاحتجاج على أوضاع اقتصادية أو سياسية أو اجتماعية غير مرضية، الإعلان عن قضية معينة والإعلام عنها على نطاق واسع بحيث تدفع هذه القضية إلى دائرة الضوء، هدم وزعزعة ثقة الجمهور في الحكومة وسلطات الأمن، بث روح الكراهية بين طبقات المجتمع، تحرير أعضاء منظمة أو جماعة معتقلين...الخ.

(٣) د. بهجت عبد الله قايد - المرجع السابق - ص ٢٦.

- الإرهاب في البحر عادةً إلى السفن العامة التابعة لحكومة الدولة المستهدفة.
- ٤- إن الإرهاب يمكن أن تقوم به حكومات وإدارات بعض الدول عن طريق أجهزتها الأمنية الداخلية أو الخارجية (إرهاب الدولة)^(١) ، بينما القرصنة البحرية لا يقوم بها إلا أفراد لحسابهم الخاص.
- ٥- يترك فعل القرصنة تأثيراً نفسياً له نطاق محدد وعادةً لا يتجاوز نطاق الضحايا، بينما يترك الفعل الإرهابي تأثيراً نفسياً ليس له نطاق محدد ويتجاوز ضحايا العمليات الإرهابية ليؤثر في سلوك الضحايا المحتملين الآخرين بهدف ممارسة الضغوط عليهم للتخلي عن قرار أو موقف ما أو لإظهار الكيان السياسي بمظهر الضعف والعجز^(٢).
- ٦- يسعى الإرهابيون لجذب الانتباه نحو قضيتهم، كما أنهم يسعون لإحداث أكبر قدر ممكن من الضرر والأذى، بينما - على العكس - يتجنب القراصنة لفت الانتباه ولا يحدثون الضرر والأذى إلا بالقدر الذي يمكنهم من إنجاز هدفهم^(٣).

رابعاً- نتائج التفرقة بين القرصنة البحرية والإرهاب:

- تتجلى الفائدة في التفرقة بين القرصنة والإرهاب بعدة أمور يمكن إجمالها فيما يلي:
- ١- إن الاختصاص القضائي في القرصنة هو اختصاص عالمي، بينما في

(١) يعرف البعض إرهاب الدولة بأنه (قيام القوات المسلحة النظامية لدولة من الدول بشن هجوم أو هجمات على دولة أو دول أخرى أو ممتلكاتها، بهدف خلق حالة من الرعب والهلع في ذهن قادة وسكان الدولة المعتدى عليها، من أجل تحقيق أهداف سياسية معينة). أنظر: د.محمد فتحي عيد - واقع الإرهاب في الوطن العربي- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض- ١٩٩٩ - ص ٤٠

(٢) د. أحمد فلاح العموش - أسباب انتشار ظاهرة الإرهاب، مكافحة الإرهاب - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ١٩٩٩ - ص ٧٧.

(٣) Mark J. Valenciam – Op.cit – p 85.

الإرهاب فإن الاختصاص القضائي مقيد باتفاقيات معينة وظروف معينة تتعلق بالاتفاقيات الدولية المختصة بهذا الشأن.

٢- عدم انطباق القرارات الدولية المتعلقة بالإرهاب على القرصنة، مثل قرار مجلس الأمن ١٣٧٣ لعام ٢٠٠١، والقرار ١٥٢٦ لعام ٢٠٠٤، والقرار ١٧٣٥ لعام ٢٠٠٦ وغيرها من القرارات.

٣- عدم اعتبار دفع الفدية إلى القراصنة عمل غير قانوني، على العكس من دفع الفدية للإرهابيين حيث تعد حينذاك مجرمة باعتبارها تمويلاً للإرهاب^(١).

الفرع الثاني

التمييز بين القرصنة البحرية واختطاف الطائرات (القرصنة الجوية)

هناك اتجاه في القانون الدولي يشير إلى أن القرصنة الجوية تشكل نوعاً خاصاً من أنواع القرصنة البحرية، وبالتالي ينادي أنصار هذا الاتجاه إلى قياس الأحكام الخاصة بالقرصنة البحرية على القرصنة الجوية^(٢).

وسنقوم فيما يلي بتوضيح أوجه الشبه والخلاف بين هاتين الجريمتين من وجهة نظر القانون الدولي، ويقتضي هذا التوضيح أن نبدأ بتعريف جريمة اختطاف الطائرات ثم ننتقل إلى بيان النواحي المشتركة والمختلفة بينهما.

أولاً- تعريف القرصنة الجوية:

١- تعريف اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣:

(١) أنظر الفقرة (٥) من قرار مجلس الأمن ١٩٠٤ لعام ٢٠٠٩. أنظر الوثيقة: S/RES/1904
(٢) وقد سار على هذا النحو معهد القانون الدولي في تقريره السنوي لعام ١٩٧٠، وكذلك صدر تشريع في الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٧١ يجعل من خطف الطائرات عملاً من أعمال القرصنة. أنظر: الأخضر دهمي - المرجع السابق - ص ١٢٠. أنظر أيضاً: هيثم أحمد الناصري - المرجع السابق - ص ٢٠٤.

تنص المادة (١١) من هذه الاتفاقية على أنه:

((١- إذا ارتكب شخص ما على متن طائرة في حالة طيران عن طريق القوة أو التهديد باستخدامها فعل التدخل في استعمال الطائرة أو الاستيلاء عليها أو ممارسة السيطرة غير المشروعة على الطائرة أو إذا شرع في ارتكاب مثل ذلك الفعل، فإن على الدول المتعاقدة أن تتخذ جميع التدابير المناسبة لإعادة السيطرة على الطائرة إلى قائدها الشرعي أو للمحافظة على سيطرته عليها.

٢- في الحالات المشار إليها في الفقرة السابقة، على الدولة المتعاقدة التي تهبط فيها الطائرة أن تسمح لركابها وملاحيها بمواصلة رحلتهم في أقرب وقت ممكن، وعليها أن تعيد الطائرة وحمولتها إلى الأشخاص الذين لهم الحق في تملكها بمقتضى القانون)).

٢- تعريف اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠:

تعرف اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ والمتعلقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات في مادتها الأولى (جريمة اختطاف الطائرات) على أنها:

((أ- قيام أي شخص على متن الطائرة وهي في حالة طيران بغير حق مشروع، بالقوة أو التهديد باستعمالها أو باستعمال أي شكل آخر من أشكال الإكراه بالاستيلاء على الطائرة أو ممارسة سيطرته عليها أو الشروع في ارتكاب أي من هذه الأفعال.

ب- أو يشترك مع أي شخص يقوم أو يشرع في ارتكاب أي من هذه الأفعال، يعد مرتكباً لإحدى الجرائم التي يطلق عليها فيما بعد "الجريمة").

ومن خلال التعريفين السابقين بالإضافة إلى تعريف اتفاقية مونتريال المتعلقة بالجرائم المرتكبة ضد أمن الطيران المدني لعام ١٩٧١ يستنتج بعض الفقهاء^(١)

(١) أسامة مصطفى مضوي - جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي والفقهاء الإسلامي - دراسة مقارنة - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٣ - ص ٥١ - ٥٨.

العناصر المكونة لجريمة اختطاف الطائرات وهي:

- ١- أن يكون العمل الذي قام به المختطف غير مشروع.
- ٢- استخدام العنف أو التهديد باستخدامه.
- ٣- أن يقع الفعل الإجرامي على متن الطائرة.
- ٤- أن يقع الفعل غير المشروع أثناء الطيران.
- ٥- أن يكون الغرض من العمل هو الاستيلاء على الطائرة أو التحكم فيها بأية صورة كانت.

ثانياً- أوجه الشبه بين القرصنة الجوية والقرصنة البحرية:

- إن المقارنة بين التعريف بالأفعال التي تكون جريمة اختطاف الطائرات حسب ما وردت في اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ وبين تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار والذي اعتمدناه في بحثنا هذا، تدلنا على أن :
- ١- كلا الجريمتين تنطويان على تدخل غير شرعي عن طريق العنف والإكراه أو التهديد بهما في وسائل المواصلات الدولية.
 - ٢- يحرص المجتمع الدولي في كلا الجريمتين على قمعهما وتأمين سلامة المواصلات الدولية.
- ولكن مع هذا الشبه هناك جوانب اختلاف جوهريّة بين كل من القرصنة الجوية والقرصنة البحرية.

ثالثاً- أوجه الاختلاف بين القرصنة الجوية والقرصنة البحرية:

- ١- تقع القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة، أما اختطاف الطائرات فإنه يرتكب في الأغلب بشكل كلي أو جزئي ضمن الإقليم الجوي أو الأرضي لدولة معينة أو أكثر، وحتى في الحالات القليلة التي يبدأ فيها اختطاف الطائرة خارج الفضاء الجوي الوطني الذي يعلو أعالي البحار فإن

لاختطاف الطائرة صفة الجريمة المستمرة، ومن ثم يستمر الاختطاف في حالة نجاحه إلى أن تهبط الطائرة على أرض تقع داخل إقليم إحدى الدول^(١).

٢- تشترط اتفاقية قانون البحار في جريمة القرصنة أن يكون الاعتداء موجهاً من سفينة ضد سفينة أخرى، بينما تشترط كل من اتفاقية طوكيو لعام ١٩٦٣ واتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ أن يقوم بالأفعال المنصوص عليها شخص على متن طائرة وهي في حالة طيران^(٢).

٣- غالباً ما تكون الأغراض المتوخاة من اختطاف الطائرات هي أغراض سياسية (عامة)^(٣) على عكس القرصنة البحرية التي ترتكب فقط من أجل تحقيق أغراض خاصة بمرتكبيها.

ونظراً لأوجه الخلاف السابقة فإنني أخالف الرأي الذي يحاول قياس جريمة اختطاف الطائرات على جريمة القرصنة البحرية، وأرى أن جريمة اختطاف الطائرات هي جريمة متفردة ومستقلة بذاتها وليست من قبيل القرصنة البحرية والدليل على ذلك أنه تم تناولها في ثلاث اتفاقيات دولية (طوكيو - لاهاي - مونتريال) ولم تتطرق أي منها إلى القرصنة البحرية لا من قريب ولا من بعيد.

(١) هيثم أحمد الناصري - المرجع السابق - ص ٢١٢ وما بعدها.

(٢) المرجع السابق - ص ٢١٩ - ٢٢٠.

(٣) يؤيد ذلك تقرير أعدته منظمة الشرطة الجنائية الدولية (الانتربول) في تاريخ ٧ كانون الثاني ١٩٧٠، حيث جاء فيه أن نسبة حوادث اختطاف الطائرات التي نشأت عن باعث سياسي كانت ٦٤,٤ %.

أنظر: المرجع السابق - ص ٩.

الفرع الثالث

التمييز بين القرصنة البحرية وأعمال الثوار

تختلف القرصنة البحرية عن أعمال الثوار في أن القرصنة عمل غير مشروع لا أساس له من القانون، أما أعمال الثوار فقد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي توجه إليها هذه الأعمال، وفي هذه الحالة يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق قبل الدولة التي اعترفت بالثورة، وأهمها حق أخذ الغنائم وحق الزيارة والتفتيش والحصر البحري، وتبعاً لذلك لا يمكن اعتبار سفن الثوار في هذا الفرض سفن قرصنة^(١)، أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة ففي هذه الحالة يفرق بعض الفقهاء بين فرضين اثنين:

الفرض الأول: يتعلق بالثوار الذين يوجهون أعمالهم ضد سفن الدولة النائرين عليها، وفي هذه الحالة لا يعد عملهم قرصنة بحرية ولا يجوز للدول الأخرى أن تتدخل في تلك العمليات طالما أن الثوار لا يعتدون على سفن الآخرين ولم تدخل سفنهم إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى، وهذه الحالة أشبه بحالة المنازعات المسلحة غير الدولية التي يقوم بها ثوار تحت قيادة معينة وعلى إقليم دولتهم مع استخدام الأسلحة، وبالتالي تخضع لبروتوكول ١٩٧٧ الملحق باتفاقيات جنيف الأربع لعام ١٩٤٩^(٢)، والفرض السابق أخذت به إنجلترا وقبِلت به الكثير من الدول، فمثلاً أصدرت الحكومة البريطانية تعليمات لوحدها البحرية بعدم التدخل عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجة على الرغم من أن الحكومة الإسبانية أعلنت أن الثوار قرصنة^(٣)، كما أخذت بهذا الرأي كلية هارفرد في مسودتها فرأت أنه بالرغم من وجود بعض الوجهة في اعتبار الأشخاص غير

(١) د. بهجت عبد الله قايد - المرجع السابق - ص ٢٥-٢٦.

(٢) د. عبد المنعم داود - المرجع السابق - ص ٢٤٣.

(٣) المرجع السابق - ص ٢٤٣.

المعترف لهم بصفة الثوار من قبيل قراصنة البحر، يجب مع ذلك أن يفضل المذهب الذي يقصر وصف القرصنة على الأعمال التي ترتكب لأغراض خاصة فحسب^(١).

الفرض الثاني: وهو الذي يوجه فيه الثوار أعمال العنف إلى السفن التابعة لدولة أخرى، فإن هذه الأعمال يعتبرها البعض من قبيل القرصنة ما دام أنها تمس الحياة أو المال لأنها في هذه الحالة ستهدد أمن وسلامة المواصلات في البحر. على أن الكثير من المحاكم الوطنية لعدد من الدول لم تميز بين الفرضين السابقين فاعتبرت أن أعمال الثوار غير المعترف بهم - سواء وُجِّهت إلى سفن دولتهم أو إلى سفن أخرى - تشكل قرصنة بحرية، وخير مثال على ذلك ما قضت به محكمة منطقة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية باعتبار السفينة أمبروسو لايت (The Ambrose Light) سفينة قرصنة، وملخص القضية أن مركباً حربياً أمريكياً كان قد استولى على تلك السفينة في سنة ١٨٨٥ في البحر الكاريبي وكانت تلك السفينة ترفع علماً أجنبياً، فلما اقترب منها المركب الحربي رفعت علم كولومبيا، ودلت أوراقها أنها كانت مكلفة بأعمال حرية بإذن من الثوار في كولومبيا، ثم أكرهت السفينة المقبوض عليها على الوصول إلى نيويورك لمحاكمتها، ودل التحقيق على أن السفينة لم ترتكب ولم يكن في نيتها أن ترتكب أي عمل عدائي أو سلب ضد أية جهة غير الحكومة الكولومبية، ومع ذلك قضت المحكمة بمصادرة السفينة باعتبارها سفينة قرصنة، غير أن الحكومة الأمريكية اعترفت بالثورة القائمة في كولومبيا كحالة حرب، كما اعترفت للثوار بصفة المحاربين وبناءً على ذلك تم الإفراج عن السفينة^(٢).

بالإضافة إلى ذلك نجد الحكم الذي أصدره القاضي الإنجليزي لشيغتون

(١) المرجع السابق - ص ٢٤٤ .

(٢) المرجع السابق - ص ٢١٦ .

(Dr.Lushigton) في قضية قراصنة ماجلان(The Magellan Pirates)، وملخص القضية أن ثوار تشيلييين استولوا على سفينتين في ميناء تشيلي وقتلوا عدداً من الأشخاص الذين كانوا على ظهرها، ثم استولت بعد ذلك على تلك السفينتين في أعالي البحار سفينة بريطانية، وقد اعتبر القاضي أن ما وقع من قتل ونهب في الميناء عملاً من أعمال القرصنة البحرية على اعتبار أن حيازة السفينتين في البحر كانت حيازة ينطبق عليها وصف القرصنة البحرية وذلك استمراراً للقتل والنهب وذكر القاضي أيضاً أنه (لا يترتب على كون الأشخاص ثواراً أن لهم أن يرتكبوا أعمال العنف ضد السلطات الحاكمة في بلدهم، وأن لا يكونوا قراصنة - بالنسبة للأعمال التي ارتكبوها ضد الأشخاص الآخرين - بالإضافة إلى كونهم ثواراً)^(١).

كما أصدرت محكمة أمريكية في سنة ١٨٨٥ حكماً قالت فيه أن الثوار الذين لم تعترف بهم أبداً أية دولة، لا يمكن اعتبارهم دولة ذات سيادة من وجهة نظر القانون الدولي ومن ثم يجب اعتبار السفن التي يرسلونها لارتكاب أعمال العنف في البحار العالية بمثابة السفن التي تقوم بأعمال القرصنة^(٢).

(١) المرجع السابق - ص ٢١٥ .

(٢) المرجع السابق - ص ٢١٥ .

الفصل الثاني

آليات مكافحة القرصنة البحرية

الفصل الثاني

آليات مكافحة القرصنة البحرية

لقد اكتسب التعاون الدولي في مجال مكافحة الجريمة ثوباً خاصاً من الأهمية والأولوية في العلاقات الدولية وخصوصاً في مجال الجرائم الدولية، تلك الجرائم التي تتجاوز آثارها الخطيرة حدود الدولة الواحدة ويمتد وبهاها متعدياً الحدود المصطنعة بين دول العالم.

ولما كانت القرصنة البحرية تأتي في مقدمة الجرائم من هذا القبيل فقد كان لازماً أن تحظى بنصيب وافر من التعاون والتضافر في الجهود والتنسيق بين كافة الدول بلوغاً إلى الهدف المشترك في التصدي لها والحد من انتشارها على نحو فعال بما يحقق أمن وسلامة النقل البحري والتجارة العالمية، وهذا التعاون لا يمكن أن يكون بصورة عشوائية ومن غير تنسيق، فلا بد من آليات محددة وفاعلة لتحقيقه سواء كانت على المستوى الدولي أم على المستوى الإقليمي، لذلك وفي إطار البحث في آليات التعاون لقمع القرصنة البحرية سنقوم في هذا الفصل باستعراض الآليات الدولية والإقليمية لمكافحة هذه الجريمة، ومن ثم نقوم بسبر أغوار الخيارات الموجودة في القانون الدولي، بالإضافة إلى استعراض الحلول المقترحة من جانبنا لمكافحة هذه الجريمة، وذلك وفق التقسيمات التالية:

المبحث الأول: الآليات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الثاني: الآليات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية.

المبحث الثالث: الآليات المقترحة لمكافحة القرصنة البحرية بشكل فعال.

المبحث الأول: الآليات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

تعد القرصنة البحرية جريمة دولية ذات طابع خاص فهي تقع في أعالي البحار، وهذه المناطق كما هو معروف هي مناطق بعيدة عن سلطان الدول ورعايتها، وينطبق عليها المثل القائل (البعيد عن العين بعيد عن الاهتمام)، بعكس بقية الجرائم التي ترتكب في أقاليم دول معينة تحكمها حكومات قادرة - إلى حد ما - على التعامل مع الأنشطة الإجرامية التي تقع في إقليمها عن طريق القوانين النافذة فيها وأجهزة الشرطة والمحاكم التي تعمل على إنفاذ تلك القوانين.

وبناءً على هذا الطابع الخاص لجريمة القرصنة البحرية فإن الدول قد كرست مبدأ الاختصاص العالمي للقبض على القراصنة، وعقدت عدداً من المعاهدات الدولية التي تحكم هذه الجريمة على المستوى الدولي أبرزها اتفاقية قانون البحار واتفاقية سلامة الملاحة البحرية، وبالتوازي مع ذلك فإن عدداً من المنظمات الدولية بذلت جهوداً كبيرة في محاربة القرصنة البحرية، وقد تصاعدت هذه الجهود وبرزت بشكل واضح بمناسبة تزايد أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال.

وبناءً على ما سبق سنقوم بدراسة هذا المبحث من خلال المطالب الآتية:

المطلب الأول: الاختصاص العالمي وتطبيقه على القرصنة البحرية.

المطلب الثاني: آليات الاتفاقيات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

المطلب الثالث: جهود المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: الاختصاص العالمي وتطبيقه على القرصنة البحرية

تمارس الدول اختصاصاتها في مجال القانون الجنائي بناءً على أربعة مبادئ هي: الاختصاص الإقليمي^(١)، والاختصاص الشخصي^(٢)، والاختصاص العيني (الوقائي)^(٣)، والاختصاص العالمي.

(١) يعرف مبدأ الإقليمية القانون الجنائي بأنه: تطبيق التشريع الجنائي الوطني على كافة الجرائم المرتكبة على إقليم الدولة بصرف النظر عن جنسية الجاني أو المجني عليه، حيث يستوي أن يكون وطنياً أو أجنبياً، وبصرف النظر عن المصلحة التي أهدرتها الجريمة، ولو كانت مصلحة تخص دولة أجنبية، وأساس مبدأ الإقليمية قائم على فكرة سيادة الدولة وما يتبعه من حق في استقلالها في ممارسة وظائفها على إقليمها، ومبدأ الإقليمية هو الغالب والأكثر تطبيقاً، وذلك لأن الدولة التي وقعت فيها الجريمة تعتبر المكان الأفضل لجمع الأدلة وتأمين الشهود وتنفيذ الأحكام وإيصال رسالة العدالة إلى المتهم والضحايا والمجتمعات المتضررة.

- أنظر: د. رفعت رشوان - مبدأ إقليمية قانون العقوبات في ضوء قواعد القانون الجنائي الداخلي والدولي - دار الجامعة الجديدة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٨ - ص ١٣.

- أنظر أيضاً: د. عبد الواحد الفار - المرجع السابق - ص ٥٨٣.

- أنظر أيضاً: الجمعية العامة - الدورة الخامسة والستون - نطاق مبدأ الولاية القضائية العالمية وتطبيقه - تقرير الأمين العام المعد استناداً إلى تعليقات الحكومات وملاحظاتها - الوثيقة A/65/181.

(٢) يقصد بالاختصاص الشخصي تطبيق القانون الجنائي الوطني على كل من يحمل جنسية الدولة ولو ارتكب جريمته بالخارج (اختصاص إيجابي positive personality principle) وعلى كل جريمة يكون فيها المجني عليه منتماً لجنسية الدولة أي كانت جنسية الجاني وأينما وقعت الجريمة (اختصاص سلبي passive personality principle). ويقوم هذا المبدأ على رابطة الجنسية.

- أنظر: د. سالم محمد سليمان الأوجلي - المرجع السابق - ص ٣٩٠.

(٣) يقصد بالاختصاص العيني أو الوقائي (protective principle) تطبيق القانون الجنائي الوطني على كافة الجرائم الماسة بالمصالح الأساسية للدولة أي كان مكان ارتكابها أو جنسية مرتكبها، وتختلف التشريعات الجنائية في تحديد الجرائم التي تخضع لمبدأ العينية، فبعض التشريعات اتجهت إلى حصرها بجرائم معينة (كالجنايات المخلة بأمن الدولة وتزيف العملة... الخ) بينما ذهبت تشريعات أخرى إلى عدم حصر الجرائم التي يطبق بشأنها مبدأ العينية وبالتالي إعطاء القاضي سلطة تقديرية في كل واقعة على حدة وجعل الضابط في تطبيق مبدأ العينية هو حماية المصالح=

ويقصد بالاختصاص العالمي^(١)، ذلك المبدأ الذي يسمح للدولة أو يطالبها بإقامة دعوى قضائية جنائية فيما يختص بجرائم معينة بغض النظر عن مكان وقوع الجريمة أو جنسية مرتكبها أو جنسية المجني عليه^(٢).

ومع أن هذا المبدأ يخالف القواعد العادية للاختصاص الجنائي التي تستلزم صلة إقليمية أو شخصية بالجريمة أو بمرتكبها أو بالضحية، إلا أن الأساس الذي يقوم عليه يستند إلى أمرين:

=الأساسية للدولة.

- أنظر: د. محمود نجيب حسني - شرح قانون العقوبات - القسم العام - دار النهضة العربية - الطبعة السادسة - ١٩٨٩ - ص ١٣٣.
- أنظر أيضاً: د. سالم محمد سليمان الأوجلي - المرجع السابق - ص ٣٧٨-٣٨٣.
- (١) يطلق البعض على مبدأ الاختصاص العالمي اسم (مبدأ عالمية الحق في العقاب) . أنظر: د. عبد العزيز العشراوي - أبحاث في القانون الدولي الجنائي - دار هومه- الجزائر - ٢٠٠٦ - ص ١٩٥.
- (٢) كزافييه فيليب - مبادئ الاختصاص العالمي والتكامل وكيف يتوافق المبدأان - المجلة الدولية للصليب الأحمر - العدد ٨٦٢ - حزيران - ٢٠٠٦ - ص ٨٧.
- ونشير هنا إلى أنه وفي العام ٢٠٠٠ قام مجموعة من الفقهاء القانونيين بالالتقاء في جامعة (برنستون) للبحث في نظرية الاختصاص العالمي، وصدر عن هذا اللقاء وثيقة سميت بـ (مبادئ برنستون حول الاختصاص العالمي) ، وقد عُرِف الاختصاص العالمي في هذه الوثيقة على أنه: (الاختصاص الجنائي المبني فقط على طبيعة الجريمة بغض النظر عن مكان وقوعها أو جنسية مرتكبها أو جنسية ضحيتها وبغض النظر عن أي رابطة أخرى بالدولة التي تمارس هذا الاختصاص). ومن تعاريف مبدأ الاختصاص العالمي والتي تدور في نفس الفلك: (هو الولاية القضائية لمحاكمة الجرائم الجسيمة المرتكبة في الخارج بغض النظر عن قانون الدولة التي كانت مسرحاً للجريمة أو جنسية الجاني أو الضحية). أو (سلطة توجيه تهم جنائية إلى فرد بموجب القانون الوطني لأي دولة بغض النظر عن جنسيته أو عن الدولة التي ارتكبت فيها الجريمة). أنظر:

Marry Robinson - The Princeton Principles - Universal Jurisdiction-National Courts and the Prosecution of Serious Crimes Under International Law - University of Pennsylvania Press - USA -2004 - p30-.

الأول هو أن جرائم معينة^(١) قد تكون ضارة بالمصالح الدولية إلى درجة تسمح بتحويل الدول أو حتى إجبارها على إقامة دعوى قضائية على مرتكب الجريمة، **والثاني** أنه لا ينبغي توفير ملاذ آمن لمن يرتكب مثل هذه الجرائم^(٢)، وبمعنى آخر فإن الاختصاص العالمي ينظر إليه كآلية إضافية مكّلة لمنظومة العدالة الجنائية، فهي تكفل إمكانية اتخاذ دولة لإجراء نيابة عن المجتمع الدولي عندما ترتكب جريمة جسيمة موضع اهتمام دولي وتكون الدول الأخرى المختصة قضائياً غير قادرة على التصرف أو غير راغبة فيه، وتكون المحاكم الدولية مفتقرة إلى الولاية القضائية أو الوسائل العملية لمقاضاة الجاني^(٣).

ومصدر مبدأ الاختصاص العالمي يكون إما بناءً على عرف دولي (كممارسته بالنسبة للرق ولجريمة الإبادة الجماعية)^(٤) أو اتفاقية دولية (كاتفاقيات جنيف الأربع لعام ١٩٤٩ أو اتفاقية مناهضة التعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة لعام ١٩٨٤ أو الاتفاقية الدولية لحماية جميع الأشخاص من الاختفاء القسري لعام ٢٠٠٦) أو كليهما معاً (كالقرصنة البحرية). وتتخذ الدول مبدأ الاختصاص العالمي بمفهومين: ضيق وواسع، أما المفهوم الضيق والذي تأخذ به معظم الدول فتكون فيه الملاحقة القضائية رهناً بوجود الجاني المزعوم عند بدء الإجراءات في إقليم الدولة التي تؤكد الاختصاص، وإلا فإن

(١) يتضمن المبدأ الثاني من مبادئ (برنستون) بخصوص الاختصاص العالمي الجرائم الخطيرة بموجب القانون الدولي والتي يطبق فيها مبدأ الاختصاص العالمي وهي: القرصنة، الرق، جرائم الحرب، الجرائم ضد السلام، الجرائم ضد الإنسانية، الإبادة الجماعية، التعذيب. أنظر:

Marry Robinson – Op.cit -p31.

(٢) كزافيه فيليب - المرجع السابق - ص ٨٧.

(٣) أنظر الوثيقة A/65/181.

(٤) مع العلم أن هناك حكومات لبعض الدول مثل الصين وماليزيا تؤكد أن الاختصاص القضائي العالمي بموجب القانون الدولي العرفي لا يوجد إلا فيما يتعلق بالقرصنة البحرية. أنظر الوثيقة : A/65/181.

المدّعين العامين يقررون عدم المتابعة في حال كان الجاني المزعوم غائباً أو لا يتوقع حضوره، وأساس هذا المفهوم هو أن المحاكمات الغيابية تنافي الضمانات الدستورية بمحاكمة عادلة، في حين يتضمن المفهوم الواسع إمكانية رفع الدعوى في غياب الشخص الذي يجري البحث عنه أو الشخص المتهم (المحاكمة غيابياً)، وهذا المفهوم تأخذ به بعض الدول مثل سوريا وبلجيكا وإسبانيا وإنكلترا وكندا^(١).

ورغم صعوبات التطبيق المختلفة لمبدأ الاختصاص العالمي^(٢) إلا أننا سنقوم فيما يلي بدراسة كيفية تطبيق هذا المبدأ على جريمة القرصنة البحرية مشيرين إلى بعض القوانين الوطنية في هذا المجال وذلك في الفرعين التاليين.

الفرع الأول

كيفية تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي على القرصنة البحرية

كما قد خالصنا في الفصل الأول من هذه الرسالة إلى أن القرصنة البحرية جريمة دولية، وتأسيساً على ذلك فإن مكافحتها تكون من حق جميع الدول وليست الدول التي توجد السفينة قريبة من مياهها الإقليمية فحسب، ويكون الاختصاص القضائي بالنسبة لهذه الجريمة هو اختصاص عالمي فيجوز لأي دولة أن تقبض على السفن

(١) أنظر الوثيقة: A/65/181.

(٢) هناك عدد من العقوبات تعترض تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي، ويأتي في مقدمة هذه العقوبات مبدأ تسليم المجرمين، حيث تشترط أغلبية التشريعات المقارنة لممارسة مبدأ الاختصاص العالمي تعذر تسليم المتهم مما يجعل الاختصاص العالمي اختصاصاً احتياطياً وليس أصيلاً أي أنه يأتي في مرحلة تالية لنظام تسليم المجرمين. ومن العقوبات التي تعترض تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي أيضاً اشتراط بعض الدول لازدواجية التجريم من أجل تطبيق الاختصاص العالمي، فلكي يكون الفعل مشمولاً بالعقوبة في دولة المحاكمة ينبغي أيضاً أن يعاقب عليه القانون المعمول به في الإقليم الذي ارتكبت فيه الجريمة. أنظر:

د. سالم محمد سليمان الأوجلي - المرجع السابق - ص ٤٠٨-٤٠٩.

التي تعمل بالقرصنة بغض النظر عن جنسيتها، وأن تقبض على الأشخاص الموجودين عليها أيّاً كانت جنسياتهم وأياً كانت جنسية الضحايا، وذلك بشرط أن يتم القبض على القراصنة من قبل سفن أو طائرات حربية.

وهذا ما أكدته المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار بقولها: ((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 أو طائرة أخذت بطريق القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من ممتلكات. ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير من المتصرفين بحسن نية)).

وتوضيحاً لمبدأ الاختصاص العالمي في جريمة القرصنة البحرية نطرح المثال التالي:

إذا قام قراصنة من (الصومال) بمهاجمة سفينة ترفع علم (بنما) في منطقة أعالي البحار المواجهة لسواحل الصومال، وكانت هذه السفينة تحمل طاقم من جنسيات مختلفة (فلبينية وإيطالية وبرازيلية...) ووجدت سفينة حربية (سوريّة) سفينة القرصنة تلك بالصدفة فيحق لها أن تقبض على من فيها وتقتاد السفينة إلى الإقليم السوري وتحاكم القراصنة الصوماليين أمام المحاكم السورية وتطبق عليهم قانون العقوبات السوري، وذلك بالرغم من عدم وجود صلة بين السفينة السورية والسفينة الصومالية سوى أن الأولى قامت بالقبض على الثانية.

ويستتبع الأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة لجريمة القرصنة البحرية تخويل الدول التي يدخل مرتكب فعل القرصنة إلى أرضها أن تقوم بمحاكمته أو تسليمه لدولة أخرى^(١)، ويستتبع هذا المبدأ أيضاً أن الدولة التي يحمل القرصان جنسيتها لا

(١) Africa Programme and International Law Conference Report – Op.cit – p 31.

تستطيع الاحتجاج على اعتقال دولة أخرى له ولا المطالبة بالحماية الدبلوماسية عنه، فهذه الأخيرة تتطلب شرطاً يعرف باسم شرط الأيدي النظيفة^(١) ومن البديهي أن القرصان لا يتمتع بمثل هذا الشرط .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن ممارسة الاختصاص العالمي بالنسبة لجرائم القرصنة البحرية جاء اختيارياً أو حقاً للدول وليس إلزامياً أو واجباً عليها، وذلك حسب ما جاء في المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار والتي أشرنا إليها سابقاً حيث نصت على أنه (يجوز لكل دولة...)، وبالتالي فإن الدول غير مجبرة على الأخذ بالاختصاص العالمي ومحاكمة القراصنة الذين قبضت عليهم أمام محاكمها الوطنية وسلطتها في ذلك سلطة تقديرية ولا تكون قد أخلّت بالتزاماتها الدولية في حال لم تقم بمحاكمتهم، ولكن في هذه الحالة على الدولة التي قبضت على القراصنة ولا تريد محاكمتهم أمام محاكمها بموجب الاختصاص العالمي أن تقوم بتسليمهم إلى الدول التي ينتمون إليها بجنسيتهم - على حد قول البعض -^(٢).

ونحن نؤيد الرأي السابق لأنه من غير المنطقي أن يبقى القراصنة طلقاء ولا تتم محاكمتهم، كما أننا يجب أن نفسر المادة (١٠٥) في ضوء المادة (١٠٠) التي سنتحدث عنها لاحقاً والتي تنص على واجب الدول في التعاون إلى أقصى حد

(١) يعتبر هذا الشرط - عند جانب كبير من الفقه - واحداً من شروط الحماية الدبلوماسية، ومقتضاه أن الفرد لا يعتبر جديراً بالحماية الدبلوماسية ما لم تكن يدها نظيفتان (أي يجب على الفرد عدم الإخلال بالقانون الداخلي للدولة التي يقيم فيها ، وعدم انتهاج سلوك يتعارض مع القانون الدولي وعدم إخفائه لجنسيته الأجنبية)، ويستمد شرط الأيدي النظيفة أساسه من القاعدة القانونية التي تقول (ليس لأحد أن يفيد من باطل صدر عنه - *nullus commodum capere potest*). أنظر: جون دوغارد - التقرير السادس عن الحماية الدبلوماسية - لجنة القانون الدولي - الدورة ٥٧ - الوثيقة: A/CN.4/546

(٢) James Thuo Gathii - Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured by Third States Under Kenyan and International Law- Loy. L.A. Int'l & Comp. L. Rev - p104.

ممکن في قمع القرصنة.

ولكن المشكلة تثور في حال كانت الدولة التي ينتمي إليها القراصنة غير قادرة أو غير راغبة في محاكمة القراصنة الذين ينتمون إليها بجنسياتهم، وهذا ما سنتطرق إليه عند بحثنا للوسائل الكفيلة بمحاكمة القراصنة سواء عن طريق المحكمة الجنائية الدولية أو إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة أو حتى عن طريق تسليم القراصنة إلى دول أخرى لمحاكمتهم فيها.

وسنتناول فيما يلي مسوغات الأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة للقرصنة البحرية ومعوقات تطبيقه على هذه الجريمة وسنلقي الضوء أخيراً على السفن التي يحق لها الاستناد إلى هذا الاختصاص من أجل القبض على القراصنة.

أولاً - مسوغات الأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة للقرصنة البحرية:

١- عدم خضوع أعالي البحار لولاية دولة معينة وبالتالي استحالة تطبيق مبدأ الاختصاص الإقليمي على جرائم القرصنة البحرية.

٢- يُحرّم القرصان من حماية الدولة التي ينتمي إليها باعتباره مجرمًا دوليًا وعدوًا للجنس البشري (*Hostis Humani Generis*)^(١)، فهذه العبارة أتت - بتقديرنا - من كون القرصان لا يميز بين ضحاياه من حيث الجنسية فالمهم

(١) تطرق الفقيه (غروشيوس) إلى هذا الأمر عندما قال : إن المواطنين الذين يرتكبون القرصنة في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة يصبحون دون أية حماية لأي دولة ويعتبرون أعداء للجنس البشري. أنظر: www.e-ir.info/?p=3290&article2pdf=1 تاريخ الزيارة ٢٩/٥/٢٠١٠. وهذا ما أكدته المحكمة الدائمة للعدل الدولي في قضية SS Lotus المشهورة بين فرنسا وتركيا عندما قالت:

“As the scene of the pirate’s operations is the high seas, which is not the right or duty of any nation to police, he is denied the protection of the flag which he may carry, and is treated as an outlaw, as the enemy of all mankind – *hostis humani generis*– whom any nation may in the interest of all capture and punish.”

أنظر:

William A. Schabas - International crimes - Routledge Handbook of International Law- published by Routledge – 2009 - p269.

عنده هو الكسب المادي فقط، وبالتالي فهو ليس عدواً لدولة محددة أو رعاياها وإنما هو عدو لجميع البشر، وهذا الأمر تؤكدته هجمات القراصنة في جنوب شرق آسيا وقبالة سواحل الصومال فالضحايا من جنسيات مختلفة، منها الصومالي والمصري والبريطاني والأمريكي والياباني والسوري^(١)... الخ. كما أن حادثة قرصنة واحدة قد تؤثر في أكثر من دولة (كالدولة التي ترفع السفينة علمها والدول التي ينتمي إليها طاقم وركاب السفينة المختطفة وأيضاً الدول التي ينتمي إليها مالكو السفينة.... الخ).

٣- إن القرصنة البحرية كما يقول البعض - وبحق - تجرّد السفينة والقرصان من الجنسية وليس المقصود بالتجريد من الجنسية فقدّها كاملاً بالنسبة إلى جميع آثارها القانونية، وإنما المقصود هنا هو التجريد فقط من حيث الاختصاص القانوني بنظر جريمة القرصنة والحكم فيها^(٢)، وبعبارة أخرى يمكننا القول بأن القرصنة تجرّد السفينة من حماية الدولة التي تحمل علمها.

(١) تأثرت سوريا - كأغلب دول العالم - بأعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال، ففي ٥ آب ٢٠١٠ اختطفت مجموعة من القراصنة الصوماليين السفينة (نجمة سوريا) في خليج عدن والتي ترفع علم (سانت فنسنت والغرينادين) وعلى متنها ٢٢ بحاراً سورياً ومصريين، حيث أعلنت القوة الأوروبية آنذاك أن مجموعة من القراصنة تمكنوا من اختطاف سفينة شحن واقتادوا السفينة والرهائن إلى منطقة القرن الإفريقي. على أنه وبمساعي وزارة الخارجية السورية والمصرية مع نظيرتها في اليمن تم الإفراج عن السفينة بعد حوالي شهرين من عملية الاختطاف دون دفع أي فدية ودون أي يصاب أي من أفراد الطاقم بأذى.

أنظر : موقع غرفة الملاحه البحرية السورية:

<http://www.cos-sy.org/index.php?page=news&op=view&id=49>

ومن ضحايا القرصنة من السوريين - والذين نرفع لهم القبة احتراماً - نذكر هنا القبطان السوري الشجاع (نبيل حمادة) الذي استشهد بتاريخ ٢٤ أيلول ٢٠٠٩ وهو ينفذ سفينته من القرصنة أمام شواطئ مقديشو. أنظر: كلمة وزير النقل السوري - الدكتور يعرب بدر - أمام الجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية - لندن - ٢٤/١١/٢٠٠٩.

(٢) د. بهجت عبد الله قايد - المرجع السابق - ص ٤١.

٤- إن القبض على القراصنة وعقابهم لا يخدم دولة معينة بذاتها وإنما يحقق الفائدة لكافة دول المعمورة.

٥- إن عدم الأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة للقرصنة سيجعل من الصعوبة بمكان مكافحتها والقضاء عليها نظراً لإمكانية إفلات الجناة من العقوبة .

ولكن على الرغم من أن فكرة الاختصاص العالمي فكرة رائعة على المستوى النظري إلا أنها تصطدم ببعض الصعوبات عند تطبيقها على المستوى العملي.

ثانياً - معوقات تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة للقرصنة البحرية:
تتنوع الصعوبات التي تعترض تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي من الناحية العملية بالنسبة لجريمة القرصنة البحرية من دولة لأخرى^(١)، ويعد من أهم هذه الصعوبات ما يلي:

١ - المشكلة الدستورية والتشريعية:

تمنع دساتير عدد من الدول على جيوشها الاشتراك في قمع الجرائم العامة ومنها جريمة القرصنة في أعالي البحار^(٢)، ويقترح البعض لحل هذه المشكلة تبني تلك الدول لتشريعات خاصة ومحددة تنظم ممارسة الجيش لسلطات شرطية فيما يتعلق

(١) ما بين عامي ١٩٩٨ و ٢٠٠٩ كان هناك ١١٥٨ حادث قرصنة مبلغ عنه، ولكن لم يطبق مبدأ الاختصاص العالمي إلا على ١٧ حادث فقط. (أي بمعدل محاكمة واحدة لكل ٦٨ حادث) .
أنظر:

Eugene Kontorovich and Steven Art - an empirical examination of universal jurisdiction for piracy - the american journal of international law - Vol.104:436 - 2010 - p 444.

(٢) Agustín Blanco-Bazán1 - Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping – Seminar – IMO – UK – p2.

بقمع جريمة القرصنة البحرية^(١).

أما بالنسبة للتشريعات الداخلية فإن هناك عدداً من الدول كألمانيا والدانمارك لا تسمح قوانينها الوطنية بمحاكمة القرصنة إلا إذا هددوا مصالحها أو مواطنيها، كما أن الولايات المتحدة الأمريكية وعلى الرغم من اعتقالها لعدد كبير من القرصنة الصوماليين إلا أنها لم تحاكم أي قرصان صومالي على أراضيها إلا بعد الهجوم الذي قام به القرصنة الصوماليون على سفينة تحمل علمها وأخذ رهائن يحملون جنسيتها وهي حادثة السفينة (ألاباما)، والتي اعتقل على إثرها الصومالي (عبد الولي موسى) وهو يحاكم حالياً في نيويورك.

وعلى نحو مشابه سارت فرنسا عندما قامت بمحاكمة قرصنة صوماليين على أرضها تورطوا باختطاف يخت فرنسي^(٢). ويبدو أن هذه التحركات الجادة من الدول في إنقاذ الضحايا المختطفين من مواطنيها ومحاكمة المسؤولين عنها في محاكمها لها وجهان، وجه قانوني يستند إلى مبدأ الاختصاص الشخصي السلبي، ووجه سياسي يتجلى باستعراض عضلات هذه الدول وإظهار قدرتها أمام الرأي العام الداخلي على حماية مواطنيها في أي مكان كانوا في العالم، ففي كلتا الحادتين (حادثة ألاباما وحادثة اليخت الفرنسي) قام الرئيس الأمريكي أوباما والرئيس الفرنسي ساركوزي باستقبال وتهنئة المواطنين المحتجزين شخصياً.

٢ - تكلفة المحاكمة:

إن نقل المتهمين والشهود وتأمين الأدلة الكافية لمحاكم الدولة التي ألقت القبض على القرصنة سيكون باهظ التكاليف، هذا فضلاً عن تأمين المترجمين لكل من المتهمين والشهود، كما أن استدعاء ضباط السفن الحربية التي ألقت القبض على القرصنة للشهادة -بالنسبة للدول التي لا يسمح نظامها القضائي بالشهادة عن

(١) Agustín Blanco-Bazán1 – Op.cit – p 3.

(٢) <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7342292.stm> تاريخ الزيارة ٢٠١٠/١٠/٩

طريق الإقرار الكتابي ويتطلب حضور الشاهد بشكل شخصي أمام المحكمة - بشكل متكرر سوف يؤدي إلى إعاقة عملهم، بالإضافة إلى أن التعرف على المتهمين من قبل الضحايا سيكون أمراً صعباً للغاية؛ فطواقم السفن غالباً ما تكون من دول متعددة ومتباعدة، الأمر الذي يتطلب إحضار أفراد هذا الطواقم إلى مكان المحاكمة من دولهم الموزعة في أرجاء العالم وهذا أمر سيتطلب الكثير من الوقت والنفقات.

وذلك كله بالإضافة إلى النفقات التي يمكن أن تتكبدها الدولة بالنسبة لسجن القراصنة خصوصاً إذا كانت تعاقب على القرصنة بالسجن المؤبد^(١).

٣- مشكلة حقوق الإنسان:

تتردد بعض الدول الأوروبية في اعتقال القراصنة لأن دساتيرها تنص على تحديد مدة الحرمان من الحرية - بين وقت إلقاء القبض على المشتبه به ومثوله أمام القاضي - في أجل أقصاه ٤٨ ساعة كإسبانيا وألمانيا وروسيا وغيرها، ولا يتاح الوقت للقوات البحرية لقطع المسافة للوصول إلى دولة الاستقبال في الآجال المفروضة^(٢).

هذا فضلاً عن أن محكمة العدل الأوروبية (ECJ) أصدرت مؤخراً قراراً يفرض ويحدد عدد ساعات قليلة كحد أقصى من التأجيل في تسليم المجرمين المدانين للقضاء الوطني، وهذا السبب جعل سفينة حربية دنماركية تقوم بإطلاق سراح بعض القراصنة المقبوض عليهم قبالة سواحل الصومال^(٣).

(١) Eugene Kontorovich - A Guantánamo on the Sea":The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists – California law Review - Vol. 98 - 2010 – p 256- 266.

(٢) تقرير المستشار الخاص للأمين العام المعني بالمسائل القانونية المتصلة بالقرصنة قبالة سواحل الصومال - مجلس الأمن - ٢٥ كانون الثاني - ٢٠١١ - ص ٢٧ - أنظر الوثيقة: S/2011/30 .

(٣) Jean-Paul Pierini - apprehension, arrest, detention and transfer of suspected

٤ - حق اللجوء السياسي:

تتخوف بعض الدول - وخاصة الأوروبية - من أن يطلب القراصنة الذين ستقبض عليهم وتحاكمهم في محاكمها حق اللجوء السياسي (asylum) ، وذلك سواءً بعد إنهاء أحكامهم، أو في حال محاكمتهم وثبوت براءتهم من التهم المنسوبة إليهم^(١)، وذلك إذا ادعوا بأنهم إذا عادوا إلى وطنهم سوف يتعرضون للاضطهاد أو العيش المرير، وعلى سبيل المثال فقد حذر مكتب الخارجية والكونولث البريطاني في بداية عام ٢٠٠٨ البحرية البريطانية بأن القراصنة المقبوض عليهم قد يطلبون حق اللجوء السياسي في بريطانيا^(٢).

ثالثاً- السفن والطائرات التي يحق لها الضبط أو القبض على القراصنة:

حددت المادة (١٠٧) من اتفاقية قانون البحار السفن والطائرات التي يحق لها تنفيذ عمليات ضبط سفن القرصنة والقبض على القراصنة فنصت على أنه: ((لا يجوز

pirates and armed robbers within the legal framework of the european security and defence policy - Università di Catania - working paper – 2011 - p5.

(١) ذكر قرصان صومالي يدعى (يوسف) تم القبض عليه من قبل سفينة حربية هولندية واقتيد إلى هولندا للمحاكمة أنه سعيد في هولندا لأنها بيئة أكثر أمناً من الصومال، وأنه سوف يرسل في طلب زوجته وأولاده ليقيموا معه في هولندا حالما يطلق سراحه من السجن، مؤكداً على أنه من الصعب على السلطات الهولندية أن تعيده إلى الصومال!! وعلى نفس الموضوع يعلق وزير الخارجية الهولندي قائلاً:

(This made me scratch my head; we can't be on the right track if our punishment is perceived more as a treat than as a threat. This could lead to the strange situation that our attempts to punish pirates actually encourage piracy instead of discouraging it)

أنظر: M.J. Middelburg - piracy in a legal context prosecution of pirates operating off the somali coast – Master Thesis - Tilburg University – 2010 – p49.

(٢) تاريخ الزيارة: <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/uk/article3736239.ece>

٢٠٠٩/٦/٤

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

أما فيما يخص السفن الخاصة فليس لها أن تقوم بعملية الضبط أو القبض على القرصنة إلا في حالة واحدة وهي حالة الدفاع عن النفس، حيث تستطيع السفينة الخاصة عندئذ أن تقوم بالتصدي للقرصنة الذين يهاجمونها وأن تقبض عليهم وتسلمهم لأقرب سفينة حربية في المنطقة^(١)، ولكن هذا لا يمنع من أن السفن الخاصة يمكن أن تقدم المساعدات الممكنة للسفن الحربية لتسهيل مهمتها في القيام بواجباتها نحو ضبط سفن القرصنة وإلقاء القبض على القرصنة^(٢).

على أن السفن الحربية المخولة بالقبض على القرصنة لا تستطيع أن تمارس ضدهم أعمالاً حربية؛ ذلك أن القرصنة لا تعتبر عملاً من أعمال الحرب، والقرصنة في النهاية مجرمون مدنيون يعملون لأغراض خاصة وليسو مقاتلين منظمين، وهنا تلعب سفن الدول الحربية دور الشرطة أو خفر السواحل في اعتقال المجرمين ومصادرة سفنهم وتستطيع إطلاق النار عليهم أو مهاجمتهم وبالتالي إمكانية قتلهم أو جرحهم فقط في حالة الضرورة (حالة الدفاع الشرعي مثلاً) وذلك حسب المبدأ (Shoot If Necessary)^(٣).

وهذا المبدأ الأخير أكدته المحكمة الدولية لقانون البحار في قضية (M/Vsaiga) عندما ذكرت أن (القانون الدولي... يتطلب أن يكون استخدام القوة مستبعداً قدر الإمكان وعندما يكون استخدام القوة أمراً لا مفر منه يجب ألا يتجاوز ما هو ضروري ومنطقي وذلك كله في ظل الظروف المحيطة... إن أخذ الجانب الإنساني

(١) Yearbook of the International Law Commission - Vol. II - 1956 - p 283.

(٢) د.عبد الواحد الفار - المرجع السابق - ص ٤٥٩.

(٣) Agustín BlancoBazán - Legal Aspects of piracy and armed robbery against shipping -2001 -p2-3.

يجب أن يطبق في قانون البحار كما هو الأمر في باقي مجالات القانون الدولي^(١).

ويثور الجدل حالياً عن مدى مشروعية استخدام الخديعة في القبض على القراصنة، وذلك عن طريق استخدام السفن الحربية المتكثرة والتي يطلق عليها (Q SHIPS) وهي سفن مسلحة تتبع القوات البحرية لدولة ما، وتكون على هيئة سفن تجارية أو سفن صيد، وتحمل على متنها قوات بحرية على شكل مدنيين، والهدف منها خداع السفن ذات الأنشطة المشبوهة، بحيث يشبّوها البعض بحصان طروادة عائم، وبالتالي سيكون لهذه السفن وظيفتان الأولى هي قتل القراصنة في حال هاجموها والثانية هي ردع القراصنة الذين سيترددون كثيراً ويفكرون ألف مرة قبل مهاجمة أي سفينة لاحتمال أن تكون هذه السفينة سفينة حربية متكثرة^(٢).

ويقترح المؤيدون لهذه الفكرة أن لا تعطى لهذه السفن مهمة هجومية وإنما دفاعية، وأن تستخدم الخدعة في هذه السفن لإغراء القراصنة ومن ثم استدراجهم والقبض عليهم وليس قتلهم، مع التأكيد على ضرورة إعلام الوكالات الأمنية والاستخباراتية التابعة للدول بمكان وجود هذه السفن وتحركاتها^(٣).

(١) السفينة سايجا (M/V saiga) هي ناقلة نفط ترفع علم دولة (سانت فنسنت والجيرناديز) قامت سلطات دولة غينيا بتوقيفها ومن ثم احتجازها أثناء عبورها للمنطقة الاقتصادية الخالصة التابعة لغينيا، حيث كانت مهمة تلك السفينة القيام بتزويد سفن صيد الأسماك بالوقود في تلك المنطقة، وعلى إثر ذلك قامت سانت فنسنت برفع دعوى أمام المحكمة الدولية لقانون البحار ضد غينيا، وكان من بين إدعاءات سانت فنسنت أمام المحكمة أن غينيا استخدمت القوة بشكل زائد وغير منطقي في توقيف واحتجاز السفينة saiga معرضة بذلك طاقم السفينة للخطر. أنظر: الموقع الرسمي للمحكمة الدولية لقانون البحار على شبكة الانترنت:

<http://www.iflos.org/media/9503/statement%20by%20mr.%20l.%20dolive>

r%20m.%20nelson.pdf تاريخ الزيارة ٢٠١١/١/١

(٢) Michael Bahar- Op.cit - p 61.

(٣) Michael Bahar – Op.cit - p 66.

ويناقش جانب من الفقه مسألة استخدام القوة المميتة من قبل هذه السفن على اعتباره أمراً متوقعاً عند اعتداء سفينة قرصنة عليها باعتبار ذلك يشكل نوعاً من الدفاع الشرعي، ولكننا لا نود الدخول في هذا النقاش من الأساس وذلك لعدم إيماننا بشرعية استخدام مثل هذا النوع من السفن لعدة اعتبارات أبرزها:

١- يعتبر وجود مثل هذه السفن مخالفاً لاتفاقية قانون البحار وخصوصاً المادة (١٠٧) منها والتي تنص على عدم جواز تنفيذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا من قبل السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك، مع العلم أن الاتفاقية آنفة الذكر تنص على وجوب أن تكون السفن الحربية واضحة ومميزة عن غيرها من السفن وذلك بصريح نص المادة (٢٩) التي تعرّف السفينة الحربية بأنها ((سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات المميزة للسفن الحربية التي لها جنسية هذه الدولة...)).

٢- إذا ما حاولنا القياس على قواعد القانون الدولي الإنساني فإننا نجد أن مثل هذه الأفعال تعتبر من أفعال الغدر وهي غير مشروعة، فمثلاً تنص المادة (١١٠) من دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار^(١) على ما يلي: ((خدع الحرب مسموح بها، غير أنه يحظر على السفن الحربية والسفن المساعدة أن تشن هجوماً برفع علم زائف، أو أن تتظاهر عمداً في أي وقت من الأوقات بأنها تتمتع بمركز .. ج- سفن الركاب التي تنقل مدنيين...)).

(١) أعد دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي المطبق في النزاعات المسلحة في البحار فريق من الخبراء القانونيين والبحريين وذلك بدعوة من المعهد الدولي للقانون الإنساني، واعتمد بتاريخ حزيران ١٩٩٤، وهذا الدليل ليس ملزماً للدول بحد ذاته، ولكنه على أي حال يعتبر تقنياً للعرف الدولي السائد في النزاعات المسلحة في البحار. أنظر: موقع اللجنة الدولية للصليب الأحمر

الزيارة <http://www.icrc.org/eng/resources/documents/misc/57jmst.htm> تاريخ

الفرع الثاني

عقوبة القرصنة البحرية في بعض القوانين الوطنية

يفترض تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة للقرصنة البحرية أن يحاكم القراصنة في محاكم الدولة التي قبضت عليهم، وأن يطبق عليهم قانون العقوبات الخاص بتلك الدولة، فلا يحق لهم التمسك بتطبيق قانون علم سفينتهم أو قانون جنسيتهم أو أي قانون آخر، وبناءً على ما سبق سنستعرض فيما يلي العقوبة المحددة لجريمة القرصنة البحرية في القوانين الجنائية لبعض دول العالم آخذين بعين الاعتبار - فيما يخص الدول غير العربية - استعراض تشريعات الدول التي حاکمت أو تحاکم قراصنة في الآونة الأخيرة.

أولاً- عقوبة القرصنة في بعض الدول العربية:

١- في الجمهورية العربية السورية:

عرفت المادة (٣٥) من قانون المياه السورية الإقليمية والداخلية رقم ٢٨ لعام ٢٠٠٣ القرصنة بتعريف مشابه لما ورد عليه في اتفاقية قانون البحار، ولكنها وسّعت من المجال الذي ترتكب فيه القرصنة لتشمل البحر الإقليمي للجمهورية العربية السورية حيث نصت على أنه:

((يحظر على السفن التي ترفع علم الجمهورية العربية السورية أعمال القرصنة، ويعد من أعمال القرصنة ما يلي:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ضمن البحر الإقليمي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو أعالي البحار ويكون موجهاً ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات.

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

ج- أي عمل من أعمال التحريض أو التدخل في ارتكاب الأعمال المحددة في

البندين (أ ، ب))).

ثم نصت المادة (٣٨) من هذا القانون على حق الجمهورية العربية السورية في ضبط أي سفينة أو طائرة قرصنة أو أي سفينة أو طائرة أخذت بطريقة القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة والقبض على من فيها من الأشخاص وضبط ما فيها من ممتلكات، كما نصت على اختصاص المحاكم السورية بمعاقبة الفاعلين.

وبعد ذلك جاءت المادة (٤١) من نفس القانون لتحدد عقوبة القرصنة بالاعتقال المؤقت من خمس سنوات إلى خمس عشرة سنة .

٢- في دولة الكويت:

تعرف المادة (٢٥٢) من قانون الجزاء الكويتي القرصنة بأنها: ((مهاجمة سفينة في عرض البحر من قبل سفينة أخرى أو من قبل أشخاص على نفس السفينة بقصد الاستيلاء عليها، أو على البضائع التي تحملها، أو بقصد إيذاء واحد أو أكثر من الأشخاص الذين يستقلونها، وتفرض عقوبة الحبس المؤبد على الأفعال السابقة وفي حال ترتب على مهاجمة السفينة وفاة شخص أو أكثر ممن تقله السفينة فإن العقوبة تكون بالإعدام))^(١).

٣- في سلطنة عمان:

تنص المادة (٢٨٥) من المرسوم السلطاني رقم ٤٧/٧ الصادر عام ١٩٧٤ على أنه: ((يعاقب بالسجن المؤبد كل من هاجم سفينة في عرض البحر بقصد الاستيلاء عليها أو على محمولها أو بقصد إيذاء بحارتها وركابها، ويعاقب الفاعل بالإعدام إذا أدى فعل القرصنة إلى إغراق السفينة أو قتل إنسان ممن تقلهم))^(٢).

(١) د. عبد الوهاب حومد - الإجرام الدولي في التشريع المقارن - د.ن - الطبعة الثانية - ٢٠٠٣ - ص ٢٠٩.

(٢) www.rop.gov.om/arabic/roprules/ROPRULE-1.pdf تاريخ الزيارة ٢٠١١/٢/٣

٢- في اليمن:

تنص المادة (٤) من القانون رقم ٢٤ لسنة ١٩٩٨ بشأن مكافحة جرائم الاختطاف والتقطع على أنه: ((يعاقب بالحبس مدة لا تقل عن عشر سنوات ولا تزيد على اثنتي عشر سنة كل من اختطف وسيلة من وسائل النقل الجوي أو البري أو البحري، وتكون العقوبة خمسة عشر سنة إذا ترتب على الاختطاف جرح لأي شخص سواء كان داخل الوسيلة أو خارجها أو إذا قاوم الجاني بالقوة أو العنف السلطات العامة أثناء أداء وظيفتها في استعادة الوسيلة من سيطرته، وتكون العقوبة الإعدام إذا نشأ عن الاختطاف موت شخص داخل الوسيلة أو خارجها))^(١).

ثانياً- عقوبة القرصنة في بعض دول العالم الأخرى:

١- في كينيا:

تعرف المادة (٣٦٩) من قانون الملاحة التجارية لعام ٢٠٠٩ القرصنة بنفس التعريف الوارد في اتفاقية قانون البحار، كما تعرف السطو المسلح على السفن بنفس التعريف الذي تتبناه المنظمة البحرية الدولية، وتقرر المادة (٣٧١) من نفس القانون عقوبة السجن المؤبد على كل شخص يرتكب إحدى هاتين الجريمتين^(٢).

٢- في الولايات المتحدة الأمريكية:

تنص المادة (١٨) من الفصل ٨١ القسم ١٦٥١، من القانون الأمريكي على أن : ((أي شخص يرتكب في أعالي البحار جريمة قرصنة كما هي معرفة في قانون الأمم وبعد ذلك يتم إحضاره إلى الولايات المتحدة الأمريكية أو يوجد فيها يجب أن

(١) http://www.yemen-nic.info/contents/laws_ye/detail.php?ID=11554 تاريخ

الزيارة ٢٠١١/٢/٤

(٢) The Merchant Shipping Act, 2009 أنظر الموقع: <http://www.kenyalaw.org>

تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٣/٢.

يعاقب بالسجن المؤبد))^(١).

٣- في فرنسا:

لا يعرف القانون الفرنسي القرصنة البحرية ولكن هناك مجموعة من الجرائم يمكن أن تغطي بعض الأفعال التي تشكل قرصنة بحرية حسب تعريف اتفاقية قانون البحار، وهذه الأفعال نصت عليها المادة (٤٢٤) من القانون الجنائي الفرنسي والتي نصت في الفقرة السادسة منها على أنه: ((يعاقب بالحبس الجنائي لمدة عشرين عاماً كل من قام بالاستيلاء أو السيطرة أو التهديد بالعنف على سفينة أو مركبة هوائية أو أي وسيلة نقل أخرى أو أي منشأة مثبتة في الجرف القاري يوجد على متنها أشخاص)).

وجاءت الفقرة السابعة من نفس المادة لتتشدّد العقوبة إلى الحبس الجنائي المؤبد عندما تكون الأفعال السابقة مصحوبة بالتعذيب أو التصرفات البربرية أو إذا نجم عنها موت شخص أو أكثر.

كما أن القانون الفرنسي يجرم المساس المتعمد بحياة الأشخاص أو بسلامتهم البدنية، أو تدمير ممتلكاتهم، أو إتلافها، أو إفسادها، أو التهديد بالمساس بالأشخاص أو الممتلكات، التي يعاقب عليها بموجب أحكام الفصلين الثاني والثالث من القانون الجنائي أو الجرائم المعرفة في المادة (L331-2) من قانون المرافئ، إذا كانت تعرّض للخطر أو من شأنها أن تعرض للخطر سلامة الملاحة البحرية أو منشأة ثابتة في الجرف القاري^(٢).

(١) “Whoever, on the high seas, commits the crime of piracy as defined by the law of nations, and is afterwards brought into or found in the United States, shall be imprisoned for life”.

أنظر: <http://ssrn.com/abstract=1693867> تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٥/٤

(٢) مذكرة شفوية مؤرخة ١٥ تشرين الأول ٢٠٠٩ موجهة إلى رئيس مجلس الأمن من البعثة الدائمة لفرنسا لدى الأمم المتحدة ، وفقاً للفقرة ١٦ من القرار ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨. أنظر الوثيقة: S/2009/549 .

هذا وتجدر الإشارة إلى أن القانون الفرنسي لا يأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي بالنسبة للقرصنة البحرية وإنما ينعقد الاختصاص للمحاكم الفرنسية والقانون الجنائي الفرنسي في حال توافر علاقة بين الفاعل وفرنسا، كأن تكون السفينة التي تم استهدافها سفينة فرنسية أو أن يكون أحد ضحايا ذلك العمل مواطن فرنسي، أو إذا عُثر على مرتكب الجريمة في فرنسا^(١).

٤ - في الأرجنتين:

جاء قانون العقوبات الأرجنتيني بمادتين تتعلقان بالقرصنة البحرية وذلك ضمن الفصل المتعلق بالجرائم الواقعة ضد السلامة العامة، حيث أن المادة (١٩٨) من هذا القانون تعاقب على القرصنة بالحبس من ثلاث سنوات إلى خمسة عشرة سنة، والمادة (١٩٩) تشدد العقوبة في حال نجم عن أعمال العنف أو الاعتداء وفاة أحد الأشخاص فتصبح العقوبة السجن من ١٥ سنة إلى ٢٥ سنة^(٢).

٥ - في سنغافورة:

ينص قانون العقوبات السنغافوري على أن أي شخص يرتكب جريمة قرصنة بحرية يجب أن يعاقب بالسجن مدى الحياة بالإضافة إلى الجلد بما لا يقل عن ١٢ جلدة، وفي حال نجم عن الاعتداء قتل أو شروع بقتل أو القيام بأي فعل يهدد حياة

(١) أنظر المادتين ١١٣-٣ و ١١٣-٧ من القانون الجنائي الفرنسي ، وهما على التوالي:

Article 113-3. La loi pénale française est applicable aux infractions commises à bord des navires battant un pavillon français, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent. Elle est seule applicable aux infractions commises à bord des navires de la marine nationale, ou à l'encontre de tels navires, en quelque lieu qu'ils se trouvent.

Article 113-7. La loi pénale française est applicable à tout crime, ainsi qu'à tout délit puni d'emprisonnement, commis par un Français ou par un étranger hors du territoire de la République lorsque la victime est de nationalité française au moment de l'infraction

(٢) <http://www.jusneuquen.gov.ar> تاريخ الزيارة ١٤/٩/٢٠٠٩

شخص آخر يعاقب الفاعل بالإعدام^(١).

٦- في الصين:

لا يوجد في قانون العقوبات الصيني الصادر عام ١٩٧٩ والمعدّل عام ١٩٩٧ تعريف محدد للقرصنة، ولكن بعض أفعال القرصنة البحرية قد تدخل في إطار الجرائم المتعلقة بتهديد الأمن العام كتخريب السفن وتخريب طرق الملاحة والسطو المسلح^(٢).

وهكذا نجد اختلاف العقوبة المقررة للقرصنة البحرية في دول العالم، وهذا يُظهر لنا عيباً يتعلق بالأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي وهو تغيّر العقوبة -في قضايا متشابهة- بتغير المحكمة النازرة في القضية، فإذا افترضنا أن مجموعة من القراصنة منظمة في فئتين بحيث تعمل كل فئة منها على سفينة وتمارس عمليات القرصنة، قامت بالقبض على السفينة الأولى سفينة حربية تابعة للدولة (أ) وكان قانون العقوبات فيها يحكم على القرصان بالإعدام، ثم بعد فترة قامت بالقبض على السفينة الثانية سفينة حربية تابعة لدولة (ب) وكان قانون العقوبات فيها يحكم على القرصان بالحبس لمدة قليلة، فهذا نجد أنه وعلى الرغم من أن الجريمة واحدة والأشخاص الذين قاموا بها ينتمون لنفس المجموعة فقد تم الحكم عليهم بعقوبات متغايرة.

إلا أن بعض الآراء (التي استعرضها تقرير الأمين العام للأمم المتحدة حول الخيارات الممكنة للمساعدة في بلوغ هدف ومحاكمة وسجن الأشخاص المسؤولين

(١) Tara Davenport - singapore's country report - cil research project on international maritime crimes - centre for international law – p 17.

(٢) Zou Keyuan - Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation - Singapore Journal of International & Comparative Law – 1999 – p 536.

عن ارتكاب أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال) ترد على هذا العيب أو تخفف على الأقل من وطأته حين تذكر أن اختلاف العقوبة أمر لا ينطبق فقط على القرصنة البحرية فهو قد ينطبق أيضاً على الأشخاص المتهمين بارتكاب جرائم أخرى خارج الحدود الوطنية بما في ذلك الجريمة المنظمة العابرة للحدود والإرهاب والتهريب، وإن معظم النظم القانونية تتعامل مع جريمة القرصنة البحرية بتوقيع عقوبة مشددة بما فيه الكفاية^(١).

الفرع الثالث

معاملة القراصنة بعد القبض عليهم وضمانات حماية السفن من

التعسف في الاعتقال

على الرغم من أن القراصنة أعداء للجنس البشري ومجرمين خطرين بحق الإنسانية إلا أنهم في النهاية بشر، ويجب معاملتهم معاملة إنسانية^(٢)، ومن

(١) تقرير الأمين العام عملاً بقرار مجلس الأمن رقم ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - ص ١٨. أنظر الوثيقة : S/2010/394 .

(٢) فيما يخص القرصنة قرابة سواحل الصومال، أكد مجلس الأمن في قراراته التي اتخذها بهذا الصدد على أن تتم مقاضاة القراصنة بشكل يتسق مع أحكام القانون الدولي المطبق بما في ذلك القانون الدولي لحقوق الإنسان. أنظر على سبيل المثال: الفقرة ١٤ من القرار ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨. ونجد تطبيقاً لهذا الأمر في الاتفاقية التي عقدت بين الاتحاد الأوروبي وكنيا في ٦ آذار من عام ٢٠٠٩ والمتعلقة بتسليم القراصنة المعتقلين من قبل قوة الاتحاد الأوروبي EU-NAVFOR إلى كينيا، حيث نصت هذه الاتفاقية على أن تتم معاملة القراصنة بشكل يتسق مع قانون حقوق الإنسان بما في ذلك العهد الدولي للحقوق المدنية والسياسية، واتفاقية عام ١٩٨٤ المتعلقة بالتعذيب وغيره من ضروب المعاملة أو العقوبة القاسية أو اللاإنسانية أو المهينة.

أنظر: Christian Fuhrmann, Dieter Berg - Piracy The threat at sea takes on a new dimension -Germany - Munich Re Marine - 2009 - p 15.

ذلك^(١):

- ١ - عدم جواز حجز الأشخاص المشتبه بقيامهم بالقرصنة بشكل تعسفي وغير مبرر وعدم جواز تعذيبهم.
- ٢ - عدم الإبطاء في عرضهم على الجهات القضائية المختصة ومحاكمتهم بشكل نزيه وعادل.
- ٣ - اجتناب تسليمهم إلى دول تطبق عقوبة الإعدام أو أي عقوبات أخرى تتعارض مع حقوق الإنسان.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن البعض يشير إلى وجوب معاملة طاقم السفينة الحربية التي تورد طاقمها ويمارس أعمال القرصنة، معاملة أسرى الحرب لأن المتمردين يبقون جزءاً من القوات المسلحة للدولة، الأمر الذي يترتب عليه شمولهم بالحماية الممنوحة لأسرى الحرب في اتفاقيات جنيف^(٢).

ولكننا لا نؤيد هذه الفرضية لأن المادة (١٠٢) من اتفاقية قانون البحار ساوت بشكل صريح بين القراصنة والمتمردين الذين يمارسون أعمال قرصنة، وجعلت الأعمال التي ترتكبها السفينة الحربية في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة خاصة، وبالتالي فإن المتمردين في هذه الحالة يفقدون الصفة الحربية ولا يمكن اعتبارهم بأي حال من الأحوال مقاتلين منظمين يتمتعون بالحماية الممنوحة للقوات الحربية النظامية.

أما عن الضمانات المقررة لحماية السفن من التعسف فقد استقر العرف والفقه الدوليان على تقرير ضمانات هامة لحماية السفن التجارية من التعسف في استعمال

(١) Africa Programme and International Law Conference Report – Op.cit - p10- 11.

(٢) Michael H. Passman - Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law - tulane maritime law journal - volume 33- winter 2008 - number 1- p 22-23.

حق القبض عليها بحجة أنها من سفن القرصنة، وهذه الضمانة تتمثل بحق السفينة في التعويض وذلك في حال كان القبض عليها قد تم دون مبررات كافية، ويزاد مبلغ التعويض إذا لم تكتفِ الدول بمجرد القبض على السفينة وتفتيشها وإنما تبادت في إجراءاتها وعاقبت السفينة وطاقمها بغير أساس عادل، ففي هذا الفرض تلتزم الدولة التي باشرت إجراءات القبض والمحاكمة بتعويض الدولة التي تتبعها السفينة المتهمه بارتكاب القرصنة دون وجه حق عن جميع الأضرار المادية والأدبية التي لحقتها ولحقت السفينة وركابها^(١) ، وهذا ما تؤكدته المادة (١٠٦) من اتفاقية قانون البحار حيث تنص على أنه: ((عندما تضبط سفينة أو طائفة بشبهة القرصنة دون مبررات كافية، تتحمل الدولة التي قامت بعملية الضبط، إزاء الدولة التي تحمل السفينة أو الطائفة جنسيتها، مسؤولية أي خسائر أو أضرار يسببها هذا الضبط)). وتعتبر هذه الفكرة إعمالاً لمبدأ عدم التعسف في استعمال الحق والذي يعتبر بدوره من المبادئ العامة المعترف بها لدى الأمم المتحدة.

المطلب الثاني

آليات الاتفاقيات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية

ينطبق على جرائم القرصنة البحرية عدد من الاتفاقيات الدولية، حيث نجد هذه الاتفاقيات على نوعين، النوع الأول يعالج مشكلة القرصنة البحرية بشكل مباشر وصريح (اتفاقية قانون البحار) ، والنوع الثاني لا يتطرق إلى القرصنة البحرية كجريمة مستقلة وإنما يجرم أفعالاً يدخل ضمن نطاقها جرائم القرصنة البحرية (اتفاقية سلامة الملاحة البحرية - الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن - اتفاقية الأمم المتحدة للجريمة المنظمة عبر الوطنية).

(١) د. بهجت عبد الله قايد - المرجع السابق - ص ٤٣.

الفرع الأول

اتفاقية قانون البحار

إن النظام القانوني الدولي الواجب التطبيق على القرصنة البحرية في المقام الأول هو اتفاقية قانون البحار، حيث أن هذه الاتفاقية تضع الإطار القانوني الأساسي في مكافحة هذه الجريمة وذلك عن طريق عدد من المواد تتعلق بواجب تعاون الدول في قمع القرصنة، وحق الزيارة والتفتيش بالإضافة إلى حق المطاردة الحثيثة .

أولاً- واجب تعاون جميع الدول في قمع القرصنة:

تنص المادة ١٠٠ من اتفاقية قانون البحار على أنه: ((تتعاون جميع الدول إلى أقصى حد ممكن في قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة)).

إن عبارة ((إلى أقصى حد ممكن)) الواردة في المادة السابقة يجب أن تفسر على أن أي دولة يكون لديها الإمكانية أو الفرصة لاتخاذ إجراءات بحق القرصنة وتتقاعس عن اتخاذها ستكون قد أخلت بواجب يفرضه عليها القانون الدولي؛ مما يعني بالتالي إمكانية إثارة مسؤوليتها الدولية، وهذا ما أكدته لجنة القانون الدولي أثناء إعدادها لاتفاقية جنيف لأعالي البحار^(١)، على أن البعض هنا يؤكد على وجوب إعطاء الدول هامشاً من الحرية فيما يتعلق بالتدابير الواجب اتخاذها وصولاً لتلك الغاية في كل حالة على حدة^(٢).

ويثور التساؤل حالياً فيما إذا كان نص هذه المادة يمتد ليشمل فرض واجب على الدول في إصدار قوانين جنائية وطنية تعالج من خلالها مسألة القرصنة البحرية^(٣)

(١) Roger Middleton - Op.cit - p 8.

(٢) تقرير الأمين العام عملاً بقرار مجلس الأمن رقم ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - ص ١٤. أنظر الوثيقة: S/2010/394.

(٣) Roger Middleton - Op.cit - p 8.

وذلك إذا ما أخذنا بعين الاعتبار بأنه يوجد إلى الآن عدد من الدول لا تجرم قوانينها الجنائية الوطنية هذه الجريمة البحرية الخطيرة^(١).

ونحن نرى أن الاتفاقية لا تشمل مثل هذا الواجب في التجريم لأنه لو أريد ذلك لكان هناك نص صريح يطلب من الدول تجريم القرصنة بعقوبات شديدة وذلك على غرار اتفاقية سلامة الملاحة البحرية وعدد آخر من الاتفاقيات المتعلقة بجرائم دولية.

وهكذا نجد أن الاتفاقية فرضت على الدول واجب التعاون في قمع القرصنة ولكن من دون أن تحدد آليات معينة لوضع هذا الواجب موضع التطبيق.

ثانياً - حق الاقتراب وحق الزيارة (التفتيش)^(٢):

استقر العرف الدولي منذ النصف الأول من القرن التاسع عشر على إعطاء السفن الحربية الحق في الاقتراب من السفن الخاصة للتعرف على حقيقتها والتأكد من جنسيتها بواسطة علمها وعلامتها التجارية^(٣).

(١) وهذا ما أكدته مجلس الأمن في مقدمة قراره ١٨٥١ لعام ٢٠٠٨ فيما يتعلق بالقرصنة قرب سواحل الصومال، كما أن المجلس طلب في القرار ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ من جميع الدول تجريم القرصنة في قوانينها المحلية.

(٢) ينتقد أحد الفقهاء استعمال الاتفاقية لعبارة (حق الزيارة) Right of visit في هذا المجال، معللاً ذلك بأن الزيارة لا توجد إلا في زمن الحرب وتقتصر على السفن الحربية للدول المتحاربة فقط، في حين أن المقصود في نص الاتفاقية هو حق التفتيش المعطى لجميع السفن الحربية لا في زمن الحرب فقط وإنما في زمن السلم أيضاً. أنظر: د. محمد الحاج حمود - المرجع السابق - ص ١٢٩.

(٣) ظهر الأخذ بفكرة حق الاقتراب واضحاً في قضية نظر فيها القضاء الأمريكي عام ١٨٢٤ مفادها أن السفينة الحربية الأمريكية أليغاتور (Alligator) اقتربت من السفينة البرتغالية التجارية ماريا فلورا (Maria Flora) اعتقاداً منها أن السفينة البرتغالية بحاجة إلى المساعدة ولكن السفينة البرتغالية فتحت نيرانها على السفينة الأمريكية، واقتيدت السفينة البرتغالية إلى بوسطن وذكرت أمام القضاء =

وتقضي هذه القاعدة بأن على السفن الخاصة عند ملاقاتها السفن الحربية أن تبادر إلى رفع علمها في الحال، ويعتبر رفع السفن الحربية لعلمها بمنزلة الإنذار للسفن الخاصة بوجوب رفع العلم، إذ أن لكل سفينة حربية مهما كانت جنسيتها الحق في التأكد من هوية السفينة الخاصة التي تصادفها أثناء مرورها وذلك بالطلب إليها أن ترفع علمها أو أن تكشف عن هويتها بأية طريقة كانت^(١).

وعلى الرغم من أن اتفاقية قانون البحار لم تنص على هذه القاعدة القديمة إلا أنها لازالت متبعة في الوقت الحاضر باعتبارها قاعدة عرفية دولية^(٢)، ولكن هذه القاعدة فقدت الكثير من الأهمية بسبب تزايد حركة الملاحة في البحار وتجهيز السفن باللاسلكي وهو ما جعلها دائمة الاتصال بالسفن الأخرى وبالإقليم الأرضي^(٣).

وفضلاً عما سبق فإن مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار يفرض قاعدة مؤداها أن كل ما يقع من أعمال أو تصرفات على سفينة ما أو منها أثناء وجودها في أعالي البحار يخضع لقوانين الدولة التي تتبع لها السفينة^(٤)، وأنه ليس لدولة حق الشرطة أو القضاء بالنسبة للمراكب الأجنبية الموجودة في هذه البحار احتراماً لسيادة الدول

=أنها اعتقدت أن السفينة الأمريكية سفينة قرصنة، وقررت المحكمة لذلك الإفراج عن السفينة البرتغالية مقررّة أن الاقتراب حق مقرر، ولكن يتعين عند مباشرة السفن له أن تتحمل نتائج، وتكرر الأخذ بالفكرة نفسها في الاتفاقية المعقودة عام ١٨٤٥ بين فرنسا وبريطانيا بشأن تحريم تجارة الرقيق وفي اتفاقية لاهاي المعقودة عام ١٨٨٧ الخاصة بمراقبة نقل المشروبات الروحية في بحر الشمال.

أنظر: د. محمد الحاج حمود - المرجع السابق - ص ١٢٨.

أنظر أيضاً: د. مفيد شهاب - المرجع السابق - ص ١٦٤.

(١) د. محمد الحاج حمود - المرجع السابق - ص ١٢٨.

(٢) Anastasia Strati and others - Unresolved issues and new challenges to the law of the sea - Publication on ocean development - 2006 - p 154.

(٣) د. طلعت الغنيمي - الغنيمي الوسيط في قانون السلام - المرجع السابق - ص ٧٩٢.

(٤) Year book of the international law commission - Vol.2 - United Nations Publication - 1955-26.

التي ترفع هذه المراكب علمها، وهذه القاعدة مطلقة بالنسبة للسفن الحربية أو التي تقوم بأعمال السلطة العامة كمراكب المطاردة والشرطة وما شابهها، لكنها بالنسبة للسفن الأخرى تحتل بعض استثناءات تجيز في حالات معينة تعرض الدولة لسفينة لا تتبعها وإخضاعها لإجراءاتها البوليسية أو لقضائها^(١)، وهذه الحالات حددتها المادة (١١٠) من اتفاقية قانون البحار على سبيل الحصر^(٢) وهي:

- (١) أن السفينة تعمل في القرصنة.
 - (٢) أو أن السفينة تعمل في تجارة الرقيق.
 - (٣) أو أن السفينة تعمل في البث الإذاعي غير المصرح به.
 - (٤) أو أن السفينة بدون جنسية.
 - (٥) أو أن السفينة على الرغم من رفعها لعلم أجنبي أو رفضها إظهار علمها، هي في الواقع سفينة من نفس جنسية السفينة الحربية.
- وبالتالي فإن السفن الحربية بإمكانها أن تقوم بتفتيش السفن الخاصة التي تشبه بأنها تعمل بالقرصنة أو السفن التي لا تحمل جنسية (حيث تكون مثل هذه السفن

(١) د. علي صادق أبو هيف - المرجع السابق - ص ٣٨٣.

(٢) صحيح أن حالات حق الزيارة حددتها اتفاقية قانون البحار على سبيل الحصر، ولكن هناك عدد من الاتفاقيات الدولية جماعية كانت أم ثنائية - وخصوصاً تلك التي تتعلق بقمع الاتجار بالمخدرات - نصت على إمكانية تفتيش سفن دولة طرف لسفن دولة طرف أخرى، ومن أمثلة الاتفاقيات الجماعية المادة ١٧ من اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الاتجار غير المشروع في المخدرات والمؤثرات العقلية لعام ١٩٨٨ التي نصت على إمكانية التفتيش ولكن بعد أخذ إذن الدولة المطلوب تفتيش السفينة التي ترفع علمها، ومن أمثلة الاتفاقيات الثنائية الاتفاقية التي عقدتها الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٨١ مع بريطانيا والتي سمحت للولايات المتحدة باعتراض السفن التي تحمل العلم البريطاني في مناطق محددة في البحر الكاريبي وخليج المكسيك والمحيط الأطلسي، وذلك في حال الاشتباه بالسفينة بأنها تقوم بالاتجار بالمخدرات. أنظر:

Natalie Klein - The Right of Visit and The 2005 Protocol on The Supersession of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation
- Australia - Denv. J. Int'll. & Pol'y- Vol. 35:2 - 2007- p305.

محلاً للشك دائماً بأنها تعمل في نشاطات غير مشروعة قد تكون القرصنة من ضمنها).

وحق الزيارة يبدأ عادةً عندما تجد السفينة الحربية أسباباً جدية للاشتباه بالسفينة الخاصة تفوق حد التعرف على العلم، ويجوز للسفينة الحربية عندئذٍ أن ترسل عدداً من أفراد طاقمها بقيادة ضابط إلى تلك السفينة للتأكد من هويتها^(١).

ويجب التنويه بأن على الدولة التي تتبع لها السفينة الحربية التي قامت بالتفتيش أن تقوم بالتعويض للسفينة الخاصة عن أي تأخير حدث بسبب الإجراءات التي قامت بها تلك السفينة الحربية، ليس فقط في الحالة التي يكون فيها التوقيف لا يستند إلى سبب معقول وإنما في جميع الحالات التي يثبت فيها أن الاشتباه لا محل له وأن السفينة التي فتشت لم تكن قد قامت بأي عمل يجعلها محلاً لذلك الاشتباه^(٢).

من مطالعنا السابقة لكل من حق الاقتراب وحق الزيارة والتفتيش يمكننا تصور الآلية التي يتم فيها استخدام هذين الحقين بالنسبة للقرصنة البحرية، وذلك كأن تكون هناك سفينة حربية تجوب منطقة معينة في أعالي البحار تكتشف سفينة خاصة لا ترفع علماً معيناً، فتقوم السفينة الحربية بالاقتراب من السفينة الخاصة وتطلب منها رفع علمها فإذا لم ترفع السفينة أي علم أو رفعت علماً مزيفاً وشك طاقم السفينة الحربية بأن السفينة تعمل بالقرصنة (كالاشتباه بوجود أشخاص مسلحين على متنها أو وجود رهائن أو تلقي السفينة الحربية لبلاغ سابق بأن سفينة بمواصفات معينة تشبه تلك المشتبه بها مختطفة أو أنه تم إطلاق نار من السفينة الخاصة المشتبه فيها الخ).

هنا يتم إرسال زورق من عدد من الجنود بقيادة ضابط إلى السفينة المشتبه بها، ثم

(١) د. محمد الحاج حمود - المرجع السابق - ص ١٢٩.

(٢) Year book of the international law commission -Vol.1 -United Nations Publication -1955- p229.

يتم فحص أوراق السفينة^(١) فإذا ظل الشك قائماً يجري تفتيش السفينة بشكل أكبر، فإذا تبين أن السفينة تعمل بالقرصنة هنا تبدأ المرحلة التالية وهي مرحلة القبض على القرصنة واحتجاز سفينتهم.

ثالثاً- حق المطاردة الحثيئة وحق المطاردة الحثيئة العكسية:

١- حق المطاردة الحثيئة:

تخضع السفن الأجنبية فيما يتعلق ببعض التصرفات للاختصاص المحلي للدولة الساحلية^(٢)، ولكن لو افترضنا أن السفينة الأجنبية حاولت التملص من هذا الاختصاص وسعت للهرب من البحر الإقليمي، فماذا تملك السفن الحربية للدولة الساحلية أن تفعل في هذه الحالة، وهل تفلت السفينة الأجنبية من المساءلة والعقوبة لمجرد أنها تخبطت البحر الإقليمي لتلك الدولة الساحلية ودخلت في أعالي البحار؟ إن العرف الدولي ومن بعده اتفاقية جنيف واتفاقية قانون البحار جاؤوا بمبدأ يشار إليه بحق المطاردة الحثيئة، وذلك لضمان أن السفينة التي خرقت أنظمة الدولة الساحلية لن تتمكن من الفرار بمجرد خروجها إلى أعالي البحار^(٣)، حيث تتم المطاردة إذا كان لدى سلطات الدولة الساحلية سبب معقول يدعوها إلى الاعتقاد بأن سفينة ما تحمل علماً أجنبياً قد ارتكبت عملاً خرقت به قوانين هذه الدولة أو أنظمتها في أثناء وجودها في المناطق البحرية الخاضعة لسيادة هذه

(١) ما يهم في أوراق السفينة المشتبه بها هو (اسم السفينة - اسم قبطانها - الميناء الذي أفلت منه والميناء المتجهة إليه - وصف للبضائع المشحونة على متنها...).

(٢) تنص الفقرة الأولى من المادة (٢٥) من اتفاقية قانون البحار على أنه: (للدولة الساحلية أن تتخذ في بحرها الإقليمي الخطوات اللازمة لمنع أي مرور لا يكون بريئاً)، وحسب المادة (١٩) من الاتفاقية فإن المرور يكون بريئاً (ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها)، ويمكن القول بأن أعمال السطو المسلح تشكل مساساً خطيراً بأمن الدولة الساحلية وانتهاكاً كبيراً لقوانينها.

(٣) د. طلعت الغنيمي - الغنيمي الوسيط في قانون السلام - المرجع السابق - ص ٧٩٣.

الدولة^(١).

والمطاردة يجب أن تبدأ عندما تكون السفينة في المياه الوطنية أو في البحر الإقليمي أو في المنطقة المتاخمة أو الاقتصادية للدولة المطاردة، ولا تعد المطاردة قد بدأت إلا بعد إصدار الإشارة الضوئية أو الصوتية بالوقوف، وذلك على مسافة تساعد السفينة التي تتم مطاردتها على رؤيتها أو سماعها^(٢).

وإذا ابتدأت المطاردة من تلك الأماكن دون أن تتمكن سلطات الدولة من ضبط السفينة المخالفة فإنه يجوز الاستمرار في المطاردة حتى أعالي البحار لأنها تعتبر في هذه الحالة استمراراً لتصرف بدأ مشروعاً وكان يمكن أن يتم داخل مياه الدولة لولا أن السفينة تابعت الهرب غير المشروع^(٣).

ويشترط أن تقوم بالمطاردة السفن أو الطائرات الحكومية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك^(٤).

وينتهي حق سلطات الدولة الساحلية في المطاردة بمجرد دخول السفينة البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى^(٥)، وإذا ضبطت السفينة المخالفة اقتديت إلى موانئ الدولة الساحلية لمحاكمتها، ولكن إذا تبين أن المطاردة كانت دون مبرر تعين على الدولة التي قامت بالمطاردة تعويض كل خسارة أو ضرر ينتج من ذلك.

إن حق المطاردة الحثيئة بالمعنى السابق غير مفيد كآلية في مكافحة القرصنة

(١) أنظر المادة (١١١) الفقرة (١) من اتفاقية قانون البحار.

(٢) أنظر المادة (١١١) الفقرة (٤) من اتفاقية قانون البحار.

(٣) د. طلعت الغنيمي - الغنيمي الوسيط في قانون السلام - المرجع السابق - ص ٧٩٦.

(٤) أنظر المادة ١١١ الفقرة ٥ من اتفاقية قانون البحار.

(٥) أنظر المادة ١١١ الفقرة ٣ من اتفاقية قانون البحار.

البحرية وإنما يمكن الاستفادة منه في معالجة مشكلة السطو المسلح على السفن كون الفعل يرتكب في المياه الإقليمية وتتم المطاردة بعد ذلك إلى أعالي البحار. لذلك اقترح جانب من الفقه تطبيق ما يسمى حق المطاردة الحثيئة العكسية، والذي سنبحثه فيما يلي.

٢- حق المطاردة الحثيئة العكسية:

من المشاكل القانونية التي تثير بعض الصعوبات فيما يتعلق بتحديد نطاق القرصنة في أعالي البحار، مسألة أحقية السفن الحربية للدول الأجنبية في ملاحقة سفن القرصنة التي ترتكب أعمال القرصنة في أعالي البحار ومن ثم تهرب إلى المياه الإقليمية لدولة أخرى، فمن الممكن أن يعمل القراصنة في منطقة تخضع لأعالي البحار (بما في ذلك المنطقة الاقتصادية الخالصة) وتكون قريبة من حدود المياه الإقليمية للدولة التي ينوون الهرب إليها^(١)، فهل يمكن لهذه السفن الحربية أن تستمر في ملاحقة سفينة القرصنة حتى داخل المياه الإقليمية للدولة التي دخلتها وهل هذا الأمر يخل بحق المرور البريء للدولة التي دخلت سفينة القرصنة ضمن مياهها الإقليمية؟

إن السفن الحربية لأية دولة كانت لا تستطيع الاستمرار في مطاردة القراصنة داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى سواء كانت هذه الدولة التي يتبع لها القراصنة في جنسيتهم أم دولة أخرى من دون أخذ موافقتها الصريحة على ذلك، وهذا ما تؤكدته الفقرة الثالثة من المادة (١١١) من اتفاقية قانون البحار عندما قالت: (ينتهي حق المطاردة الحثيئة بمجرد دخول السفينة التي تجري مطاردتها البحر الإقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو البحر الإقليمي لدولة أخرى).

(١) تؤكد شرطة كوالالمبور بأن قراصنة سومطرة يفضلون انتظار الهجوم في أعالي البحار وبالقرب من حدود المياه الإقليمية وذلك قبل انسحابهم بسرعة إلى الجانب الآخر من الحدود، ومن الحوادث التي حصلت بهذه الطريقة حادثة السفينة (MV Hazel 1) في عام ٢٠٠٠. أنظر: Éric Frécon - Op.cit - p46-47.

وبناءً على ذلك ينادي بعض الفقهاء بإيجاد قاعدة يسمونها (المطاردة الحثيثة العكسية) (Reverse of Hot Pursuit) ^(١)، ومؤدى هذه القاعدة السماح للسفن الحربية بمطاردة السفن التي يشتبه بأنها تعمل بالقرصنة من أعالي البحار إلى داخل المياه الإقليمية لدولة أخرى، ويبرر هذا الرأي مسلكه بأن هناك بعض الدول تضعف فيها المراقبة ودوريات خفر السواحل أو حتى تكون غير راغبة في القبض على القراصنة داخل مياهها الإقليمية مما سيؤدي بالنتيجة إلى إيجاد ملاذ آمن للقراصنة (بحدود ١٢ ميل بحري) يمنحهم حرية أكبر في الحركة والمراوغة وبالتالي فرصة أكبر للإفلات من العقوبة ^(٢)، وهذا ما يؤكد أيضاً أحد قضاة المحكمة الدولية لقانون البحار، حيث يقول: (أستطيع أن أتصور كيف سيضحك القراصنة عندما يكونون خاضعين لمطاردة حثيثة من قبل سفينة حربية أجنبية وفجأة يصبحون أحراراً - ببساطة - بمجرد دخولهم في المياه الإقليمية لأي دولة) ^(٣).

وبرأينا فإن هذا الاتجاه جدير بالملاحظة لسببين، الأول هو أن جريمة القرصنة البحرية تعد من الجرائم المستمرة ^(٤)، فسفينة القرصنة تعتبر كذلك في أي لحظة

(١) إن فكرة المطاردة الحثيثة العكسية ليست بفكرة جديدة، فقد جاء في المادة (٥) من المسودة التي أعدتها عصبة الأمم فيما يتعلق بالقرصنة البحرية ما يلي: (المطاردة التي يبدأ فيها في أعالي البحار يمكن أن تستمر حتى في المياه الإقليمية وذلك ما لم تكن الدولة الساحلية في وضع يسمح لها بمتابعة هذه المطاردة بنفسها)، كما وأكدت على نفس المادة السابقة كلية هارفرد للقانون عند وضعها لمسودة اتفاقية بشأن القرصنة البحرية. أنظر:

. H.E. Jose´ Luis Jesus – Op.cit - p286

Op.cit - p 163. (٢)

H.E. Jose´ Luis Jesus –Op.cit - p384. (٣)

(٤) يعرف الدكتور عبود السراج الجريمة المستمرة بأنها: (فعل جرمي يطول زمن ارتكابه، أو يستمر حدوثه مدة من الزمن). ومن أمثلة هذه الجرائم: إخفاء الأشياء المسروقة، وحياسة سلاح ممنوع، وحبس شخص دون وجه حق...الخ. وقد تقع أفعال الجريمة المستمرة في عدة دول ففي هذه الحالة وتطبيقاً لمبدأ الاختصاص الإقليمي تعتبر جميع الدول التي يقع فيها أي فعل من الأفعال المكونة=

من لحظات رحلتها كما سبق وأشرنا، والثاني هو أن القرصنة البحرية جريمة دولية ويجب أن تتم مكافحتها بالتعاون والتنسيق بين الدول، وبالتالي يمكن الأخذ بهذا المبدأ (المطاردة الحثيثة العكسية) ولكن ليس على إطلاقه وإنما ضمن ضوابط وشروط محددة أهمها :

- توافر شروط حق المطاردة الحثيثة المنصوص عليها في المادة (١١١) من اتفاقية قانون البحار .
- أن يكون الاشتباه بسفينة القرصنة اشتباهاً جدياً مبنياً على أدلة واضحة، وأن يتم التعويض للدولة الساحلية في حال تبين عدم أحقية الدولة التي تقوم بالملاحقة.
- امتناع السفينة الحربية عن المطاردة بمجرد رفض الدولة الساحلية ذلك، أو بدء المطاردة من قبل قوات خفر السواحل التابعة لهذه الدولة الساحلية .
- أما عن الجانب العملي فقد اقترحت ماليزيا مؤخراً توقيع اتفاقية (تتعلق بالمطاردة الحثيثة العكسية) مع كل من أندونيسيا والفلبين وذلك للسماح للسفن الحربية لكل دولة طرف بمطاردة القراصنة في المياه الإقليمية للدولة الطرف الأخرى^(١).

الفرع الثاني

اتفاقية سلامة الملاحة البحرية

من المهم دائماً في استراتيجيات مكافحة الجريمة التأكد بأن المجرمين سوف ينالون جزاءهم ويدفعون ثمن ما اقترفت أيديهم، وهذا ما سعت إليه اتفاقية سلامة الملاحة

=الجريمة المستمرة صاحبة اختصاص ويمكنها تطبيق قوانينها على الجريمة. أما عن التقادم بالنسبة لهذا النوع من الجرائم فهو يبدأ في اليوم التالي لانتهاج حالة الاستمرار أو انتهاء آخر فعل في الجريمة المتعاقبة. أنظر: د. عبود السراج- المرجع السابق - ص ٢٤٤ - ٢٤٧.

(١) Yann-huei Song -Regional Maritime Security Initiatives (RMSI) and Enhancing Security in the Straits of Malacca - Maritime Security in the South China Sea - Ashgate Publishing Company - USA -2009 - p125.

البحرية والبروتوكول الملحق بها لعام ٢٠٠٥^(١).

فبعد أن جرمت هذه الاتفاقية عدداً من الأفعال يندرج البعض منها في تعريف القرصنة البحرية^(٢)، ألزمت الدول الأطراف بتجريم هذه الأفعال والمعاقبة عليها بعقوبات تتناسب مع الطابع الخطير لها^(٣)، وذلك على عكس اتفاقية قانون البحار التي لم تنص أبداً على مثل هذا الأمر.

وتلزم اتفاقية سلامة الملاحة البحرية الدول الأعضاء بأن تقوم باعتقال ومحاكمة المجرمين الذين يرتكبون الأفعال المجرمة فيها أو تسليمهم لدولة أخرى وذلك حسب المبدأ المعروف (إما حاكم أو سلم) (*aut dedere aut judicare*) كما أن الاتفاقية جاءت بعدد من المواد تسهل عملية تسليم الجناة بين الدول. وعلى ذلك سنبحث في مبدأ الالتزام بالمحاكمة أو التسليم ومن ثم نقوم بالوقوف على أحكام التسليم التي نصت عليها الاتفاقية ومن ثم الآليات الإضافية التي جاء بها البروتوكول المعدل لها لعام ٢٠٠٥.

أولاً- الالتزام بالتسليم أو المحاكمة:

وهو لب أو جوهر الاتفاقية كما يصفه أحد الفقهاء، ويقضي هذا المبدأ بفرض واجب على الدول الأطراف في هذه الاتفاقية في حال وجود شخص مشتبه به على أرضها أن تقوم بتسليمه إلى أحد الدول الأطراف التي تملك صلاحية حسب الاتفاقية^(٤)، أو أن تحيل القضية بدون تأخير إلى سلطاتها المختصة بغرض

(١) H.E. Jose´ Luis Jesus – Op.cit - p 394.

(٢) أنظر ص ٣٤ من هذا البحث.

(٣) أنظر المادة (٥) من الاتفاقية والتي تنص على أنه : ((تجعل كل دولة طرف في الاتفاقية الأفعال الجرمية المحددة في المادة ٣ خاضعة للمعاقبة بعقوبات مناسبة تأخذ في الاعتبار ما لها من طابع خطير)).

(٤) حددت المادة ٦ من الاتفاقية الحالات التي تكون فيها الدول صاحبة ولاية على الأفعال الجرمية المحددة في الاتفاقية، وتكون عند ارتكاب الجرم:

محاكمة المشتبه به^(١)، وغني عن البيان أن واجب الدولة هنا مصدره المعاهدة الدولية التي تتضمن الالتزام بالتسليم أو المحاكمة، فلا يجوز للدولة بعد ذلك أن تقرر اعتماداً على سلطتها التقديرية وحدها ما إذا كان لها أن تقاضي الشخص المدعى ارتكابه الجريمة أو تسليمه^(٢).

ولكن الدولة هنا تكون مخيرة في حال طُلب إليها تسليم الفاعل بين تسليمه للدولة طالبة التسليم وبين محاكمته في محاكمها، فالمادة (٧) الفقرة (٥) من هذه الاتفاقية تنص على أنه: (عندما تقوم دولة طرف باعتقال شخص ما فإن عليها أن تبلغ على الفور الدول التي فرضت ولايتها ... بأن مثل هذا الشخص قيد الاعتقال ... وينبغي على الدولة الطرف التي تقوم بالتحقيق الأولي أن تقوم على الفور بإرسال ما تخلص إليه من نتائج إلى الدول المذكورة وأن توضح ما إذا كانت تعتزم ممارسة الولاية).

وبالتمعن في العبارة الأخيرة من هذه الفقرة (وأن توضح ما إذا كانت تعتزم ممارسة الولاية) يتبين لنا أن الدولة لها الخيار في المحاكمة أو التسليم وليست مجبرة على التسليم في حال تم طلبه من دولة متعاقدة أخرى حتى ولو كان لها ولاية بموجب هذه الاتفاقية.

وبعبارة أخرى يكون الالتزام بالمحاكمة مطلقاً في حالة عدم وجود طلب للتسليم،

-
- ضد سفينة ترفع علمها عند ارتكاب الجرم أو على ظهر تلك السفينة .
 - في أراضي تلك الدولة بما في ذلك مياهها الإقليمية.
 - من قبل أحد مواطنيها.
 - عند ارتكاب الجرم من جانب شخص بلا جنسية ويكون مقره المعتاد في تلك الدولة.
 - عند تعرض أحد مواطني الدولة أثناء ارتكاب الجرم للاحتجاز أو التهديد أو الإصابة بجراح أو القتل.
 - عند ارتكاب الجرم في محاولة لإجبار الدولة على القيام بعمل من الأعمال أو الامتناع عن القيام به.

(١) Malvina Halberstam - Op.cit - p 292.

(٢) الجمعية العامة - لجنة القانون الدولي - الدورة الستون - الالتزام بالتسليم أو المحاكمة - أنظر

ولكن بمجرد تقديم ذلك الطلب يكون للدولة المعنية السلطة التقديرية في الاختيار بين التسليم أو المحاكمة^(١).

وفيما يتعلق بالمحاكمة فالاتفاقية بدايةً فرضت على الدول التزاماً باعتماد التدابير الضرورية لتجريم الأفعال الواردة في الاتفاقية ضمن تشريعاتها الوطنية وجعلها تستوجب عقوبة مناسبة وفق ما يعرف بمبدأ الموازنة.

ثانياً- تسهيل عملية تسليم المجرمين والمساعدة المتبادلة:

هناك نصوص في الاتفاقية تجعل تسليم المجرمين بين الدول الأطراف سهلاً وذلك حتى في حال غياب الاتفاقيات الثنائية التي تتناول تسليم المجرمين فيما بين هذه الدول، فقد نصت الفقرة الثانية من المادة (١١) من الاتفاقية على أنه :

((٢- إذا كانت دولة من الدول الأطراف تشترط للتسليم وجود معاهدة بهذا الشأن وتلقت طلباً بالتسليم من دولة طرف أخرى لا تقوم معها مثل هذه المعاهدة، فإن على الدولة المتلقية للطلب أن تعتبر هذه الاتفاقية أساساً قانونياً للتسليم إزاء الأفعال الجرمية المحددة في المادة ٣ ...)).

كما أن الاتفاقية تغطي مشكلة تعدد طلبات التسليم وتعطي الأولوية عند تعدد الطلبات للدولة الطرف التي كانت السفينة ترفع علمها وقت ارتكاب الجرم^(٢).

(١) دراسة استقصائية للاتفاقيات المتعددة الأطراف التي تكون لها صلة بالعمل الذي تضطلع به لجنة

القانون الدولي بشأن موضوع (الالتزام بالتسليم أو المحاكمة) - لجنة القانون الدولي - الدورة الثانية

والستون - ٢٠١٠ - أنظر الوثيقة: A/CN.4/630

(٢) المادة (١١) فقرة (٥) من اتفاقية سلامة الملاحة البحرية.

هناك أمر آخر يتعلق بالتسليم هو نص المادة (٨) من الاتفاقية التي تجيز لربان السفينة التابعة لإحدى الدول الأطراف^(١) أن يسلم إلى سلطات دولة طرف أخرى ما (الدولة المتلقية) أي شخص إذا ما توافرت لديه أسباب مقنعة للاعتقاد بأنه ارتكب فعلاً من الأفعال الجرمية المحددة في الاتفاقية، وينبغي في هذه الحالة أن توافق الدولة المتلقية على التسليم إلا في الحالات التي تتوافر لديها الأسباب للاعتقاد بأن الاتفاقية لا تنطبق على الأفعال التي تستند إليها عملية التسليم وهنا يترتب على الدولة إرفاق أي رفض بالاستلام ببيان يوضح الأسباب الداعية إلى ذلك.

إن الأحكام السابقة المتعلقة بالتسليم في هذه الاتفاقية لا تؤثر بأي حال من الأحوال على القيود التي قد توجد في القانون الوطني بشأن تسليم المجرمين، فهناك العديد من الدول تحظر تسليم مرتكبي الجرائم السياسية أو مواطني الدولة المطلوب منها التسليم (مبدأ عدم تسليم الرعايا).

أما بالنسبة للتعاون والمساعدة المتبادلة فإن الاتفاقية تلزم الدول بالتعاون إلى أقصى حد فيما يتعلق بالإجراءات الجنائية بما في ذلك تقديم العون في عملية الحصول على الأدلة المتوافرة في حوزتها والتي تحتاجها تلك الإجراءات^(٢).

كما تلزم الدول الأطراف بالتعاون في قمع الأفعال المجرمة فيها وخصوصاً باتخاذ كافة الإجراءات الممكنة لمنع التحضير للهجمات وتبادل المعلومات بما يتفق وقوانينهم الوطنية وتنسيق الإجراءات الإدارية فيما بينها .

(١) لم تحدد الاتفاقية ما المقصود بربان السفينة التابعة لإحدى الدول الأطراف هل هو ربان السفينة الحربية التي قامت بالقبض على القراصنة أم ربان السفينة التي تعرضت للهجوم ولكن الغالب بأن المقصود هو ربان السفينة الحربية التي قامت بالقبض على القراصنة، وما يسوغ هذا التفسير هو قرارات مجلس الأمن التي أصدرها مؤخراً بشأن الحالة في الصومال.

(٢) المادة (١٢) من اتفاقية سلامة الملاحة البحرية.

ثالثاً - الآليات الإضافية التي جاء بها البروتوكول المعدل للاتفاقية لعام ٢٠٠٥:

١ - خلفيات تبني البروتوكول:

بعد أحداث الحادي عشر من أيلول تبنت المنظمة البحرية الدولية القرار A.924(22) والذي دعت فيه إلى إعادة النظر بالإجراءات المتبعة لمنع أفعال الإرهاب التي تهدد أمن الركاب والطواقم وسلامة السفن وقمع الاتجار غير المشروع بأسلحة الدمار الشامل في البحار.

وفي تشرين الأول من عام ٢٠٠١ قررت اللجنة القانونية التابعة للمنظمة البحرية الدولية مراجعة اتفاقية سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ والبروتوكول الملحق بها والمتعلق بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة المقامة في الجرف القاري ، وبعد عدة سنوات من الدراسة والمناقشة أنهت اللجنة القانونية عملها في جلستها التسعين في نيسان من عام ٢٠٠٥، وتم عقد مؤتمر دولي في تشرين الأول ٢٠٠٥ في مقر المنظمة البحرية الدولية بلندن تم فيه تبني بروتوكول عام ٢٠٠٥ المعدل لاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨، بالإضافة إلى بروتوكول عام ٢٠٠٥ والمعدل لبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة المقامة في الجرف القاري لعام ١٩٨٨^(١).

وقد دخل هذا البروتوكول المعدل لاتفاقية سلامة الملاحة البحرية حيز النفاذ مؤخراً في ٢٠١٠/٦/٢٨ بعد تصديق (١٢) دولة كان آخرها دولة (ناورو) على هذا البروتوكول^(٢).

(١) Robert C. Beckman - The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism -Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security -Taylor & Francis Group – 2009 - p191-192.

(٢) www.imo.org/conventions/mainframe.asp?topic_id=249 تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٧/١.

٢- الأحكام الجديدة التي جاء بها البروتوكول:

إن الجديد الذي أتى به البروتوكول هو أمران، الأمر الأول توسيع نطاق الجرائم التي تدرج تحت نصوص الاتفاقية^(١) والثاني هو ابتكاره لنظام تفتيش جديد يسمح لأي دولة طرف في الاتفاقية أن تتخذ التدابير الملائمة إذا ما توافرت لديها أسباب مقنعة تدعوها للاشتباه بأن جُرمًا ينص عليه البروتوكول هو قيد الارتكاب أو على وشك أن يرتكب من قبل سفينة ما، ومن ذلك أن تقوم بإيقافها والصعود إلى متنها وتفتيش وحمولتها والأشخاص الموجودين على متنها بغية تحديد ما إذا كان أحد الأفعال المجرمة قد ارتكب أو على وشك أن يرتكب^(٢).

والأمر الأساسي في عملية التفتيش هذه هو الموافقة الصريحة^(٣) لدولة العلم، كما أن لهذه الأخيرة أن تفرض الشروط التي تراها مناسبة على السفينة التي تنوي القيام بالتفتيش^(٤).

(١) أضاف البروتوكول ثلاثة أنواع من الجرائم، الأول يتعلق بأفعال الإرهاب البحري مثل استخدام السفن نفسها كسلاح (كحادثة السفينة الأمريكية USS cole عام ٢٠٠٢ في اليمن وحادثة الهجوم على سفينة حربية سيرلانكية من قبل انتحاريين تابعين لحركة نمور التاميل في العام ٢٠٠٠)، والنوع الثاني هو نقل الأسلحة البيولوجية أو المشعة أو النووية على متن السفن، أما النوع الثالث فهو القيام بنقل الأشخاص الذين يرتكبون أفعال مجرمة في البروتوكول أو أفعال مجرمة في الاتفاقيات الدولية الخاصة بالإرهاب. أنظر: المادة (٣) مكرر والمادة (٣) مكرر ثانيًا .

(٢) المادة (٨) مكرر الفقرة (٤).

(٣) عند صياغة البروتوكول كان هناك اقتراح من قبل الولايات المتحدة الأمريكية يقضي بإضافة نص يشترط البدء بعملية التفتيش في حال عدم استجابة سلطات دولة العلم خلال أربع ساعات لطلب الدولة طالبة التفتيش، وحسب هذا الاقتراح فإن عدم الاستجابة سيفسّر على أنه (موافقة ضمنية) لدولة العلم بالتفتيش، ولكن هذا الاقتراح لم يؤخذ به، لأن أغلب الدول حينذاك لم تكن ترغب بإعطاء استثناءات جديدة على المبادئ العامة التي تحكم السفن في أعالي البحار. أنظر:

Robert C. Beckman -The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism - Op.cit -p195.

(٤) Op.cit - p 195.

وحسب البروتوكول فإن عملية التفتيش هذه يجب أن تنفذ من قبل مسؤولي إنفاذ القوانين أو مسؤولين مخولين آخرين^(١) من السفن الحربية أو الطائرات العسكرية أو من سفن أو طائرات أخرى تحمل علامات واضحة تبين أنها تابعة للحكومة ومخولة لهذا الغرض^(٢).

هناك أمر آخر نص عليه البروتوكول وهو تأسيس آلية تستطيع الدولة فيها نقل شخص مشتبه فيه من إقليم دولة طرف إلى إقليم دولة طرف أخرى للشهادة أو لتقديم المعلومات في التحقيق أو المحاكمة الناتجين عن فعل يدخل في نطاق الاتفاقية^(٣).

ولا بد من الإشارة أخيراً إلى العلاقة بين اتفاقية قانون البحار واتفاقية سلامة الملاحة البحرية:

فبعد دراستنا لكل من هاتين الاتفاقيتين، يمكننا التساؤل عن نطاق تطبيق كل منهما، وبتعبير آخر متى نطبق كل من اتفاقية قانون البحار واتفاقية سلامة الملاحة البحرية وهل يمكن أن تتعارض إحداها مع الأخرى. في الحقيقة يمكن اعتبار النصوص الواردة في اتفاقية سلامة الملاحة البحرية مكملة لنصوص القرصنة البحرية الواردة في اتفاقية قانون البحار، حيث تشكل

(١) عرفت المادة (٨) مكرر الفقرة (١٠-هـ). مسؤولي إنفاذ القوانين أو المسؤولين المخولين الآخرين بأنهم: (الأفراد الذين يرتدون ملابس رسمية أو يضعون شعارات أخرى تعرّف عنهم بوضوح على أنهم يعملون في إنفاذ القوانين أو في أي هيئات حكومية أخرى ومصرح لهم حسب الأصول من قبل حكومتهم). وحسب المادة السابقة فإنه يجب على هؤلاء عند قيامهم بعمليات الصعود إلى السفن والتفتيش أن يبرزوا بطاقات هوية صادرة عن الحكومة عند صعودهم إلى السفينة لكي يتحقق منها ربان السفينة.

(٢) المادة (٨) مكرر الفقرة (١٠-د).

(٣) المادة (١٢) مكرر .

الاتفاقيتان معاً ترسانة قانونية فعالة في مكافحة كل من القرصنة والسطو المسلح على السفن.

فمن حيث النطاق الجغرافي نلاحظ أن نصوص القرصنة في اتفاقية قانون البحار تطبق فقط في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع لولاية أية دولة، بينما نصوص اتفاقية سلامة الملاحة تطبق - تقريباً - في جميع أجزاء البحار، فهي تطبق في أعالي البحار والمنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الإقليمية للدول وذلك في حال كانت السفينة مبحرة أو تترجم الإبحار إلى وجهة دولية، مع الأخذ بعين الاعتبار أن اتفاقية سلامة الملاحة البحرية لا تشمل جميع حالات السطو المسلح على السفن فهناك الحالة التي يرتكب فيها الجرم داخل المياه الإقليمية لدولة ما ولا تكون السفينة مبحرة أو تترجم الإبحار إلى وجهة دولية ويتم إلقاء القبض على المتهم في أراضي تلك الدولة التي تم الاعتداء داخل مياهها الإقليمية^(١).

ومن ناحية الأفعال المجرمة نستطيع القول بأن هناك أفعال مجرمة في اتفاقية سلامة الملاحة البحرية وغير مجرمة في اتفاقية قانون البحار، فالاستيلاء الداخلي على السفينة من قبل أشخاص على متنها لا يدخل في تعريف القرصنة حسب اتفاقية قانون البحار - كما أسلفنا سابقاً - ولكنه يشكل اعتداءً حسب نص اتفاقية سلامة الملاحة البحرية.

ومن ناحية محاكمة القراصنة فاتفاقية قانون البحار تأسس إطاراً عاماً لمحاكمة القراصنة عن طريق إعطاء الحق للدول بالقبض على القراصنة ومحاكمتهم بموجب مبدأ الاختصاص العالمي ولكنها لم تأت بأي تفصيلات أخرى، بينما جاءت اتفاقية سلامة الملاحة البحرية بنصوص مفصلة تلزم الدول بتأسيس ولايتها - في حالات معينة - على تلك الجرائم عبر تجريمها ومعاقبة فاعليها أو تسليمهم، ولكنها لم تؤسس لمبدأ الاختصاص العالمي فقد أعطت الولاية للدول الأطراف في حالات

(١) المادة (٤) من اتفاقية سلامة الملاحة البحرية.

محددة على سبيل الحصر.

وأخيراً ومن ناحية نظرية نلاحظ أن اتفاقية قانون البحار تتفوق على اتفاقية سلامة الملاحة البحرية في أن عدد الدول الموقعة على الأولى أكبر من الثانية حيث تكاد اتفاقية قانون البحار تشمل جميع دول العالم وأحكام القرصنة فيها تعتبر تقنياً لعرف دولي قائم كما سبق وأشرنا، أما بالنسبة لاتفاقية سلامة الملاحة فهناك عدد كبير من الدول لم يوقع بعد عليها ومن هذه الدول دول تكثر بالقرب من سواحلها أعمال القرصنة كالصومال وأرتيريا وأندونيسيا وماليزيا.

الفرع الثالث

الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن لعام ١٩٧٩

على الرغم من أن هذه الاتفاقية^(١) لم تشر لا من قريب ولا من بعيد إلى تسمية (القرصنة البحرية) إلا أنها تغطي احتجاز طاقم سفينة ما من أجل فدية (وهذا هو الشائع حالياً في الصومال)، وبعبارة أخرى فإن هذه الاتفاقية لا تغطي كل حالات القرصنة فهناك الحالات التي يتم فيها الاعتداء على الطاقم وسلب موجودات السفينة عن طريق العنف ولكن من دون أخذ رهائن. ولا تشترط الاتفاقية ارتكاب الأفعال المجرمة فيها في مكان معين، فهي تمتد لتشمل البر والبحر والجو، حيث تنص المادة (٥) منها على أن تتخذ كل دولة طرف التدابير اللازمة لتقرير ولايتها القضائية على أية جريمة من الجرائم المنصوص عليها في المادة (١)، عندما ترتكب:

(١) تم عقد هذه الاتفاقية بعد انتشار ظاهرة احتجاز الرهائن واستخدامها كوسيلة لممارسة الضغط على الدول والهيئات العامة لتنفيذ مطالب الخاطفين، حيث تقدمت حكومة ألمانيا الاتحادية بمشروع هذه الاتفاقية وتم إقرارها من قبل الجمعية العامة للأمم المتحدة في ١٧/١٢/١٩٧٩. أنظر: د. سالم الأوجلي - المرجع السابق - ص ٦٩.

- أ - في إقليم تلك الدولة أو على متن سفينة أو طائرة مسجلة فيها.
- ب - من قبل أحد مواطنيها .
- ج - من أجل إكراه تلك الدولة على القيام بفعل معين أو الامتناع عن القيام به.
- د - إزاء رهينة يكون من مواطني تلك الدولة ، إذا رأت تلك الدولة ذلك مناسباً.
- أما عن الآليات الموجودة في هذه الاتفاقية لمكافحة القرصنة البحرية فنجدتها تحتوي على المبدأ ذاته الموجود في اتفاقية سلامة الملاحة البحرية وهو المحاكمة أو التسليم، ولكن الفارق الوحيد بين الاتفاقيتين هو أن اتفاقية مناهضة أخذ الرهائن تحتوي على نصوص تسمح لدولة طرف فيها برفض التسليم في حال كان هناك أسباب جدية تحمل على الاعتقاد بأن طلب التسليم كان قد قدم بغية محاكمة أو معاقبة شخص ما بسبب العنصر الذي ينتمي إليه أو بسبب دينه أو جنسيته أو أصله العرقي أو رأيه السياسي^(١).

الفرع الرابع

اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية

(اتفاقية باليرمو)

توّجت جهود منظمة الأمم المتحدة والدول الأعضاء فيها بالتوصل إلى اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، وذلك بعد جهدٍ كبير بذلته اللجنة الحكومية الدولية التي اعتمدتها الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٩٨ بغرض وضع اتفاقية دولية شاملة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية وبرتوكولات دولية للتصدي لتهرب المهاجرين والاتجار بالنساء والأطفال ومكافحة صنع الأسلحة النارية والاتجار غير المشروع بها.

وكان من أهم الصعوبات التي واجهت اللجنة المشار إليها اختلاف وجهات نظر

(١) المادة (٩) من الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن.

الدول حول تعريف الجريمة المنظمة وصيغة (عبر الوطنية)، إلا أن اللجنة استطاعت من خلال دوراتها الثمان التي عقدتها في الفترة من ١٩ شباط عام ١٩٩٩ إلى شهر نيسان عام ٢٠٠٠ التغلب على تلك الصعوبات والتوصل إلى اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، التي اعتمدت وعرضت للتوقيع والتصديق والانضمام بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم ٢٥/٥٥ الدورة الخامسة والخمسون المؤرخ في ١٥ تشرين الثاني ٢٠٠٠م^(١).
وسنعرض فيما يلي لنطاق تطبيق هذه الاتفاقية والآليات الموجودة فيها والتي يمكن استخدامها في محاربة القرصنة البحرية.

أولاً - نطاق تطبيق الاتفاقية وإمكانية شمولها لجريمة القرصنة البحرية:

تتخطى الجماعات الإجرامية المنظمة في عدد كبير من النشاطات الإجرامية مثل الاتجار بالمخدرات وتهريب المهاجرين والاتجار بالأسلحة والفساد... الخ.
ولكن هل يمكن اعتبار القرصنة البحرية جريمة منظمة عبر وطنية ينطبق عليها تعريف اتفاقية باليرمو أم لا؟
لم تأت اتفاقية باليرمو بتعريف صريح للجريمة المنظمة عبر الوطنية ولكنها عدت بعضاً من أشكالها، كما عرفت المنظمة الإجرامية حيث نصت المادة (٢) فقرة (أ) على ما يلي:

((يقصد بتعبير جماعة إجرامية منظمة جماعة ذات هيكل تنظيمي مؤلفة من ثلاثة أشخاص أو أكثر موجودة لفترة من الزمن وتعمل بصورة متضافرة بهدف ارتكاب واحدة أو أكثر من الجرائم الخطيرة والأفعال المجرمة وفقاً لهذه الاتفاقية، ومن أجل الحصول بشكل مباشر أو غير مباشر على منفعة مالية أو منفعة مادية أخرى)).
وقد حددت الفقرة ب- من نفس المادة المقصود بالجرائم الخطيرة حينما قالت:

(١) خالد بن مبارك القحطاني - التعاون الأمني الدولي ودوره في مواجهة الجريمة المنظمة عبر الوطنية رسالة دكتوراه - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ٢٠٠٦ - ص ١٤٣.

((يقصد بتعبير جريمة خطيرة كل سلوك يمثل جرماً يعاقب عليه بالحرمان التام من الحرية لمدة لا تقل عن أربعة سنوات أو بعقوبة أشد)).

وبالنظر إلى التعريف السابق يمكننا القول بأن جزءاً من عمليات القرصنة البحرية الكبيرة وخاصة تلك التي تجري بالقرب من سواحل الصومال وجنوب شرق آسيا من قبيل الجريمة المنظمة عبر الوطنية وذلك لعدة اعتبارات أهمها ما يلي:

١ - ارتكاب بعض عمليات القرصنة البحرية من أجل الحصول على المنفعة المالية سواء عن طريق سلب موجودات السفينة أو اختطاف السفينة والمطالبة بفدية مقابل الإفراج عنها.

٢ - ارتكابها باشتراك مجموعة من الأشخاص، فقد أضحت أغلب عمليات القرصنة حالياً تتم بعدد كبير من الأشخاص يشكلون شبكة متكاملة فيما بينهم، فهناك من يهاجم السفينة الضحية (وعددهم حسب المنظمة البحرية الدولية بين ٥ إلى ١٠ أفراد)^(١) وهناك الشركاء الذين يكونون على الأرض كالأشخاص الذين يمولون عمليات القرصنة أو الأشخاص الذين يفاوضون من أجل الحصول على مبلغ الفدية أو حتى الأشخاص الذين يقدمون معلومات عن السفن إلى القراصنة بالإضافة إلى المسؤولين الحكوميين الفاسدين الذين يسهلون عمل القراصنة ويغضون النظر عن جرائمهم مقابل نصيب معين يدفع لهم...الخ.

٣ - ارتكابها بشكل منظم، حيث تشير جميع الدلائل إلى أن القراصنة منظمين ولهم قيادات معينة وتراتبية وإن كانت بسيطة بعض الشيء، وحسب وكالة رويترز فإن القراصنة في الصومال مرتبطون بقيادة وممولين في دبي ونيروبي وتنزانيا ومومباسا وكندا ولندن^(٢)، كما يشير المكتب البحري الدولي إلى أن هناك حوالي أربع

(١) Reports on acts of piracy and armed robbery against ships - Annual report - 2009 - MSC.4/Circ.152 - 29 March 2010 - p 2.

(٢) أشار البعض إلى أن جرائم القرصنة في الصومال - بالرغم من تعدد المجموعات التي تقوم بها والأماكن التي تنطلق منها- هي جرائم يتم تنسيقها بين مجموعات القراصنة ولا تتم بشكل عشوائي=

منظمات إجرامية^(١) (من المحتمل أن تكون في أندونيسيا وماليزيا) مسؤولة عن معظم عمليات القرصنة الخطيرة في جنوب شرق آسيا، هذه المنظمات تقوم بتدريب القراصنة على استخدام الزوارق السريعة والأسلحة المتطورة كما أن لدى أفراد هذه المنظمات تحالفاتهم مع المسؤولين المحليين واتصالاتهم مع جماعات السوق السوداء في الصين^(٢).

٤- حدوث جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار وإضرارها بمصالح المجتمع الدولي بأسره^(٣).

٥- المسح الذي أجرته الأمم المتحدة على (اتجاهات الجريمة وعمليات نظم العدالة الجنائية) عام ١٩٩٤، والذي حصر أساس تعريف الجريمة العابرة الإقليمي بأنها تلك الأفعال التي يرتبط الكشف عنها ومنعها والتعامل معها بصورة مباشرة وغير مباشرة بأكثر من دولة واحدة، وعدد هذا المسح (١٢) جريمة كان من بينها جريمة القرصنة البحرية.

=يستدلون على ذلك بأن طريقة القرصنة (اختطاف السفينة والمطالبة بفدية) ومبالغ الفدية المطلوبة وطريقة المفاوضة عليها متشابهة إلى حد كبير، كما أنه لم يحدث حتى الآن أن قامت مجموعة من القراصنة بإطلاق سفينة تم دفع فديتها وقامت مجموعة أخرى باختطافها مجدداً .
أنظر:

Peter Eichstaedt – Pirates State Inside Somalia's , Terrorism at Sea –
Lawrence Hill Books – Chicago - 2010 – p147.

(١) يشير البعض إلى أن القراصنة في آسيا حالياً مرتبطون مع أربعة منظمات إجرامية دولية: الأولى موجودة في سنغافورة وتسيطر على الجزء الجنوبي لكل من بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا – والثانية في بانكوك وتسيطر على بحر الأندمان – والثالثة في هونك كونغ وتسيطر على الجزء الشمالي من بحر الصين الجنوبي – أما الرابعة فهي جاكارتا وتسيطر على العمليات في بحر جاوا وأجزاء من بحر الصين الجنوبي وصولاً إلى برونوي. أنظر:

Denise Russel - Op.cit - p 69-70.

(٢) Catherine Zara Raymond - Maritime Security in South East Asia –
Routledge – 2007 - p 70.

(٣) وقد تطرقنا لذلك بشكل مفصل عند بحثنا للركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية.

كما تضمن تقرير السكرتير العام للأمم المتحدة المقدم إلى المؤتمر التاسع للأمم المتحدة لمنع الجريمة ومعاملة المجرمين عرضاً للأنشطة التي تقوم بها جماعات الجريمة المنظمة عبر الوطنية والتي تغطي (١٨) مجالاً وكان أيضاً من بين هذه المجالات جريمة القرصنة البحرية^(١).

وقد أخذ بهذا الوصف مشروع اتفاقية قمع أعمال القرصنة في البحر الذي قدمته أوكرانيا إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة حيث نصت المادة الأولى من مشروع الاتفاقية على أن: (الغرض من هذه الاتفاقية هو تسهيل التعاون بين الدول في زيادة فعالية منع القرصنة باعتبارها أحد أنواع الجريمة المنظمة عبر الوطنية وفي مكافحتها).

ولكننا نعود لنؤكد بأنه لا يمكننا اعتبار جميع عمليات القرصنة البحرية مصنفة ضمن الجريمة المنظمة عبر الوطنية وإنما يمكننا القول بأن عمليات القرصنة الخطيرة والتي تكون منظمة بشكل دقيق هي التي ينطبق عليها وصف الجريمة المنظمة عبر الوطنية.

والآن وبعد عرضنا لإمكانية انطباق الاتفاقية على جريمة القرصنة البحرية من الناحية الموضوعية نتساءل حول تحديد النطاق المكاني للاتفاقية، أي مدى إمكانية تطبيقها مكانياً على جريمة القرصنة البحرية على اعتبار أن القرصنة جريمة تقع في أعالي البحار ولا تقع في إقليم دولة معينة وأن الاتفاقية لم تأت بأي نص حول أعالي البحار والمناطق التي لا تخضع لولاية الدول؟

تنص المادة (١٥) الفقرة (١) من اتفاقية باليرمو على أن الدول يجب أن تعمل على تأكيد سريان ولايتها القضائية على الأفعال المجرمة في الاتفاقية عندما يرتكب

(١) ورقة عمل مقدمة إلى الندوة الإقليمية حول الفساد وغسل الأموال - ٢٠٠٧ - برنامج الأمم المتحدة

الجرم على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة الطرف وقت ارتكاب الجرم. وبالتالي يمكننا القول أن عبارة الدولة الواردة في المادة (٣) تمتد لتشمل الأفعال التي ترتكب ضد سفينة ترفع علم تلك الدولة، وهذا يشمل الأفعال التي تحضر ويخطط لها في دولة وترتكب على سفينة ترفع علم دولة أخرى. وهكذا فإن جرائم القرصنة التي يخطط لها في الصومال مثلاً وترتكب ضد سفينة ترفع علم دولة أجنبية يمكن أن تعتبر من قبيل الأفعال التي يحضر لها في دولة وترتكب في دولة أخرى.

ثانياً - الآليات الموجودة في الاتفاقية:

تطلب الاتفاقية من الدول تجريم نطاق واسع من الأنشطة الإجرامية، بما في ذلك المشاركة في مجموعات إجرامية منظمة وذلك بتنظيم ارتكاب جريمة خطيرة أو الإشراف أو المساعدة أو التحريض عليها^(١)، وتحتوي الاتفاقية أيضاً على نصوص تجرم تبييض الأموال الناتجة عن الجريمة المنظمة^(٢)، وتدابير لمكافحة غسل الأموال^(٣)، كما أن الاتفاقية تتضمن إجراءات تتعلق بمصادرة وضبط عائدات الجريمة من أموال أو ممتلكات أو منافع أخرى متأتية من عائدات الجرائم^(٤). بالنسبة لتسليم المجرمين فإن الاتفاقية جاءت بأحكام قريبة من الأحكام التي جاءت بها الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن واتفاقية سلامة الملاحة البحرية^(٥). أما عن تقديم المساعدة القانونية المتبادلة فالاتفاقية تطلب من الدول أن تقدم

(١) أنظر المادة (٥) من اتفاقية باليرمو.

(٢) أنظر المادة (٦) من اتفاقية باليرمو.

(٣) أنظر المادة (٧) من اتفاقية باليرمو.

(٤) أنظر المادة (١٢) من اتفاقية باليرمو.

(٥) أنظر المادة (١٦) من اتفاقية باليرمو.

لبعضها البعض أكبر قدر ممكن من المساعدة القانونية المتبادلة في التحقيقات والملاحقات والإجراءات القضائية وذلك فيما يتعلق بالجرائم المشمولة بالاتفاقية. ومن أمثلة هذه المساعدات التعاون في الحصول على أدلة أو أقوال من الأشخاص، وتبليغ المستندات القضائية، وتنفيذ عمليات التفتيش والضبط والتجميد، وفحص الأشياء والمواقع، وتيسير مثول الأشخاص طواعية في الدولة الطرف طالبة المساعدة... الخ^(١)، وأخيراً فإن الاتفاقية تنص على عدد من الإجراءات تهدف إلى تأمين سلامة الشهود وحمايتهم بالإضافة إلى مواد تتعلق بمساعدة الضحايا وحمايتهم^(٢).

المطلب الثالث

جهود المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية

تُعرّف المنظمة الدولية بأنها تجمع إرادي لعدد من أشخاص القانون الدولي متجسد في شكل هيئة دائمة يتم إنشاؤها بموجب اتفاق دولي ويتمتع بإرادة ذاتية ومزود بنظام قانوني متميز وبأجهزة مستقلة تمارس المنظمة من خلالها نشاطها لتحقيق الهدف المشترك الذي من أجله تم إنشاؤها^(٣)، وتعتبر المنظمات الدولية - سواء كانت عامة أم متخصصة بشأن معين - من أهم الركائز التي يقوم عليها المجتمع الدولي المعاصر حيث تنظم شؤونه وتحقق التنسيق والتعاون المشترك بين الدول المكونة له في مختلف المجالات.

وبناءً على ما سبق سنتحدث عن دور هذه المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية من خلال تقسيمها إلى منظمات دولية عامة ومنظمات دولية مختصة بشؤون البحار وأخرى مختصة بمنع الجريمة.

(١) أنظر المادة (١٨) من اتفاقية باليرمو.

(٢) أنظر المادة (٢٤) و(٢٥) من اتفاقية باليرمو.

(٣) د. محمد السعيد الدقاق - التنظيم الدولي - الدار الجامعية - د.ت - ص ٣٥.

الفرع الأول

المنظمات الدولية العامة

وندرس في هذا الإطار منظمة الأمم المتحدة، حيث عملت هذه المنظمة إلى جانب جهودها في حفظ السلم والأمن الدوليين على مكافحة الجريمة الدولية وفق قواعد القانون الدولي من خلال مؤتمرات منع الجريمة ومعاملة المجرمين وعقد الاتفاقيات الدولية^(١) وتشجيع الاتفاقيات الإقليمية والثنائية بين الدول بالإضافة إلى التوصيات الصادرة عن الجمعية العامة ومجلس الأمن التابعين لها. وسنتناول فيما يلي جهود كل من الجمعية العامة للأمم المتحدة وجهود مجلس الأمن في مكافحة القرصنة البحرية.

١ - دور الجمعية العامة في مكافحة القرصنة البحرية:

إن للجمعية العامة باعتبارها الهيئة العالمية الأوسع تمثيلاً في الأمم المتحدة دور محوري في تعزيز التعاون الدولي وزيادة تنسيق الجهود الرامية إلى معالجة مشكلة القرصنة البحرية^(٢)، فمنذ عام ١٩٨٤ والجمعية العامة تنتظر في التطورات المتعلقة باتفاقية قانون البحار وذلك في إطار البند المعنون (المحيطات وقانون البحار)، وقد وجّه الأمين العام للأمم المتحدة الانتباه إلى مشكلة القرصنة لأول مرة في تقريره السنوي عن قانون البحار المقدم إلى الجمعية العامة في دورتها التاسعة والثلاثين في عام ١٩٨٥، ودأب على إدراج فرع مستقل عن هذه المسألة في تقريره السنوي

(١) نشير هنا إلى أن اتفاقية قانون البحار كانت برعاية الأمم المتحدة ، حيث احتوت هذه الاتفاقية على عدد من النصوص تتعلق بجريمة القرصنة البحرية كنا قد عالناها بشكل مستقل ومفصل، وبالتالي لن نتطرق إليها في هذا البند.

(٢) بيان معالي الدكتور علي عبد السلام التريكي - رئيس الجمعية العامة - الجلسة غير الرسمية التي عقدتها الجمعية العامة بشأن القرصنة البحرية الدولية - الأمم المتحدة - ١٤ آذار ٢٠١٠.

عن المحيطات وقانون البحار منذ عام ١٩٩٣^(١).

وفي تقريرها الأخير عن المحيطات وقانون البحار لعام ٢٠١٠ حثت الجمعية العامة جميع الدول ولا سيما الدول الساحلية، في المناطق المتأثرة على اتخاذ جميع التدابير الضرورية والمناسبة لمنع ومكافحة حوادث القرصنة والسطو المسلح في البحر عن طريق جملة أمور منها:

أ - التأكيد على أهمية التعاون الإقليمي، وأهمية التعاون في التحقيق في حوادث القرصنة حيثما وقعت، ومحاكمة من يُدعى أنهم الجناة وفقاً للقانون الدولي.

ب - دعوة الدول إلى التعاون الكامل مع المنظمة البحرية الدولية عن طريق عدة أمور منها تقديم تقارير عن حوادث القرصنة إلى تلك المنظمة وتنفيذ المبادئ التوجيهية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية لمنع هجمات القرصنة والسطو المسلح.

ج - حث الدول على أن تصبح أطرافاً في اتفاقية سلامة الملاحة البحرية وبرتوكولها، وعلى أن تكفل تنفيذها بصورة فعالة .

د - حث المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية على وضع الحلول الممكنة للبحارة والصيادين الذين كانوا ضحايا للقرصنة.

كما أنه وبسبب ازدياد حوادث القرصنة قرب سواحل الصومال أهابت الجمعية العامة بالدول اتخاذ الخطوات المناسبة بموجب قوانينها الوطنية لتسهيل القبض على من يدعى ارتكابهم لأعمال القرصنة ومحاكمتهم، وحثت جميع الدول على التعاون مع المنظمة البحرية الدولية بمكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن على نحو فعال عن طريق اعتماد التشريعات الوطنية المناسبة^(٢).

(١) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار - الجمعية العامة - الدورة السادسة والخمسون -

٢٠٠١ - ص ٤٣-٤٤. أنظر الوثيقة : A/56/58

(٢) أنظر الوثيقة: A/64/71

كما قامت الجمعية العامة مؤخراً بعقد اجتماع غير رسمي في ١٤ آذار ٢٠١٠ بدعوة من رئيس الجمعية العامة علي عبد السلام التريكي، وكان الهدف من هذا الاجتماع (إيجاد فرصة لكافة الدول الأعضاء في الأمم المتحدة لمناقشة مشكلة القرصنة البحرية بصورة شاملة والوقوف على أسبابها وتأثيراتها على الأرض وفي البحر).

٢- دور مجلس الأمن في مكافحة القرصنة البحرية:

يتحمل مجلس الأمن التبعة الأساسية في حفظ السلم والأمن الدوليين، وهو إذا ما تصرف حسب الفصل السابع من الميثاق فإن قراراته عادةً ما تكون ملزمة قانوناً لجميع الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وتقدم على التزاماتها في معاهدات أخرى. وللتصرف بموجب الفصل السابع يجب أن تشكل الحالة تهديداً للسلم والأمن الدوليين أو حالة عدوان، وتعتبر سلطة مجلس الأمن في تكييف المواقف والنزاعات الدولية لتحديد ما إذا كانت تشكل تهديداً للسلم أو إخلالاً به أو عملاً من أعمال العدوان سلطة مطلقة لا معقب عليها.

وقد بدأت هذه السلطة بالتوسع بعد نهاية الحرب الباردة إذ صار المجلس يعطي لنفسه صراحةً سلطات التدخل في مجالات ومسائل لم تكن مجالاً للتدخل من قبل، مثل المراقبة والإشراف على الانتخابات في بعض الدول وحماية حقوق الإنسان والمجالات الإنسانية واللاجئين والمسائل الاقتصادية والاجتماعية ومحاربة الإرهاب الدولي والحد من انتشار أسلحة الدمار الشامل وأخيراً مكافحة ظاهرة القرصنة البحرية، وذلك كله باعتبار أن عدم الاستقرار في هذه الميادين يشكل تهديداً خطيراً للسلم والأمن الدوليين.

وقد بدأ اهتمام مجلس الأمن بظاهرة القرصنة البحرية في عام ٢٠٠٥ وذلك عندما طلبت الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية - خلال اجتماعها الرابع والعشرين - من أمينها العام إثارة قضية القرصنة قرابة سواحل الصومال أمام مجلس الأمن، وبعد أربعة أشهر وفي ذات العام أصدر مجلس الأمن بياناً رئيسياً شجع فيه الدول

التي تتواجد سفنها وطائراتها الحربية في المياه الدولية بالقرب من سواحل الصومال بأن تبقى على يقظة لأي حادث قرصنة، وأن تتخذ الإجراءات المناسبة لحماية السفن التجارية في تلك المنطقة وبالتحديد السفن التي تنقل المساعدات الإنسانية وذلك مع مراعاة قواعد القانون الدولي ذات الصلة^(١).

وبعد تزايد أعمال القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال وشرق إفريقيا وما شكلته من تهديد لأمن وسلامة الملاحة البحرية في المنطقة بما ينعكس بالضرر على السلم الدولي، أصدر مجلس الأمن عدد من القرارات كان أبرزها القرارات ١٨١٦ و ١٨٣٨ و ١٨٤٤ و ١٨٤٦ و ١٨٥١ و ١٩١٨ و ١٩٧٦.

أ- القرار ١٨١٦ الصادر في حزيران ٢٠٠٨:

تم في ٤ نيسان ٢٠٠٨ أخذ طاقم وركاب اليخت الفرنسي بونانت (Le Ponant) كرهائن من قبل قراصنة صوماليين في منطقة أعالي البحار قبالة سواحل الصومال، وبعد أسبوع تم إطلاق الرهائن في البحر بعد دفع مبلغ الفدية المطلوب، ولكن بعد فترة قصيرة قامت قوات الكوماندوس والمروحيات الفرنسية باعتقال المختطفين بالقرب من شواطئ الصومال بعد أن حصلت على موافقة الحكومة الانتقالية الصومالية، وقد صرح رئيس الوزراء الفرنسي آنذاك أن فرنسا تأمل في إنشاء تفويض أممي عالمي لمكافحة القرصنة في مياه الصومال ومناطق أخرى من العالم كخليج غينيا ومضيق ملقا، وفي أواخر نيسان ٢٠٠٨ وبعد عدد من المحاولات غير الناجحة للسفن الحربية التي تعمل في أعالي البحار بالقرب من سواحل الصومال في إلقاء القبض على القراصنة الصوماليين الذين عادةً ما يفلتون من الاعتقال بهربهم داخل المياه الإقليمية لدولتهم قامت كل من فرنسا والولايات المتحدة وبما بتقديم مسودة قرار لمجلس الأمن والتي تم تبنيها بالإجماع من خلال

(١) Philipp Wendel - Op.cit - p 24.

القرار ١٨١٦^(١).

وقد أشار مجلس الأمن في هذا القرار إلى قلقه الشديد من الخطر الذي تشكله أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن واعتبر أن هذه الأعمال تشكل تهديداً للسلم والأمن الدوليين في المنطقة، ثم أشار إلى عدم قدرة الحكومة الانتقالية في الصومال على منع أعمال القرصنة أو حراسة وتأمين الممرات البحرية الدولية الواقعة قبالة سواحل الصومال أو في مياهها الإقليمية.

وبالاستناد إلى الرسالة التي وجهها الممثل الدائم لجمهورية الصومال لدى الأمم المتحدة إلى رئيس مجلس الأمن في شباط ٢٠٠٨ والتي أبلغ فيها مجلس الأمن بموافقة حكومة الصومال الانتقالية على تلقي مساعدة عاجلة لتأمين المياه الإقليمية والمياه الدولية قبالة سواحل الصومال وذلك بهدف ضمان سلامة أنشطة الشحن البحري والملاحة، حث المجلس الدول على تكثيف جهودها لردع أعمال القرصنة والسطو المسلح بالتعاون مع الحكومة الانتقالية وقرر في سبيل ذلك السماح للدول التي تتعاون مع هذه الحكومة بالدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بغرض قمع أعمال القرصنة والسطوح المسلح في البحر لمدة ستة أشهر ، وفي النهاية أكد المجلس على أن هذا الإذن لا يسري إلا على الحالة الراهنة في الصومال ولا يعتبر بالتالي منشأ لقانون دولي عرفي في هذا المجال، ولعل السبب في هذا التأكيد هو رغبة مجلس الأمن في تهدئة الدول التي تقع في مياهها الإقليمية أعمال سطو مسلح وبالأخص أندونيسيا والتي كانت عضواً في مجلس الامن في العام الذي تم اتخاذ القرار فيه^(٢).

واستناداً إلى هذا القرار قام مجلس الاتحاد الأوربي في ١٥ أيلول من عام ٢٠٠٨

(١) أنظر الوثيقة: S/p.v.5902

(٢) <http://www.ejiltalk.org/piracy-off-somalia-a-sketch-of-the-legal-framework>

تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٧/٧

بإطلاق حملة الاتحاد الأوروبي العسكرية لمكافحة القرصنة في خليج عدن (EU NAVCO).

ب- القرار ١٨٣٨ الصادر في تشرين الأول ٢٠٠٨:

أشار مجلس الأمن في هذا القرار إلى أن حوادث القرصنة قبالة سواحل الصومال ما زالت تشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين في المنطقة. وحث فيه الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية أن تشارك بنشاط في مكافحة القرصنة في أعالي البحار قبالة سواحل الصومال عن طريق القيام بنشر سفن حربية وطائرات عسكرية وفقاً للقانون الدولي على النحو المبين في اتفاقية قانون البحار.

كما حث الدول على استخدام جميع الوسائل اللازمة من أجل قمع أعمال القرصنة البحرية، وذلك بالتعاون مع الحكومة الانتقالية في الصومال، وقد اعتبر البعض عبارة (جميع الوسائل اللازمة) بمثابة تفويض للدول باستخدام القوة في قمع القرصنة.

وحدث المجلس الدول أن تقدم نصائح وتوجيهات للسفن التي ترفع علمها بشأن التدابير الاحترازية المناسبة لكي تحمي نفسها من الاعتداء أو الإجراءات التي ينبغي لها أن تتخذها إذا تعرضت للاعتداء أو لخطر الاعتداء وهي تبحر قبالة سواحل الصومال، وذلك حسب إرشادات المنظمة البحرية الدولية، مؤكداً على أن الأحكام السابقة لا تسري إلا على الحالة في الصومال ومشدداً - كالقرار السابق ١٨١٦ - أن هذا القرار لا يعتبر منشئاً لعرف دولي .

ولكن على الرغم من تأكيد مجلس الأمن السابق بأن القرار لا يعتبر منشئاً لعرف دولي، فقد حذرت حكومة الصين من اعتبار هذا القرار والقرار السابق لمجلس الأمن (١٨١٦ لعام ٢٠١٠) بمثابة سابقة في القانون الدولي، مما سيشكل اعتداءً على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول ذات السيادة والذي نصت عليه

المادة السابعة من ميثاق الأمم المتحدة^(١).

وتحذير الصين هذا هو أمرٌ متوقع يفسره حدوث عدد من أعمال السطو المسلح داخل مياهها الإقليمية، مع العلم أنه كان هناك في البداية عدة مشروعات لقرارات تبيح الدخول إلى المياه الإقليمية ليس للصومال فحسب بل لدول غرب إفريقيا التي تنتشر فيها أعمال السطو المسلح، ولكن الصين وفيتنام وليبيا لم تسمح بتمرير هذه المشروعات وسمحت فقط بخرق السيادة الصومالية.

وقد أشار بعض خبراء القانون الدولي في معرض بحثهم هذا القرار أن مجلس الأمن يجب أن يتمتع في أي حال من الأحوال عن خلق نصوص جديدة في القانون الدولي، مستنديين في ذلك إلى أن تفويض مجلس الأمن حسب ميثاق الأمم المتحدة هو منع أو إدارة الأزمات الدولية، وإن استخدامه لحقه الحصري في تحديد أي استخدام غير مشروع للقوة لا يجعل منه مشروعاً، وفي حال شعر المجتمع الدولي بأن تعريف القرصنة بحاجة إلى توسيع فيجب عليه عقد معاهدة دولية جديدة تكون ملزمة للدول الأطراف فيها فقط^(٢).

إلا أن البعض ردوا على الرأي السابق بقولهم أن الدول الأعضاء في الأمم المتحدة ملزمة بتنفيذ القرارات التي يتخذها مجلس الأمن وذلك حسب نص المادة (٢٥) من ميثاق الأمم المتحدة والذي جاء فيه أن (يتعهد أعضاء الأمم المتحدة بقبول قرارات مجلس الأمن وتنفيذها وفق هذا الميثاق) ، كما أشاروا إلى أن مجلس الأمن هو هيئة لها الحق في تعديل الالتزامات الواردة في اتفاقية قانون البحار وذلك إذا ما أخذنا بعين الاعتبار نص المادة (١٠٣) من الميثاق والتي تؤكد على أنه (إذا تعارضت الالتزامات التي يرتبط بها أعضاء الأمم المتحدة وفقاً لأحكام هذا الميثاق

(١) Emiliano Alessandri - Addressing the Resurgence of Sea Piracy :Legal, Political and Security Aspects - Istituto Affari Internazionali - 2009 – p.p 3-4.

(٢) Op.cit – p 4.

مع أي التزام دولي آخر يرتبطون به فالعبرة بالتزاماتهم المترتبة على هذا الميثاق^(١).

ونحن نؤيد الرأي الثاني لأن مجلس الأمن عندما اتخذ قراره لم يعدل من اتفاقية قانون البحار كاتفاقية لها كيائها، وإنما عدل أحكام هذه الاتفاقية فيما يخص القرصنة قرابة سواحل الصومال فقط وبموافقة الحكومة الانتقالية الصومالية ولمدة زمنية معينة.

ج- القرار ١٨٤٦ الصادر في كانون الأول ٢٠٠٨:

اقترح هذا القرار ولأول مرة إمكانية استخدام اتفاقية سلامة الملاحة البحرية من قبل الدول وذلك للتعاون في تسليم ومحاكمة القراصنة، وحث الدول الأطراف في هذه الاتفاقية على تنفيذ التزاماتها بموجب الاتفاقية .

وقرر المجلس أنه يجوز ولمدة (١٢) شهر اعتباراً من تاريخ القرار أن تقوم الدول والمنظمات الإقليمية التي تتعاون مع الحكومة الانتقالية الصومالية على مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال بدخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر بشكل يتسق مع الإجراءات المتبعة في أعالي البحار، واستخدام جميع الوسائل اللازمة من أجل ذلك.

د- القرار ١٨٥١ الصادر في كانون الأول ٢٠٠٨:

صدر هذا القرار بدعم من الولايات المتحدة الأمريكية، وذلك بعد فترة وجيزة من حادثة اختطاف ناقلة النفط سيروس ستار^(٢).

(١) Joseph M. Isanga, Countering Persistent Contemporary Sea Piracy - Expanding Jurisdictional Regimes - American University Law Review - Vol. 59:1267 - 2010 - p 1276.

(٢) السفينة سيروس ستار (Sirius Star) هي ناقلة نفط ترفع علم ليبيريا ومملوكة من قبل الشركة العربية السعودية للنفط (أرامكو) ، وقد اختطفت هذه السفينة في ١٥ تشرين الثاني من عام =

في البداية أشار القرار إلى أن غياب القدرات والتشريعات المحلية وغياب الوضوح في كيفية التصرف مع القراصنة بعد اعتقالهم قد أعاق قيام المجتمع الدولي بعمل أجدى في التصدي للقراصنة قرابة سواحل الصومال، وأدى في بعض الأحيان إلى الإفراج عن قراصنة بدون مثولهم أمام العدالة.

وقد شجع مجلس الأمن في هذا القرار على إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات الإقليمية والدولية وتعنى بجميع جوانب مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال.

كما شجع القرار الدول والمنظمات على النظر في إنشاء مركز في منطقة خليج عدن لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال .

وفي هذا القرار أيضاً تم السماح لأول مرة بالعمليات العسكرية داخل الأراضي الصومالية^(١).

= ٢٠٠٨ على بعد ٤٥٠ ميل بحري من سواحل كينيا ، ومن ثم تم احتجازها على شاطئ في الصومال بالقرب من ميناء هاراردي Harardhere ، وذلك إلى أن تم إطلاق سراحها في كانون الثاني من عام ٢٠٠٩ ، بعد أن تم دفع فدية قدرها (٣) مليون دولار للقراصنة الذين قاموا بعملية الاختطاف، وقد أثار خبر اختطاف هذه السفينة ضجة كبيرة في الأوساط الإعلامية نظراً لبعدها المكان الذي تم الاختطاف فيه عن السواحل الصومالية من جهة ولضخامة مبلغ الفدية المطلوب من جهة أخرى. أنظر:

Rawle O. King – Ocean Piracy and its Impact on Insurance – CRS Report for Congress – 2009 – p.p 2-3

(١) نصت الفقرة السادسة من هذا القرار على ما يلي: ((إن مجلس الأمن...يقدر أنه يجوز لمدة ١٢ شهر اعتباراً من تاريخ اتخاذ القرار ١٨٤٦ أن تقوم الدول والمنظمات الإقليمية المتعاونة مع الحكومة الانتقالية في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال على أساس إخطار مسبق توجهه الحكومة الانتقالية إلى الأمين العام، باتخاذ جميع التدابير المناسبة في الصومال من أجل قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر بناء على طلب الحكومة الانتقالية ، شريطة أن تتماشى أي تدابير تتخذ عملاً بالإذن المنصوص عليه في هذه الفقرة مع القانون الإنساني وقانون حقوق الإنسان الدولي المنطبق)).

ولكن هذا القرار نال نصيباً كبيراً من الانتقادات أبرزها هو أن اللجوء إلى العمليات العسكرية داخل الأراضي الصومالية سيؤدي بحياة ضحايا مدنيين وذلك للصعوبة البالغة في التمييز بين القراصنة وغيرهم من المدنيين مما سيشكل خرقاً للقانون الدولي الإنساني^(١)، وعلى أي حال فإن أياً من الدول لم تقم بعمليات عسكرية داخل الأراضي الصومالية، ربما رغبةً منها في عدم الدخول في مستنقع الحروب الأهلية والصراعات والتدخلات التي يغرق فيها الصومال منذ زمن بعيد.

يذكر أن مجلس الأمن في هذا القرار دعى إلى آلية جديدة للتغلب على العوائق التشريعية لدى بعض الدول والتي تتعلق بمحاكمة القراصنة - في حال تم القبض عليهم - بموجب الاختصاص العالمي، هذه الآلية تتجلى بإبرام اتفاقيات دولية مع البلدان المستعدة للتحفظ على القراصنة تسمح بصعود مسؤولي إنفاذ القانون من تلك البلدان على ظهر السفن، وبخاصة بلدان المنطقة مثل جيبوتي وكينيا وتنزانيا واليمن وذلك بهدف تيسير التحقيق مع المعتقلين والقبض عليهم باسم بلادهم وإرسالهم لدولهم (أي دول منفذي القانون) من أجل المحاكمة^(٢).

وقد أكد مكتب الأمم المتحدة المعنى بالمخدرات والجريمة على هذه الآلية مشيراً إلى أن مثل هذه الاتفاقيات أثبتت نجاحها وفعاليتها في مكافحة تهريب المخدرات في منطقة البحر الكاريبي.

هـ- القرار ١٩١٨ الصادر في نيسان ٢٠١٠:

قُدمت مسودة هذا القرار من قبل روسيا، وقد أكد مجلس الأمن في هذا القرار على محدودية قدرة النظام القضائي للصومال والدول الأخرى في المنطقة على محاكمة القراصنة المشتبه فيهم على نحو فعال، وطلب من الأمين العام للأمم المتحدة أن يقدم إلى مجلس الأمن تقريراً عن الخيارات الممكنة لمحاكمة وسجن الأشخاص

(١) Eugene Kontorovich Op.cit - p 258.

(٢) الفقرة ٣ من القرار ١٨٥١ لعام ٢٠٠٨.

المسؤولين عن ارتكاب أعمال قرصنة وسطو مسلح قبالة سواحل الصومال كإنشاء محكمة إقليمية أو دولية .

واستناداً إلى هذا القرار قام الأمين العام للأمم المتحدة في ٢٦ /٧/ ٢٠١٠ بإصدار تقريره عن الخيارات الممكنة للمساعدة في بلوغ هدف محاكمة وسجن الأشخاص المسؤولين عن ارتكاب أعمال قرصنة وسطو مسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، وقد حدد الأمين العام سبعة خيارات ليقوم مجلس الأمن بالنظر فيها، وهذه الخيارات هي^(١):

- تعزيز المساعدة التي تقدمها الأمم المتحدة لبناء قدرات دول المنطقة على محاكمة وسجن الأشخاص المسؤولين عن ارتكاب أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال، وهذا الخيار موجود بالفعل وقد حقق قدراً من النجاح كما رأى الأمين العام، ومن مزايا هذا الخيار في رأيه قلة التكاليف المادية بالمقارنة مع تكاليف الخيارات الأخرى، وقد أيد هذا التوجه أغلب الدول في مجلس الأمن أثناء مناقشتها لتقرير الأمين العام في جلسة خصصت لهذا الغرض.
- إنشاء محكمة صومالية تتعقد في إقليم دولة أخرى من دول المنطقة سواء بمشاركة الأمم المتحدة أو بدونها، وذلك على غرار ما جرى في محكمة لوكربي (وهي محكمة اسكتلندية عقدت جلساتها في هولندا من أجل توفير موقع محايد لمحاكمة المتهمين الليبيين، وكان القانون المطبق فيها هو القانون الاسكتلندي)، ويشير هذا الاقتراح أن تكون الولاية القضائية للصومال وليس للدولة المضيفة، حيث ينحصر دور الدولة المضيفة على تهيئة بيئة آمنة لإجراء المحاكمات في ظل القانون الصومالي.
- إنشاء دائرة اختصاص ضمن الولاية القضائية لدولة أو دول المنطقة بدون

(١) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عملاً بقرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠. أنظر الوثيقة:

مشاركة الأمم المتحدة.

- إنشاء دائرة اختصاص ضمن الولاية القضائية لدولة أو دول المنطقة بمشاركة الأمم المتحدة، مثل الدوائر الاستثنائية في المحاكم الكمبودية والتي هي عبارة عن محكمة وطنية كمبودية تستند إلى نظام القانون المدني الفرنسي، تتمتع بولاية قضائية خاصة، وذلك بمشاركة الأمم المتحدة، وهي تطبق مزيجاً من القانون الدولي والقانون الكمبودي، ويشكل القضاة الدوليون فيها أقلية بالنسبة للقضاة الوطنيين، وهذا الخيار أيده الفريق الثاني لمجموعة الاتصال المعنية بالقرصنة قبالة سواحل الصومال.
 - إنشاء محكمة إقليمية على أساس اتفاق بين إحدى دول المنطقة والأمم المتحدة، وتتطلب مشاركة الأمم المتحدة في مثل هذه المحكمة صدور قرار من مجلس الأمن يطلب إلى الأمين العام الدخول في مفاوضات مع دول المنطقة بغية الدخول كطرف في اتفاق متعدد الأطراف.
 - إنشاء محكمة دولية على أساس اتفاق بين إحدى دول المنطقة والأمم المتحدة، وذلك على غرار محكمتي سيراليون ولبنان ، أي أنها ستكون محكمة دولية بمشاركة قضاة ومدعين عامين وطنيين.
 - إنشاء محكمة دولية بقرار من مجلس الأمن بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة.
- وقد قام مجلس الأمن باستعراض الخيارات السابقة التي قدمها الأمين العام في جلسة له عقدها في ٢٥ آب من عام ٢٠١٠، وطلب المجلس من فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال أن يقوم بدراسة أفضل الخيارات المتاحة والتي قدمها بان كي مون في تقريره^(١).

Ved p. Nanda - Maritime Piracyhow can International Law and Policy (١)
Address This Growing Global Menace - DENV. J. INT'L L. & POL'Y -
Vol 39 -p 186.

ونشير أخيراً إلى أن أيّاً من المقترحات السابقة - ما خلا المقترح الأول - لم يطبق حتى الآن.

و- القرار ١٩٧٦ الصادر في نيسان ٢٠١١:

أشار مجلس الأمن في مقدمة هذا القرار إلى ازدياد أعمال القرصنة بالقرب من سواحل الصومال، وإلى تنامي احتجاز الرهائن على أيدي القراصنة الصوماليين، وأكد على أن حوادث القرصنة قبالة سواحل الصومال لا تزال تشكل خطراً يهدد السلم والأمن الدوليين، ومن ثم طلب من الدول التعاون بشأن مسألة أخذ الرهائن، وأن تواصل تقديم الدعم والمساعدة إلى الصومال، كما طلب من الأمين العام للأمم المتحدة أن يقدم تقريراً عن حماية الموارد الطبيعية في المياه الصومالية وعن الادعاءات المتعلقة بالصيد غير المشروع والتخلص من النفايات بصورة غير مشروعة بالقرب من سواحل الصومال.

بالإضافة إلى ذلك حث المجلس الدول على تجريم القرصنة في قوانينها الداخلية مع التأكيد على أهمية تجريم التحريض على ارتكاب أعمال القرصنة وتيسيرها والتآمر لارتكابها ومحاولة ارتكابها^(١).

الفرع الثاني

المنظمات الدولية المختصة بشؤون البحار

تعتبر كل من المنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي من أهم المنظمات الدولية التي تُعنى بشؤون الأمن البحري فهما تقدمان الدعم للدول المهتمة بمكافحة القرصنة البحرية سواءً عن طريق وضع قواعد بيانات وإحصائيات لجميع حوادث القرصنة والسطو المسلح التي يبلغ عنها، أو عن طريق دعم وتطوير التكنولوجيا والإجراءات والإرشادات الأمنية التي تهدف إلى حماية السفن من هجمات

(١) أنظر الوثيقة: S/RES/1976

القرصنة، وسنتناول فيما يلي تفصيلاً حول هاتين المنظمتين.

أولاً- المنظمة البحرية الدولية (IMO):

١- نشأة المنظمة وتشكيلها وبدايات معالجتها لمشكلة القرصنة البحرية:

تم الاتفاق على إنشاء المنظمة البحرية في عام ١٩٤٨ خلال مؤتمر للأمم المتحدة عقد في جنيف، وقد دخلت الاتفاقية الدولية المنشأة لها حيز النفاذ في ١٧ آذار ١٩٥٨ وذلك عندما صدقت ٢١ دولة عليها، على أن أعضاء هذه المنظمة قد اجتمعوا لأول مرة في عام ١٩٥٩، متخذين لندن مقراً لها^(١).

وتعد المنظمة وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة، تهدف عموماً إلى ضمان السلامة والأمان في البحار، والحفاظ على البيئة البحرية من التلوث الذي قد تتسبب به السفن وهذا ما يعكسه شعار المنظمة (نقل بحري سالم وآمن على بحر نظيف خال من التلوث)، ومنذ إنشائها تبنت المنظمة حتى اليوم ما يقارب الأربعين اتفاقية دولية فضلاً عن عدد ضخم من النشرات والتوصيات يتم تحديثها وتعديلها بما يتلائم مع المستجدات المطروحة، ومعظم الاتفاقيات تحتوي على بنود تنص على وجود موافقة ضمنية على تبني التعديلات التي تجري على بنود الاتفاقية، حيث يتم الأخذ بالتعديلات اعتباراً من تاريخ محدد ما لم تبدِ إحدى الدول الأطراف اعتراضها عليها^(٢).

وتتألف المنظمة البحرية الدولية من جمعية عامة تضم ممثلي كافة الدول الأعضاء وهي تجتمع كل سنتين وتختص بوضع السياسة العامة للمنظمة، كما يوجد مجلس يضم (٣٢) عضواً وهو ذو اختصاصات تنفيذية، بالإضافة إلى خمس لجان هي: لجنة البيئة البحرية واللجنة القانونية ولجنة التعاون الفني ولجنة التسهيلات ولجنة

(١) <http://www.imo.org/home.asp> تاريخ الزيارة ٢٠١٠/٣/٤

(٢) النقيب البحري وائل الأعرج - المنظمة البحرية الدولية - مجلة جيش الشعب - عدد خاص بمناسبة الذكرى السابعة والثلاثين لحرب تشرين التحريرية - تشرين الأول ٢٠١٠ - ص ٤٩.

السلامة البحرية^(١).

إن المنظمة البحرية الدولية كمنظمة دولية متخصصة في الشؤون البحرية كانت وما زالت من المنظمات الفاعلة في مجال مكافحة القرصنة البحرية، حيث عملت على مكافحة هذه الجريمة منذ ثمانينيات القرن الماضي، ففي عام ١٩٨٣ أشارت المنظمة البحرية الدولية إلى مشكلة القرصنة البحرية من خلال قرارها A.545(13) وذلك بعد أن قدمت السويد تقريراً إلى المنظمة أعربت فيه عن قلقها حول تزايد معدلات القرصنة في كل من غرب إفريقيا وشرق آسيا، وقد استعرض هذا القرار الإجراءات الكفيلة بقمع القرصنة والسطو المسلح على السفن، ودعى الحكومات إلى اتخاذ إجراءات حازمة لمكافحة القرصنة وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث^(٢).

وفي عام ١٩٨٤ أنشأت المنظمة لجنة السلامة البحرية (MSC) وقد تضمن قرار إنشائها بنداً خاصاً بالقرصنة وعملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول هذه الجريمة وأماكن وجودها، وقد أصدرت لجنة السلامة البحرية في عام ١٩٨٦ النشرة (٤٤٣) المتعلقة بالإجراءات الواجب اتباعها لمنع الأفعال غير المشروعة ضد الركاب والأطقم على متن السفن، وكانت هذه النشرة تنطبق على سفن الركاب التي تزيد مدة رحلتها عن ٢٤ ساعة وعلى الموانئ التي تخدم مثل هذه السفن^(٣).

٢- أهم نشاطات المنظمة فيما يتعلق بالقرصنة البحرية:

تتعدد نشاطات المنظمة البحرية الدولية في مجال مكافحة القرصنة البحرية، سواء

(١) د. محمد السعيد الدقاق - المرجع السابق - ص ٤٦٤.

(٢) James Kraska , Brain Wilson -Maritime Piracy in East Africa -Journal of International Affairs- spring- summer 2009 - vol 62 - p 60.

(٣) James Kraska - grasping the influence of law on sea power - naval war college review - p 128.

عن طريق ما تصدره من توصيات ونشرات وإحصائيات أو ما تقيمه من حلقات دراسية ودورات أو عن طريق ما تعقده من اتفاقيات دولية تتعلق بسلامة الملاحة في البحار.

أ- إصدار التوصيات:

أقرت المنظمة سلسلة من التوصيات تتضمن توجيهات بشأن كيفية منع أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن والتأهب لذلك والرد على هذه الأعمال، ومن هذه التوصيات:

- توصيات للحكومات لمكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن:

بعد موجة من القرصنة ظهرت مع بداية التسعينات من القرن الماضي في جنوب شرق آسيا، قام الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية آنذاك (وليام أونيل) بتشكيل فريق عمل يتألف من خبراء من عشرة دول أعضاء في المنظمة وذلك من أجل تحضير تقرير عن القرصنة البحرية، فقام فريق العمل بزيارة كل من أندونيسيا وماليزيا وسنغافورة في عام ١٩٩٣، وبالاستناد إلى التقرير الذي أعدته مجموعة العمل تم إصدار النشرة MSC/ 622 خلال الدورة (٦٢) للجنة السلامة البحرية، وقد تم تنقيح هذه النشرة في عام ١٩٩٩ وقد جاء التنقيح بأربع بروتوكولات يجب اتباعها عند التحقيق بعد انتهاء هجوم القرصنة^(١).

وتقترح هذه النشرة الإجراءات المتاحة والتي يمكن أن توظف من قبل مراكز الإنقاذ وقوات الأمن، كما تتضمن مسودة اتفاقية تتعلق بمنع وقمع القرصنة البحرية والسطو المسلح على المستوى الإقليمي.

- توصيات لملاك السفن ومشغليها وربابنتها وطاقمها لمنع حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن:

(١) James Kraska, Brain Wilson - The Pirates Of The Gulf Of Aden : The Coalition Is The Strategy - Stanford Journal Of International Law -2009 - p270.

تبنّت المنظمة البحرية هذه الإرشادات بقرارها MSC/623 وتتضمن هذه الإرشادات الخطوات التي ينصح باتخاذها على ظهر السفينة لمنع هجمات القراصنة والإجراءات التي يفصل اتخاذها بعد وقوع هجوم القرصنة والتي من شأنها أن تخفف من الأخطار التي قد يتعرض لها طاقم السفينة^(١).

ب- الحلقات الدراسية وورشات العمل والبعثات:

تنظم المنظمة البحرية الدولية حلقات دراسية وورشات عمل توضّح من خلالها مشكلة القرصنة والسطو المسلح وكيفية التعامل معها، كما أن المنظمة توفد بعثات ميدانية من أجل تقييم الإجراءات التي اتخذتها الحكومات لتنفيذ مشاريع مكافحة القرصنة، ويبحث أعضاء البعثات مع الممثلين الحكوميين المسؤولين التدابير التي اتخذتها السلطات الوطنية المسؤولة عن أنشطة مكافحة القرصنة لتنفيذ المبادئ التوجيهية ذات الصلة للمنظمة البحرية الدولية والمعوقات التي صودفت في تنفيذها وأخيراً الطريقة التي يمكن للمنظمة أن تساعد بها في تذليل أي صعوبات صودفت في هذه العملية^(٢).

ونشير هنا إلى أن المنظمة البحرية الدولية ولشدة اهتمامها بظاهرة القرصنة البحرية في الآونة الأخيرة قد وضعت خطط مكافحة هذه الظاهرة على سلم أولوياتها وعنونت يوم البحار العالمي لعام ٢٠١١ بالعارة التالية: (القرصنة البحرية... تنسيق الاستجابات)^(٣).

ج - التقارير الإحصائية الدورية:

تقوم المنظمة البحرية الدولية بإعداد ونشر تقارير شهرية وفصلية وسنوية عن

(١) أنظر الوثيقة: MSC.1/Circ.1334 - 23 June 2009 - p15- 16.

(٢) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار - الجمعية العامة - الدورة السادسة والخمسون -

٢٠٠١ - ص ٤٥. أنظر الوثيقة : A/56/58

(٣) Efthimios E. Mitropoulos - Piracy: orchestrating the response - IMO

News- Issue 1- 2011- p5.

القرصنة والسطو المسلح على السفن، حيث ترد في التقارير الشهرية قوائم بجميع الحوادث التي أُبلغت بها المنظمة .

أما التقارير الفصلية فهي تقارير مركبة تتضمن تحليلاً للحالة حسب المنطقة وبياناً لما إذا كانت وتيرة الحوادث آخذة في الازدياد أو التناقص أو الإشارة إلى أي سمة أو نمط جديد له دلالاته^(١).

د - عقد الاتفاقيات الدولية:

تعد اتفاقية سلامة الأرواح في البحر (سولاس) ومدونة أمن السفن والمرافق المينائية من أهم الاتفاقيات التي سعت إليها المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن والسلامة البحرية، بالإضافة إلى اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ والتي تحدثنا عنها مفصلاً فيما سبق.

- اتفاقية سولاس (SOLAS):

تعتبر هذه الاتفاقية من أهم الاتفاقيات الدولية التي تعنى بالسلامة البحرية لا سيما سلامة الأرواح وسلامة السفن التجارية في البحر.

وقد ظهرت ملامح هذه الاتفاقية إلى الوجود في العام ١٩١٤ بعد غرق السفينة (تايتانيك) وخضعت لعدد من التعديلات في العام ١٩٢٩ و ١٩٤٨ و ١٩٦٠ وفي العام ١٩٧٤ وتحت رعاية المنظمة البحرية الدولية تم الاتفاق بين الدول على إعادة صياغة هذه الاتفاقية بصورة شاملة وسميت الاتفاقية الجديد بـ (SOLAS 74) ودخلت حيز النفاذ بتاريخ ٢٥ آذار ١٩٨٠^(٢).

وهناك أحكام معينة في الفصل الخامس من هذه الاتفاقية تنص على نوعين من نظم رصد السفن هي النظم الآلية للمعلومات، ونظم تحديد هوية السفن وتتبعها عن بعد، وتشترط الاتفاقية على السفن المعنية أن تكون مجهزة بنظام آلي للمعلومات

(١) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار - ٢٠٠١ - المرجع السابق - ص ٤٥.

(٢) SOLAS - Consolidated Edition - 2004 - London - Published by the

International Maritime Organization - Fourth edition - p iii

لبث معلومات عن هوية السفينة ونوعها وموقعها ومجراها وسرعتها وحالتها الملاحية وغير ذلك من المعلومات المتصلة بالسلامة^(١).

وتقدم الاتفاقية إطاراً يشجع على التعاون بين الحكومات وشركات النقل من أجل تطوير الأمن البحري، وتطلب من الدول الأعضاء جمع وتبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات الأمنية، بالإضافة إلى تطوير خطة أمن السفن لمنع أي دخول غير شرعي إلى السفينة.

- مدونة أمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code :

يعتبر البعض أن الإسهام الأكبر الذي حققته المنظمة البحرية الدولية في مجال الأمن البحري هو هذه المدونة والتي دخلت حيز النفاذ في الأول من حزيران ٢٠٠٤، ومن أهم الأمور التي جاءت بها المدونة والتي تساعد في مكافحة القرصنة البحرية هي مسألة توحيد أرقام تعريف السفن بشكل إلزامي، والطلب من إدارات المرافئ في دول العلم أن تقوم بعمل سجل يحتوي على المعلومات المتعلقة بالسفن مثل رقمها واسمها ودولة علمها وتاريخ تسجيلها، كما تشترط هذه المدونة على السفن والمرافق المرفئية الاضطلاع بعمل تقييمات أمنية ووضع خطط أمنية وتعيين ضباط أمن للإشراف على التنفيذ والعمل على تدريب الطاقم بما يجب عمله عند وجود تهديد أمني^(٢).

هذه المدونة تطبق فقط على ما يسمى (سفن سولاس) وهي السفن التي تزيد حمولتها عن ٥٠٠ توناج^(٣) والمستخدم في الرحلات الدولية، وبالتالي فهي لا

(١) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار لعام ٢٠٠٨ - الجمعية العامة - الدورة الثالثة والستون - ص ٢٤. أنظر الوثيقة: A/63/63

(٢) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار لعام ٢٠٠٨ - المرجع السابق - ص ٢٥

(٣) التوناج : هو معيار لقياس الحمولة الطنية ، يتم بناءً عليه تصنيف السفن التجارية وفقاً للوزن

الأكصى لحمولتها. أنظر: النقيب البحري وائل الأعرج - المرجع السابق - ص ٥١.

تطبق على السفن التي تقل حمولتها عن ٥٠٠ توناج وسفن الصيد والسفن التجارية التي تعمل ضمن نطاق محلي^(١).

نشير أخيراً إلى أن المشكلة في تطبيق اتفاقية سولاس ومدونة أمن السفن والمرافق المينائية وباقي التوصيات والإرشادات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية بشكل فعال هي مشكلة (العلم الأكثر ملاءمة)، فما هي هذه المشكلة يا ترى؟

يوجد في العالم نظامان للتسجيل البحري للسفن، الأول هو نظام التسجيل التقليدي أو (نظام التسجيل الرسمي) والنظام الثاني هو نظام العلم الأكثر ملاءمة (Flag of Convenience)^(٢).

والنظام الأول يقوم على التحقق من ملكية السفينة ومدى صلاحيتها للملاحة البحرية في أعالي البحار، وذلك بعد الفحص الفني الذي تجريه هيئة اللويز البحرية الدولية في لندن، أما النظام الثاني فهو نظام متساهل في التسجيل البحري، بحيث تكون فيه الرابطة بين السفينة والدولة المسجلة فيها ضعيفة أو غير موجودة أصلاً^(٣).

وتطبق نظام (العلم الأكثر ملاءمة) دول صغرى هدفها الاستفادة من رسوم التسجيل الزهيدة التي تفرضها مما يوفر لها إقبالاً هائلاً من السفن، وبالتالي حصة كبيرة من النقد الأجنبي، وكذلك تكون الفائدة لملاك السفن الذين يحصلون على مزايا قانونية واقتصادية بتسجيل سفنهم في مثل هذه الدول.

(١) Sam Bateman –Op.cit -p106.

(٢) أحمد منير فهمي - الدليل السعود لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي - الجزء الثالث -

مجلس الغرف التجارية والصناعية السعودية - ١٩٩٦ - ص ١٦٩.

(٣) أحمد منير فهمي - المرجع السابق - ص ١٧٠.

ولكن مثل هذا الأمر غير مشروع في نظر اتفاقية قانون البحار، فحسب المادة (٩١) من الاتفاقية فإنه يجب أن يكون هناك رابطة حقيقية (genuine link) بين الدولة والسفينة التي ترفع علمها.

وحسب المادة (٩٤) من الاتفاقية فإن على دولة العلم أن تمارس بشكل فعلي ولايتها ورقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية على السفن التي ترفع علمها.

ولكن الواقع العملي يؤكد أن دول الملاحة غير قادرة على حماية السفن التي ترفع علمها وبسط رقابتها عليها ولا تمارس مسؤولياتها حسب المادة السابقة^(١)؛ فالدول التي يتم تسجيل السفن فيها هي في الغالب دول نامية ذات إمكانيات متواضعة من الناحية العسكرية وهي غير مهتمة بمكافحة القرصنة البحرية أو ليس لديها الإمكانيات التي تؤهلها لذلك، ومعظم الدول الكبيرة والتي لديها إمكانيات مادية وقدرات عسكرية تؤهلها للتصدي للقرصنة قد لا يكون لديها الدافع القوي للتحرك لمحاربة القرصنة في حال لم تتعرض السفن التي ترفع علمها للاعتداء^(٢).

ثانياً - المكتب البحري الدولي (IMB):

المكتب البحري الدولي فرع متخصص تابع لغرفة التجارة العالمية ويعتبر منظمة غير ربحية، تم إنشاؤه في عام ١٩٨١ ليكون مركزاً رئيسياً لمحاربة جميع أنواع

(١) تشير الإحصائيات أن الدول الأكثر تسجيلاً للسفن هي ليبيريا وبانما والتي تقدر السفن التجارية المسجلة فيها بنصف السفن التجارية الموجودة في العالم. ومن المفارقات العجيبة هي أن بعض دول علم الملاحة دول حبيسة لا تطل على بحر، مثل (لوكسمبورغ و سلوفاكيا ومنغوليا) وما تبقى معظمها دول صغيرة مثل (أنتجوا واريبودا - جزر باهاما - قبرص - لبنان - سرلانكا - سان فنسنت وجرينادين). أنظر:

Gunnar Stølsvik - Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea - Maritime Security in Southeast Asia - Routledge Security in Asia Series - Canada - 2007 - p172.

Milena Sterio - Op.cit - p 1494. (٢)

الجرائم البحرية، وهو يلعب دوراً هاماً في جمع المعلومات والإحصائيات عن حوادث القرصنة البحرية^(١).

وقد أنشأ المكتب البحري الدولي في عام ١٩٩٢ مركز مكافحة القرصنة (Anti Piracy Center) في كوالالمبور، وتتجلى مهام مهام هذا المركز بما يلي^(٢):

١- تلقي جميع البلاغات عن حوادث القرصنة التي تقع في أي منطقة بحرية، حيث يقوم فوراً بإرسال إشارات تنبيهية للسفن الأخرى في نفس المنطقة لأخذ الحيطة والحذر، كما يبلغ فوراً الجهات المختصة القريبة من مكان وقوع الحادث لتتولى مباشرة الملاحقة وضبط الجناة، ويقوم بالتنسيق لضبط الجناة واستعادة السفينة إذا كانت تحت سيطرة القراصنة^(٣).

(١) Piracy and Armed Robbery against ships – Annual Report – 1 January to 31 December 2009- ICC International Maritime Bureau – London – p2.

(٢) أحمد منير فهمي - الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي - الجزء الثاني - مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية - الرياض - د.ت - ص ٣٥.

(٣) من الحوادث التي أثبتت نجاح المركز في ضبط الجناة واستعادة السفينة هي حادثة السفينة راينبو MV Rainbow عام ١٩٩٩ والتي كانت تبحر من أندونيسيا إلى اليابان عندما هاجمها واستولى عليها عدد من القراصنة وألقوا طاقم السفينة وعددهم ١٧ شخص في عرض البحر، وعند وقوع هذه الحادثة باشر مركز مكافحة القرصنة بإذاعة رسائل إلى جميع السفن موضحاً فيها مواصفات السفينة المخطوفة، وبعد أسبوعين تقريباً ورد للمركز بلاغ من ريان أحد الناقلات الكويتية عن اشتباهه بمواصفات تحمل نفس مواصفات السفينة المخطوفة موضحاً أنها تبحر باتجاه بحر العرب، وعلى الفور قام المركز بإرسال المعلومات إلى خفر السواحل الهندي طالباً منهم المساعدة في العثور على السفينة نظراً لقرب موقع البلاغ من السواحل الهندية، وأثناء عملية البحث اشتبه خفر السواحل الهندي بإحدى السفن التي تحمل مواصفات قريبة من السفينة المخطوفة تأخذ اسماً مختلفاً لاسم السفينة المختطفة (Mega Rama)، وبعد التحقيق مع المكتب البحري الدولي تبين أنه لا يوجد سفينة تحمل الاسم المشتبه به، وبناءً على ذلك قام خفر السواحل الهندي بالقبض على السفينة واتضح أنها نفس السفينة المخطوفة وكان على متنها ١٦ شخص من القراصنة يحملون الجنسية الأندونيسية. أنظر: P. Mukundan - Piracy and Armed Robbery Against Ships Today - the Insurance Institute of London – 2000 – p4.

٢- يساعد المركز في عمليات التحري والضبط والتحقيق بالحوادث التي تقع في أي دولة عن طريق الخبراء والمتخصصين، الذين ينتقلون لمكان وقوع لتقديم المشورة اللازمة.

٣- ينشر المركز تقارير منتظمة عن حوادث القرصنة من خلال شبكة مخصصة للسلامة البحرية، ويمكن لأي سفينة الحصول على هذه التقارير من خلال الاتصال بالمركز.

٤- يعمل المركز على زيادة الوعي بالمناطق التي تكثر فيها القرصنة عن طريق تقديم تقارير أسبوعية عن نشاط القرصنة عبر شبكة الإنترنت، وتحتوي هذه التقارير معلومات مفصلة عن مكان الهجمات أو المحاولة فيها، ونوع الأسلحة المستخدمة في الهجوم ونوع السفن المستهدفة وجنسياتها.

الفرع الثالث

المنظمات الدولية المختصة بمنع الجريمة

ونذكر في هذا الإطار جهود كل من مكتب الأمم المتحدة لمنع الجريمة ومكافحة المخدرات ، وجهود المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الانتربول).

أولاً- جهود مكتب الأمم المتحدة لمنع الجريمة ومكافحة المخدرات (UNODC):

أنشئ المكتب عام ١٩٩٧ في إطار الأمانة العامة للأمم المتحدة، وهو يقوم بقيادة العمل التنفيذي في مجال مكافحة المخدرات والإجرام الدولي، وهو عمل أُرست قواعده الجمعية العامة للأمم المتحدة والمجلس الاقتصادي والاجتماعي ولجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية ومؤتمرات الأمم المتحدة لمنع الجريمة^(١).

وبسبب تزايد أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال قام الممثل الخاص للأمم المتحدة في الصومال بطلب المساعدة من المكتب وكان ذلك في بداية عام ٢٠٠٨،

(١) <http://www.unodc.org/unodc/en/about-unodc> تاريخ الزيارة ٢٠١٠/١١/٥

وفي الأول من آذار ٢٠٠٩ تم إنشاء برنامج لمكافحة القرصنة UNODC counter piracy programme تركزت نشاطاته في كل من كينيا^(١) وجزر السيشل وتنزانيا والصومال، وكان من أهم أعماله^(٢):

- ١- المساعدة في اعتقال الأشخاص المشتبه بضلوعهم في عمليات قرصنة والحوول دون إفلاتهم من العقاب.
- ٢- دعم قوات الشرطة وتدريبهم على أساليب التحقيق الجنائي الحديثة، بالإضافة إلى تدريب أجهزة الإدعاء والقضاء وتطوير مهاراتها.
- ٣- إرشاد القوات البحرية ومساعدتهم في الحصول على الأدلة وإحضار الشهود.
- ٤- توفير محامي دفاع بالنسبة للقراصنة المشتبه بهم والذين لا يوجد لديهم محامين للدفاع عنهم.
- ٥- تأهيل السجون القديمة وتجديدها وتحسين مستوى النظافة والعناية الطبية فيها والعمل على المساعدة في بناء سجون جديدة في الصومال، وخصوصاً في كل من بونت لاند وصومالي لاند، ففي نهاية عام ٢٠٠٩ كان المكتب قد عمل على بناء عشر سجون في بونت لاند وصومالي لاند؛ الأمر الذي يتيح احتجاز الصوماليين المدانين بارتكاب أعمال قرصنة وإعادة المجرمين في سجون كينيا وسيشل لإكمال ما تبقى من مدة عقوبتهم في الصومال^(٣).

(١) يتركز الدعم الأساسي المقدم حالياً من المكتب إلى حد كبير في كينيا، حيث يوجد في هذه الدولة ما يزيد عن مئة شخص مشتبه به في عمليات قرصنة تجري محاكمتهم، وحوالي عشرة قراصنة حكم عليهم ويمضون أحكامهم في السجون الكينية.

أنظر: www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html تاريخ الزيارة: ٢٠٠٩/١٢/٣٠
 أنظر أيضاً: تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم عملاً بقرار مجلس الأمن ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨ S/2009/590 - ص ١٤.

(٢) www.unodc.org/unodc/en/piracy/index.html تاريخ الزيارة ٢٠١٠/١٢/٢٧

(٣) تقرير المدير التنفيذي - المجلس الاقتصادي والاجتماعي - ٢٠١٠ - أنظر الوثيقة: E/CN.15/2010/3

٦- مراجعة تشريعات دول المنطقة القريبة من الصومال والعمل على إقناع هذه الدول بتعديلها عندما يكون الأمر ضرورياً لاعتقال القراصنة ومحاكمتهم. كما أن المكتب يقدم الدعم التقني إلى الصومال نفسها من أجل تحسين أحوال السجون في بونتلاند وصومالي لاند بما يتيح إعادة القراصنة المدانين إلى الصومال والقيام على المدى الطويل بزيادة قدرات الهياكل القانونية والمؤسسية للصومال حتى يتسنى التحقيق مع القراصنة المشتبه بهم وملاحقتهم قضائياً واحتجازهم بما ينسجم مع المعايير الدولية وذلك بالتنسيق مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي^(١).

ثانياً- جهود المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول - INTERPOL):

١- الوضع القانوني للإنتربول:

يمكن تكييف الوضع القانوني لمنظمة الشرطة الجنائية الدولية استناداً إلى الوثيقة التي تم إقرارها كدستور للمنظمة في ختام المؤتمر الدولي الذي انعقد لهذا الغرض في فيينا في الفترة من ٦ حتى ٩ حزيران عام ١٩٤٦، فموجب هذه الوثيقة تم إحياء اللجنة الدولية للشرطة الجنائية والتي كانت قد أنشأت عام ١٩٢٣ للتنسيق بين أجهزة الشرطة في الدول الأوروبية في مجال مكافحة الجريمة، غير أنه بسبب الحرب العالمية الثانية توقف نشاط هذه اللجنة، حتى أعادها مؤتمر فيينا المشار إليه، تحت اسم المنظمة الدولية للشرطة الجنائية^(٢).

وتتخذ المنظمة من مدينة ليون بفرنسا مقراً لها، وهي تتكون من خمسة أجهزة هي:

أنظر أيضاً: تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم عملاً بقرار مجلس الأمن ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨

- ص ١٤ - أنظر الوثيقة: S/2009/590

(١) تقرير المدير التنفيذي - لجنة منع الجريمة والعدالة الجنائية - الدورة التاسعة عشرة - فيينا -

٢٠١٠- أنظر الوثيقة: E/CN.15/2010

(٢) د. عبد الواحد محمد الفار - المرجع السابق - ص ٥٩٧.

الجمعية العامة، واللجنة التنفيذية، والأمانة العامة، وجهاز المستشارين، والمكاتب المركزية الوطنية^(١).

وتتركز اختصاصات منظمة الإنتربول - بشكلٍ عام - في تأكيد وتشجيع المساعدات المتبادلة على أوسع نطاق ممكن بين سلطات الشرطة الجنائية في حدود القوانين السائدة للدول المختلفة وبروح الإعلان العالمي لحقوق الإنسان^(٢)، بالإضافة إلى تطوير النظم التي تساهم على نحو فعال في منع ومكافحة ظاهرة الإجرام، وذلك كله من خلال تجميع كافة البيانات والمعلومات المتعلقة بالجرائم والمجرمين لدى المكاتب المركزية الوطنية للشرطة الجنائية المتواجدة في إقليم الدول الأعضاء، بالإضافة إلى التعاون مع الدول الأعضاء في مجال ملاحقة وضبط المجرمين الهاربين وتسليمهم وذلك في حال كانت الجريمة لا تدخل في نطاق الجرائم المحظور على المنظمة التدخل لمكافحتها وهي الجرائم السياسية والعسكرية والدينية^(٣)، على أن المنظمة تتشط في مكافحة أنواع معينة من الجرائم أكثر من غيرها كجرائم الاتجار بالمخدرات والاتجار بالرقيق الأبيض وتزيف العملة وجرائم الإرهاب والاحتياال الدولي^(٤).

٢- جهود الإنتربول في مكافحة القرصنة البحرية:

بدأ اهتمام الإنتربول بمشكلة القرصنة البحرية في عام ٢٠٠٦، وذلك عندما أطلقت هذه المنظمة مشروعاً أطلق عليه اسم بادا (BADA) يتعلق بالتعامل مع القرصنة والسطو المسلح على السفن، وكان من أهداف هذا المشروع التعرف على أفراد

(١) المرجع السابق - ص ٥٩٧.

(٢) تشغل الإنتربول شبكة اتصال لاسلكية مؤمنة تعطي كافة أنحاء العالم، حيث تربط الدول الأعضاء

من خلال مكاتبهم الوطنية الرئيسية بعضها مع بعض ومع سكرتاريا الإنتربول في فرنسا. أنظر:

<http://www.interpol.int/Public/icpo/governance/sg/historyAR.pdf>

(٣) د. عبد الواحد الفار - المرجع السابق - ص ٦٠٠-٦٠١.

(٤) المرجع السابق - ص ٦٠٢.

العصابات المتعلقة بالقرصنة البحرية والتنظيمات التي يعملون ضمنها وطرق عملهم ومدى ارتباطهم بعمليات إجرامية أخرى غير القرصنة والسطو المسلح على السفن، بالإضافة إلى تنسيق عمليات التحقيق بين الدول في هذه الجرائم.

ومؤخراً وبعد ازدياد حوادث القرصنة في القرن الإفريقي قامت الإنتربول بإنشاء فريق عامل معني بمكافحة القرصنة البحرية وكان من المهام التي أنيطت به^(١):

١- تعزيز تبادل المعلومات المتعلقة بقضايا القرصنة البحرية بين البلدان الأعضاء في الإنتربول وأمانة الإنتربول العامة، وذلك لكي يتيسر للمنظمة الاستمرار في إسناد البلدان الأعضاء في تحقيقاتها.

٢- تعزيز آليات التعاون بين القوات العسكرية وقوات الشرطة.

٣- تعزيز التعاون بين الإنتربول والهيئات الدولية والإقليمية المعنية بمكافحة القرصنة البحرية، من ضمنها مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة، والمنظمة البحرية الدولية، والمكتب البحري الدولي واليوربول^(٢).

٤- إدخال معلومات تخص مئات المتورطين في أعمال القرصنة البحرية في قواعد بيانات الإنتربول العالمية.

٥- عقد حلقات عمل إقليمية للمحققين تساعد على تكوين شبكات فعالة للشرطة.

٦- العمل مع القوات البحرية في مختلف أنحاء العالم لتقديم الإرشادات والتدريب والمعدات من أجل تحسين عملية جمع الأدلة، فهناك صعوبات تحول دون جمع الأدلة في البحار، حيث أن القوات البحرية الدولية غالباً ما تضطلع بدور

(١) الإنتربول - نشرة إعلامية - ١٧ أيلول ٢٠٠٩ - الرقم (٨٣/ ٢٠٠٩) .

(٢) اليوروبول هي وكالة لإنفاذ القانون في الاتحاد الأوروبي مهمتها الأساسية الحفاظ على أوروبا آمنة عن طريق دعم وكالات إنفاذ القانون في دول الاتحاد الأوروبي في محاربة الإرهاب والجرائم الدولية الخطيرة . أنظر :

أول المحققين في مسرح الجريمة، ولكن أساليب العمل التي تنتهجها هذه القوات وقدراتها على جمع الأدلة وحفظها ليست موحدة ولا تتماشى في كثير من الأحيان مع أفضل الممارسات المتبعة في مجال التحقيق في هذا النوع من الجرائم.

ويعمل الإنتربول مع القوات البحرية في مختلف أنحاء العالم لتقديم الإرشادات والتدريب والمعدات عند اللزوم .

٧- تلعب منظومة الإنتربول العالمية المأمونة للاتصالات الشرطية المعروفة بـ I-24/7 وعمليات إصدار النشرات والتعاميم الدولية دوراً رئيسياً في إلقاء القبض على الأشخاص الذين يشتبه بضلوعهم في أعمال قرصنة.

٨- تبادل الأفكار والخبرات حول كيفية مكافحة أعمال القرصنة، وذلك عن طريق الاجتماعات الدولية، ففي أيلول ٢٠٠٩ اجتمع ٣٠ ممثل عن أجهزة الشرطة والقضاء في البلدان الأعضاء لمناقشة ظاهرة القرصنة، وفي كانون الثاني ٢٠١٠ تم عقد مؤتمر عالمي حول الجوانب المالية لأعمال القرصنة البحرية وضم حوالي ١٠٠ محقق وخبير متخصص في صنع السياسات من القطاعين العام والخاص على حد سواء، وقد صدر عن المؤتمر قرار بتشكيل فريق عامل خاص يُعنى بتنسيق جميع الجهود التي يبذلها الإنتربول على المستوى الدولي للرد على الخطر الذي تشكله أعمال القرصنة البحرية بمختلف أشكالها.

المبحث الثاني

الآليات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية

يعتبر التعاون الإقليمي امتداداً للتعاون الدولي ومكملاً له، فهو يأخذ بعين الاعتبار خصوصيات وحاجات المنطقة التي يتم فيها، وقد أكد على هذه الأهمية ميثاق الأمم المتحدة عندما أفرد الفصل الثامن منه لأحكام التنظيمات الإقليمية، كما أن اتفاقية قانون البحار سمحت باتفاق دولتين أو أكثر على عقد اتفاقيات تُعدّل أحكامها بحيث تكون نافذة فقط بين الدول الموقعة عليها وذلك بشرط أن لا يكون هذا التعديل متعارضاً مع أهداف وأغراض الاتفاقية^(١).

والمنظمة البحرية الدولية توصلت إلى أن التعاون الإقليمي بين الدول يلعب دوراً هاماً في حل مشكلة القرصنة والسطو المسلح على السفن كما هو الحال في التعاون الإقليمي في منطقة جنوب شرق آسيا والذي نجح بحل مشكلة القرصنة هناك إلى حدٍ كبير^(٢).

إن معدلات القرصنة تختلف من منطقة إلى أخرى في العالم، ولكن إحصائيات كل

(١) تنص المادة (١١١) الفقرة (٣) من اتفاقية قانون البحار على أنه: (يجوز لدولتين أو أكثر من الدول الأطراف عقد اتفاقات تعدل أو تعلق سريان أحكام هذه الاتفاقية، ولا تكون قابلة للتطبيق إلا على العلاقات فيما بينها، على أن لا تكون متعلقة بأحكام هذه الاتفاقية التي يتنافى الخروج عليها مع التنفيذ الفعال لهدف هذه الاتفاقية ومقصدها، وأن لا تمس تطبيق المبادئ الأساسية المتضمنة فيها وكذلك على أن لا تؤثر أحكام تلك الاتفاقيات على تمتع دول أطراف أخرى بحقوقها أو على وفائها بالتزاماتها بموجب هذه الاتفاقية).

(٢) أشار الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية لأهمية التعاون الإقليمي في محاربة القرصنة قرابة سواحل الصومال بقوله: ((بالنظر إلى المستقبل يبدو من الواضح بالنسبة لي أن الحل الطويل لمشكلة القرصنة والسطو المسلح بالقرب من سواحل الصومال يجب أن ينظر إليه من مستوى إقليمي، وذلك عن طريق إنشاء قوات خفر سواحل قوية ومتعاونة ووضع نصوص قانونية محكمة ومناسبة وقابلة للتطبيق بحيث لا يتمكن مقترفوا جرائم القرصنة من النجاة بفعاليتهم)). أنظر:

من المنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي تشير إلى أن أعمال القرصنة تكثر في منطقتين رئيسيتين من العالم، الأولى هي منطقة جنوب شرق آسيا، والثانية هي منطقة شرق إفريقيا (القرن الإفريقي) والتي يمتد تأثيرها إلى الدول العربية وخصوصاً الدول المطلة على البحر الأحمر.

لذلك سنقسم هذا المبحث إلى المطالب التالية:

المطلب الأول: التعاون الإقليمي في جنوب شرق آسيا.

المطلب الثاني: التعاون الإقليمي في منطقة القرن الإفريقي.

المطلب الثالث: التعاون الإقليمي في إطار جامعة الدول العربية.

المطلب الأول

التعاون الإقليمي في جنوب شرق آسيا

بدأت القرصنة في منطقة جنوب شرق آسيا بالازدياد منذ أواخر التسعينات من القرن الماضي، ويعود ذلك إلى عدد من الأسباب والعوامل يمكن تقسيمها إلى عوامل جغرافية واقتصادية وقانونية، **فالطبيعة الجغرافية** للمنطقة في جنوب شرق آسيا هي طبيعة صخرية أرخبيلية مليئة بالجزر الصغيرة، وهذا الأمر يتيح للقرصنة التسلل والمناورة والهرب بشكل سهل، بالإضافة إلى مرور حوالي ٤٥% من إجمالي البضائع التجارية المنقولة بحراً في العالم عبر مياه هذه المنطقة، هذا فضلاً عن تعرض المنطقة لعوامل مناخية قاسية تؤثر بدورها على الوضع الاقتصادي والمعيشي^(١)، أما عن **العوامل الاقتصادية** فيأتي على رأسها الأزمة المالية التي

(١) هناك سبع مناطق في جنوب شرق آسيا تكثر فيها عمليات القرصنة أكثر من غيرها وهذه المناطق هي: مضيق ملقا - الطرف الشمالي من سومطرة - قناة فليب بالقرب من جزر راو الأندونيسية - بحر الصين الجنوبي بالقرب من جزر أنامباس - بحر الصين الجنوبي بالقرب من منجاكاي - بحر الصين الجنوبي بالقرب من بيدرا برانكا - مضيق بانغكا . أنظر:

عصفت بتلك المنطقة من القارة والتي نتج عنها انخفاض في قيمة العملات الوطنية مما أدى إلى نتائج سلبية تجلت بازدياد الفقراء وأعداد العاطلين عن العمل وخصوصاً في المناطق الساحلية؛ الأمر الذي دفع هؤلاء إلى احتراف القرصنة والسطو المسلح لكسب بضع دولارات يمكن أن تشكل ثروة بالنسبة لهم، كما أن هذه الأزمة خلقت نوعاً من عدم الاستقرار السياسي وقّصت على إثرها الدول من ميزانيات الدفاع لديها نتيجة للوضع الاقتصادي المتردي الذي أصبحت عليه، ومما زاد الأمر سوءاً كارثة (تسونامي) في عام ٢٠٠٤ والتي خلفت وراءها المزيد من الفقر واستنزفت في سبيل معالجة آثارها قدراً كبيراً من الموارد.

أما عن العوائق القانونية التي تساعد على انتشار القرصنة والسطو المسلح في منطقة جنوب شرق آسيا فتتجلى في عدم قيام دول هذه المنطقة بملاحقة القراصنة والمسلحين داخل مياهها الإقليمية على جرائم ارتكبتها هؤلاء داخل المياه الإقليمية لبلد آخر، وهذا جزء من سياسة عدم التدخل السارية في رابطة بلدان جنوب شرق آسيا، وتفضل أغلب الدول طرد القراصنة بدلاً من محاكمتهم.

ومن خلال ما سبق يمكن القول بأن منطقة جنوب شرق آسيا تتمتع بجميع الشروط الملائمة لأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن ففي هذه البقعة يعيث القراصنة فساداً خدمةً للمافيات الصينية والأندونيسية^(١)؛ لذلك كان هناك عدد من الجهود لكبح جماح القرصنة البحرية والسطو المسلح في تلك المنطقة كان أبرزها اتفاقية (ريكاب) ومبادرة جاكارتا.

(١) محمد ياسر منصور - القرصنة البحرية بين الأمس واليوم - مجلة كلية الملك خالد العسكرية -

الفرع الأول

اتفاقية التعاون الإقليمي في مكافحة القرصنة والسطو المسلح على

السفن في آسيا (اتفاقية ريكاب - ReCAAP):

تعتبر هذه الاتفاقية أول اتفاقية إقليمية حكومية تهدف إلى تطوير وتعزيز التعاون ضد القرصنة والسطو المسلح في آسيا، وقد تمت المبادرة لعقد هذه الاتفاقية باقتراح من رئيس الوزراء الياباني (جونكيرو كوزيمي) في تشرين الأول من عام ٢٠٠١، وكان الهدف منها تعزيز التعاون المتعدد الجوانب بين ستة عشر دولة آسيوية هي دول (الآسيان ١٠)^(١) بالإضافة إلى كل من اليابان والصين وكوريا الديمقراطية والهند وسيريلانكا وبنغلادش^(٢).

وبعد ثلاث سنوات من المفاوضات تم إنجاز هذه الاتفاقية في تشرين الأول من عام ٢٠٠٤ في طوكيو، وفتح باب التوقيع على الاتفاقية في شباط ٢٠٠٥، ودخلت الاتفاقية حيز النفاذ بتاريخ ٢٦ تشرين الثاني ٢٠٠٦^(٣).

أما عن الآليات الموجودة في هذه الاتفاقية: فنجد أنها تفرض التزامات على عاتق الدول الأطراف باتخاذ إجراءات فعالة في مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن، حيث تنص المادة الثالثة منها أن: ((على كل طرف متعاقد أن يبذل

(١) الآسيان (ASEAN): هي منظمة دول جنوب شرق آسيا، تأسست في آب ١٩٦٧ بمدينة بانكوك عاصمة تايلاند، وتضم في عضويتها: الفلبين، تايلاند، سنغافورة، إندونيسيا، ماليزيا، بروناوي، كمبوديا، لاوس، بورما، فيتنام، ومقرها مدينة جاكارتا بإندونيسيا. ومن الأهداف التي تسعى إليها المنظمة تعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة من خلال مبدأ العدالة ودور القانون في العلاقات بين دول المنظمة والالتزام بمبادئ منظمة الأمم المتحدة بالإضافة إلى تشجيع التعاون المتبادل بين الدول الأعضاء في كافة المجالات. أنظر: صلاح الدين حسن السيسى - النظم والمنظمات الإقليمية والدولية - دار الفكر العربي - القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٧ - ص ٢٦٩.

(٢) XU Ke - Op.cit - 2009 - p96.

(٣) Joshua Ho - Combating Piracy and Armed Robbery in Asia , The ReCAAP Information Sharing Center - Marine Policy - Vol 33 -2009 - p432.

أقصى جهد ممكن لأخذ إجراءات فعالة في:

- ١- منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن.
 - ٢- القبض على القرصنة أو الأشخاص الذي يرتكبون السطو المسلح على السفن.
 - ٣- احتجاز السفن أو الطائرات التي تستخدم في ارتكاب أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن، أو احتجاز السفن التي أخذت من قبل القرصنة أو كانت تحت سيطرتهم بالإضافة إلى احتجاز البضائع الموجودة على هذه السفن.
 - ٤- إنقاذ السفن التي تتعرض للاعتداء والأشخاص الذين يكونون ضحايا للقرصنة أو السطو المسلح على السفن)).
- وكأساس للتعاون بين الدول الأطراف نصت الاتفاقية على احترام سيادة الدول الأطراف والفعالية والشفافية^(١). كما ونصت الاتفاقية على إنشاء مركز لتبادل المعلومات (Information Sharing Center)^(٢) بحيث يكون له وضع المنظمة الدولية^(٣) ويتكون من ممثلين عن كل دولة من الدول الأعضاء، ومقره في سنغافورة^(٤).

ويأخذ المركز على عاتقه عدداً من النشاطات أهمها^(٥):

- ١- تسهيل تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء وذلك بهدف تطوير استجابة الأعضاء لحوادث القرصنة التي تقع.
- ٢- تقديم إحصائيات دقيقة وتحليل حوادث القرصنة والسطو المسلح في منطقة آسيا، وذلك بالاعتماد على المعلومات التي يجمعها من الدول الأطراف.

(١) أنظر المادة (٢) من اتفاقية ريكاب .

(٢) أنظر المادة (٤) الفقرة (١) من اتفاقية ريكاب.

(٣) أنظر المادة (٥) من اتفاقية ريكاب.

(٤) أنظر المادة (٤) الفقرة (٢) من اتفاقية ريكاب.

(٥) أنظر المادة (٧) من اتفاقية ريكاب.

٣- تقديم الجهود لدعم وتطوير مقدرة الدول الأطراف على مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن في المنطقة.

٤- تقديم التحذيرات المناسبة، عندما يكون ذلك ممكناً، فور وقوع حادث قرصنة أو سطو مسلح على السفن.

الفرع الثاني

مبادرة جاكارتا (Jakarta Initiative)

التقت في العام ٢٠٠٥ أكثر من ٢٥ دولة من بينها ماليزيا وأندونيسيا وسنغافورة في جاكارتا بهدف تطوير إطار عمل لتحسين كل من السلامة البحرية والأمن البحري والبيئة البحرية في مضيق ملقا وسنغافورة^(١).

بدأت مبادرة جاكارتا بعدد من اللقاءات لزيادة التعاون بين الدول المشاطئة لمضيق ملقا، وتوصلت الاجتماعات إلى ضرورة زيادة عدد الدوريات من قبل الدول المشاطئة للمضيق، ثم تم استئناف المفاوضات في كوالالمبور في عام ٢٠٠٦ وسنغافورة في العام ٢٠٠٧، وفي هذه الأخيرة وقعت الدول على (آلية تعاون) وهي اتفاقية تخول الدول التي تستخدم مضيق ملقا في مساعدة الدول المشاطئة لتطوير قدرات الأمن البحري لديها من أجل إدارة المضيق.

وقد أشارت الاتفاقية إلى أن الدول البحرية والدول المشاطئة عملت مع بعضها البعض لضمان سلامة وأمن المضيق الدولي، وذلك عملاً بالمادة (٤٣) من اتفاقية قانون البحار^(٢)، كما أنها حددت ثلاث أهداف تسعى إليها وهي^(١):

(١) maritime security primer – Global Maritime Security Cooperation in an Age of Terrorism and Transnational Threats at Sea – Copenhagen, Denmark – 13 – 15 may 2008 – p21.

(٢) تنص المادة (٤٣) من اتفاقية قانون البحار على أنه: ((ينبغي للدول المستخدمة لمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون عن طريق الاتفاق: أ- على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية...)).

- إيجاد منتدى للحوار المستمر في سبيل تبادل وجهات النظر .
 - إيجاد لجنة للتنسيق وإدارة مشاريع محددة.
 - إيجاد صندوق لإدارة التبرعات من قبل الدول المستخدمة للمضيق.
- إن التعاون الإقليمي في منطقة جنوب شرق آسيا يبدو تعاوناً مثمراً للجميع وأكبر دليل على ذلك هو الإحصائيات الأخيرة التي نشرتها المنظمة البحرية الدولية عن حوادث القرصنة والسطو المسلح في تلك المنطقة، ويبدو أنها في انخفاض مستمر، لذلك يتم الاتجاه حالياً إلى تطبيق النموذج الإقليمي الآسيوي في مكافحة القرصنة البحرية على الوضع في منطقة القرن الإفريقي وذلك بعد ازدياد عدد حوادث القرصنة والسطو المسلح في تلك المنطقة بشكل ملحوظ.

المطلب الثاني

التعاون الإقليمي في منطقة القرن الإفريقي

تبدو أهمية مكافحة القرصنة في منطقة القرن الإفريقي نظراً لازدياد أعمال القرصنة البحرية فيها خلال الأعوام الثلاث الأخيرة بشكل خطير للغاية، وذلك يرجع لعدد من العوامل أهمها العوامل السياسية حيث الوضع غير المستقر في الصومال ، بالإضافة إلى العوامل الجغرافية حيث يبلغ طول السواحل الصومالية أكثر من ٣٥٠٠ كم وهي من أطول سواحل العالم، مما يؤدي لصعوبة ضبط هذه السواحل سواءً من قبل الحكومة الانتقالية الصومالية، أو من قبل الأساطيل الحربية للدول الكبرى المعسكرة بالقرب من سواحل الصومال، أضف إلى ذلك العدد الكبير من السفن الذي يعبر خليج عدن آتياً من قناة السويس سنوياً حيث يصل إلى ٢٠٠٠٠ سفينة في السنة، بالإضافة إلى القيمة الاستراتيجية للبضائع المنقولة، حيث تقدر الإحصائيات بأن ١٢ % من كمية النفط الخام في العالم تمر في منطقة خليج

عدن.

وقد بُذلت جهود عديدة تهدف إلى معالجة المشكلة المتفاقمة للقرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي كان من أبرزها مؤتمر نيروبي، ومدونة جيبوتي لقواعد السلوك، كما وأنشئ فريق اتصال خاص بالقرصنة قرابة سواحل الصومال.

الفرع الأول

مؤتمر الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية في سواحل الصومال

وخليج عدن (مؤتمر نيروبي)

من أجل تنسيق الجهود المبذولة في مواجهة القرصنة المنتشرة قبالة سواحل الصومال والوقوف على الآليات السياسية والقانونية لمواجهتها قام مكتب الأمم المتحدة السياسي في الصومال وبدعم من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) بعقد مؤتمر في نيروبي - كينيا بين ١٠ و ٢١ من شهر تشرين الثاني من عام ٢٠٠٨ وذلك بحضور عدد من الممثلين الرسميين للدول والمنظمات الدولية بالإضافة إلى خبراء في الجريمة المنظمة وقانون البحار وقانون الهجرة والمساعدات الإنسانية وقطاع الأمن وعدد من الاختصاصات الأخرى^(١).

كان الاجتماع لمدة أحد عشر يوماً، بحث الخبراء في بدايته الإجراءات التي تم اتخاذها مسبقاً لمحاربة القرصنة على الصعيد المحلي والإقليمي والدولي، وبعد ذلك قدموا توصيات إضافية كان من أهمها^(٢):

(١) Piracy off the Somali Coast - workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah - Nairobi 10-21 November 2008 – Final Report – p2.

(٢) James Kraska, Brain Wilson - The Pirates Of The Gulf Of Aden : The Coalition Is The Strategy - Op.cit - p.p 278-280.

١- زيادة قدرة الدول على مراقبة الساحل الصومالي عن طريق طائرات مراقبة (بطيار أو بدون طيار)، والعمل على تأسيس نظام مراقبة شاطئية بالتعاون مع جماعات محلية في الصومال، وذلك من أجل مراقبة القوارب المشتبه بقيامها بعمليات قرصنة بالإضافة إلى مراقبة القوارب التي تعمل بالصيد غير المشروع وإلقاء النفايات في المياه الإقليمية الصومالية.

٢- تعطيل المصدر الأساسي لدخل القراصنة وهو الفدية التي تدفع لهم، وحث الدول ومالكي السفن على عدم الاستجابة لطلبات الفدية التي يطلبها القراصنة، فمن البديهي أن جزءاً هذه الفدى المدفوعة سوف تستخدم لتمويل عمليات قرصنة أخرى في المستقبل.

وقد جاء التقرير باقتراحين يمكن تطبيقهما فيما يتعلق بالفدية، الأول هو إطلاق برنامج تثقيفي على الصعيد الدولي والوطني يسعى لإقناع وسائل الإعلام والرأي العام بالخطر الطويل الأمد الذي سينجم عن الاستسلام لمطالب القراصنة الخاطفين ودفع الفدى لهم، والثاني هو تطوير اتفاقية دولية (رسمية أو غير رسمية) تعيق أو حتى تمنع دفع الفدى للخاطفين، وعلى الرغم من أن هذا المنع قد يكون من الصعب تطبيقه فإنه سيعطي مبرراً قوياً لمالكي السفن والحكومات لتواجه به الإعلام والضغط الشعبي في حال عدم قبولها بدفع الفدية.

٣- تضمن التقرير أيضاً توصيات بعقد اتفاقات بين الدول تسمح لمن اسلمتهم ب (مسؤولي إنفاذ القانون) بالصعود إلى ظهر السفن الحربية التي تجوب المنطقة. وقد أكد التقرير على أن اشتراك دول المنطقة في مثل هذه الاتفاقات أو الترتيبات هو أمر ضروري لأن هذه الدول هي الأكثر ملاءمة لإجراء التحقيق وعقد إجراءات المحاكمة للأشخاص المعتقلين^(١).

(١) على سبيل المثال يمكن لضابط من (كينيا أو السيشل أو تنزانيا... الخ) الصعود (كمسؤول لإنفاذ القانون) على متن سفينة حربية أجنبية (هولندية أو ألمانية أو بريطانية ... الخ) تجوب المياه الدولية قبالة سواحل الصومال ، حيث تكون مهمته تنفيذ الاعتقال بحق القراصنة باسم دولته لتتم=

ويبدو أن مجلس الأمن أكد على هذه التوصية في قراره رقم ١٨٥١ لعام ٢٠٠٨ وتحديداً في الفقرة (٣) منه عندما دعى جميع الدول والمنظمات الإقليمية التي تكافح القرصنة قرابة سواحل الصومال إلى إبرام اتفاقات أو ترتيبات خاصة مع البلدان المستعدة للتحفظ على القرصنة، من أجل السماح بصعود مسؤولي إنفاذ القانون (منفذي القانون على ظهر السفن) من تلك البلدان وبخاصة بلدان المنطقة إلى ظهر السفن لتيسير التحقيق مع المعتقلين نتيجة للعمليات التي يضطلعون بها بموجب هذا القرار ومحاكمة المتهمين بأعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال، شريطة الحصول على موافقة مسبقة من الحكومة الانتقالية على ممارسة منفذي القانون هؤلاء لولاية دول ثالثة في المياه الإقليمية الصومالية وشريطة ألا تمس تلك الاتفاقات أو الترتيبات بالتنفيذ الفعال لاتفاقية سلامة الملاحة البحرية.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن مفهوم (مسؤولي إنفاذ القانون) الذين يقومون بالخدمة على متن السفن الحربية الأجنبية ليس جديداً، فمثل هذا الأمر موجود فعلاً لتسهيل محاربة الاتجار بالمخدرات في البحر الكاريبي وشرق المحيط الهادي، وموجود أيضاً لتنظيم حقوق الصيد والصيادين في غرب المحيط الهادي.

٤- ومن التوصيات التي أتى بها التقرير أيضاً إنشاء نظام مخابراتي متخصص هدفه التغلغل في منظمات القرصنة داخل الأراضي الصومالية، وبالتالي الحصول على معلومات دقيقة عن العمليات التي سيتم القيام بها مستقبلاً من حيث مكانها وزمانها، بالإضافة إلى الحصول على معلومات تتعلق بقيادات القرصنة ومموليهم والعلاقات الخارجية لهم^(١)، وقد أكد على هذه التوصية وزير الدفاع الأمريكي

=محاكمتهم في نفس الدولة التي يتبع لها، بالإضافة إلى أن هذا الضابط يمكن أن يقوم بجمع الأدلة المطلوبة ويمكن أن يكون شاهداً أثناء المحاكمة. أنظر: M.J. Middelburg – Op.cit p61.

(١) Piracy off the Somali Coast - Op.cit – p18.

روبرت غيتس (Robert Gates) الذي صرح بأن (المخابرات الفعّالة هي أول شيء نحتاج إليه للتركيز على محاربة القرصنة)^(١).

٥- تسجيل وإحصاء الزوارق في الصومال وتدمير تلك المزودة بمحركات طاقتها أكثر من ٥٠ حصان نظراً لاحتمال استخدامها في عمليات القرصنة أكثر من غيرها.

الفرع الثاني

مدونة جيبوتي لقواعد السلوك (Djibouti Code of Conduct)

بعد عدد من الاجتماعات رعتها المنظمة البحرية الدولية في كل اليمن وعمّان وتنزانيا تم في ٢٩ كانون الثاني من عام ٢٠٠٩ عقد لقاء في جيبوتي بين ممثلي حكومات (١٧) دولة إقليمية تطل على خليج عدن والبحر الأحمر وذلك تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية، وتم في نهاية اللقاء تبني مدونة سلوك تتعلق بقمع القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن (مدونة جيبوتي لقواعد السلوك) ، ومع نهاية عام ٢٠١٠ وقّعت حكومات تسع دول في المنطقة على هذه المدونة^(٢)، وبقيت مفتوحة للتوقيع لاحقاً من قبل دول أخرى، وتعتبر هذه المدونة غير ملزمة بالنسبة للدول الموقعة عليها.

وقد عرّفت مدونة السلوك القرصنة البحرية بذات التعريف الوارد في اتفاقية قانون البحار، وعرّفت السطو المسلح بذات تعريف المنظمة البحرية الدولية^(٣).

(١) James Kraska, Brain Wilson - Op.cit - p280.

(٢) هذه الدول هي: جيبوتي، أثيوبيا، كينيا، مدغشقر، جزر المالديف، جزر السيشل، جزر القمر، الصومال، جمهورية تنزانيا المتحدة، اليمن، مصر، السودان. أنظر: تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار لعام ٢٠١٠ - ص ٨٨. أنظر الوثيقة : A/65/69

(٣) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار لعام ٢٠١٠ - المرجع السابق - ص ٨٨ .

والإستراتيجية التي تم إتباعها في هذه المدونة لقمع القرصنة البحرية قريبة جداً من الإستراتيجية المتبعة في اتفاقية التعاون الإقليمي في مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن في آسيا (ريكاب)^(١)، حيث تحدد المدونة عدداً من الطرق لتفعيل دور الدول المشاركة فيها في التعاون من أجل قمع القرصنة، وذلك بما يتسق مع قواعد القانون الدولي والموارد المتاحة لتلك الدول، ومن بين هذه الطرق:

- ١ - تبادل المعلومات المتعلقة بالقرصنة والإبلاغ عنها بشكل فوري من خلال شبكة من مراكز التنسيق الوطنية ومراكز تبادل المعلومات في كل من كينيا وتنزانيا واليمن.
- ٢ - اعتراض السفن أو الطائرات المشتبه بقيامها بعمليات قرصنة أو سطو مسلح على السفن.
- ٣ - ضمان اعتقال ومحاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أعمال قرصنة أو يشرعون بذلك، بالإضافة إلى مصادرة السفن المستخدمة في عمليات القرصنة.
- ٤ - تيسير تقديم الرعاية المناسبة للأشخاص الذين يتعرضون لأعمال القرصنة أو السطو المسلح ولا سيما من تعرض منهم للعنف، وتقديم العلاج لهم وإعادةهم إلى أوطانهم.
- ٥ - إنقاذ السفن والأشخاص والأشياء التي تتعرض للقرصنة.

(١) إن النجاح النسبي لاتفاقية (ريكاب) في الحد من عمليات القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا قد بين مدى أهمية الاتفاقيات الإقليمية المتعددة الأطراف في قمع القرصنة البحرية ، ولكن تطبيق تجربة آسيا على منطقة شرق إفريقيا لهو أمر فيه شيء من الصعوبة، والسبب في ذلك هو الاختلاف الكبير بين المنطقتين من حيث الظروف الجغرافية والاقتصادية والاجتماعية ، فالاقتصاد في إفريقيا يعاني من مشاكل كبيرة ، كما أن الاتفاقية في آسيا تم دعمها من قبل اليابان التي تعد من الدول الكبرى في العالم، ومثل هذه الدولة الداعمة لا وجود لها في منطقة شرق إفريقيا.

٦ - إمكانية إقامة شبكة خفر سواحل موحدة في خليج عدن تعمل في البحر والجو في المستقبل.

الفرع الثالث

فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال

أعلنت وزيرة الخارجية الأمريكية السابقة (كونداليزا رايس) مبادرتها لإنشاء فريق اتصال معني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال، وذلك بعد أن شجع قرار مجلس الأمن رقم ١٨٥١ لعام ٢٠٠٨ جميع الدول والمنظمات الإقليمية التي تكافح القرصنة وأعمال السطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال على إنشاء آلية تعاون دولية تكون نقطة اتصال مشتركة بين الدول والمنظمات الإقليمية والمنظمات الدولية وتعنى بجميع جوانب مكافحة القرصنة وأعمال السطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال، وقد تم عقد الاجتماع الافتتاحي لهذا الفريق في مقر الأمم المتحدة بنيويورك في ١٤ كانون الثاني من عام ٢٠٠٩ .

والهدف من هذه الآلية تيسير المناقشات وتنسيق الإجراءات بين الدول والمنظمات من أجل قمع أعمال القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال وهو يوفر منتدى لتبادل المعلومات والآراء وأفضل الممارسات^(١).

وقد قسم المشاركون في فريق الاتصال المهام بينهم، فشكلوا لذلك أربع مجموعات على الشكل التالية:

- المجموعة الأولى تبحث في الأنشطة المتعلقة بالتنسيق العسكري والعملياتي وتبادل المعلومات وهي برئاسة المملكة المتحدة.
- المجموعة الثانية وتهتم بالجوانب القانونية والقضائية للقرصنة وهي برئاسة الدنمارك.

(١) تقرير الأمين العام عن المحيطات وقانون البحار لعام ٢٠١٠ - المرجع السابق - ص ٨٨.

– المجموعة الثالثة تهدف إلى تعزيز الوعي الذاتي وغيره من القدرات في قطاع الشحن البحري وهي برئاسة الولايات المتحدة.

– المجموعة الرابعة مهمتها تحسين الجهود الدبلوماسية والإعلامية بشأن كافة جوانب القرصنة وهي برئاسة مصر.

ويضم فريق الاتصال ٤٧ دولة و ٧ منظمات حكومية دولية هي الاتحاد الإفريقي، الاتحاد الأوربي، الإنتربول، المنظمة البحرية الدولية، جامعة الدول العربية، منظمة حلف شمال الأطلسي، الأمانة العامة للأمم المتحدة، كما تحضر اجتماعات الفريق مجموعات من شركات صناعة الشحن البحري كمراقبين^(١).

وقد تم إنشاء صندوق استئماني دولي في ٢٧ كانون الثاني ٢٠١٠ بتأييد من فريق الاتصال والمراقب المالي للأمم المتحدة، والهدف من هذا الصندوق هو دعم تنفيذ مبادرات الدول الأعضاء المتعلقة بمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال وذلك عن طريق تغطية بعض المصروفات المرتبطة بمحاكمة واحتجاز القراصنة المشتبه فيهم ودعم الأنشطة ذات الصلة ببناء القدرات القانونية، كما يشكل وسيلة للدول وقطاع النقل البحري لتقديم المساهمات المالية^(٢).

وقد أوصى الصندوق بصرف حوالي ٢.٥ مليون دولار لتمويل ما مجموعه ستة مشاريع تدعم أنشطة متصلة بالمحاكمة والاحتجاز في كينيا و سيشل والصومال، واستراتيجية لتمكين الحكومة الانتقالية الصومالية من زيادة الوعي بين السكان الصوماليين بصفة عامة والشباب بصفة خاصة بالمخاطر المرتبطة بالضلع في القرصنة وغيرها من الأنشطة الإجرامية^(٣).

(١) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عملاً بقرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - ص ٢٤. أنظر

الوثيقة: S/2010/394

(٢) المرجع السابق - ص ٢٥.

(٣) المرجع السابق - الفقرة ١٣ من المرفق الثاني.

المطلب الثالث

التعاون الإقليمي في إطار جامعة الدول العربية

تم طرح موضوع القرصنة أمام جامعة الدول العربية لأول مرة عندما قام المجلس الاقتصادي والاجتماعي للجامعة بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية والاحتياال البحري في دورته التي عقدت في تونس عام ١٩٨٢ بناءً على طلب العراق، ومن أبرز التوصيات التي اتخذت حينذاك دعوة الدول العربية إلى إيجاد تشريع دولي يعالج عمليات القرصنة والاحتياال البحري، وتجنب نقل البضائع عبر الخطوط البحرية المشبوهة وإدانة القرصنة (الإسرائيلية) على المستوى الدولي والتزام الدول العربية بالتعاون الإيجابي في مكافحتها^(١).

ولكن بعد ازدياد عمليات القرصنة قبالة سواحل الصومال في السنوات الماضية قامت قائمة الدول الكبرى وبعثت بأساطيلها وفرقاطاتها إلى منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، الأمر الذي استدعى هواجس ومخاوف بعض الدول العربية؛ فقد خشيت الدول المطلة على البحر الأحمر من تداعيات هذا الوجود العسكري المكثف على سيادتها وأمنها ومصالحها الإستراتيجية، وأثار بعض المحللين احتمالات تدويل أمن منطقة البحر الأحمر، وهو مطلب (إسرائيلي) قديم يهدد كون البحر الأحمر بحيرة عربية، وبناء على هذه التحليلات تقدم القرصنة فرصة ذهبية للقوى الدولية المؤيدة (لإسرائيل) لتقليص سيطرة العرب على البحر الأحمر، وقد أشار بعض المراقبين بتأكيد وجود أجندة خفية لهذا الوجود العسكري في تلك المنطقة الإستراتيجية القريبة من منابع النفط، والتي باتت، من وجهة النظر الغربية، موضع تهديد نتيجة تزايد اعتماد الصين عليها، وسعي إيران لتطوير أسلحة نووية، مما استدعى هذا الوجود العسكري الأوروبي الأمريكي الآسيوي لتأمين تلك المصادر من

(١) اتحاد الغرف التجارية العربية - الاحتياال البحري - الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية - السعودية - الطبعة الأولى - ١٩٩٦ - ص ١٢-١٣.

أطماع الصين وإيران - حسب وجهة نظرهم -.

وفي عام ٢٠٠٨ عقدت جامعة الدول العربية دورة استثنائية لمجلس السلم والأمن العربي في القاهرة في ٤ تشرين الثاني ٢٠٠٨ لبحث مسألة القرصنة والسطو المسلح قبالة سواحل الصومال، وقد أدان الاجتماع جميع حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن ودعا إلى التعاون الوثيق مع الحكومة الانتقالية الصومالية وإلى التشاور والتنسيق وتبادل المعلومات بين الدول العربية والمنظمات والوكالات المتخصصة المعنية بما فيها اتحاد الموانئ البحرية العربية والمنظمة البحرية الدولية والأمم المتحدة والاتحاد الإفريقي^(١).

كما تم التأكيد على ما جاء في الفقرة الثامنة من قرار مجلس الأمن ١٨٣٨ لعام ٢٠٠٨ والتي تنص على أن (الأحكام الواردة في القرار لا تسري إلا فيما يتصل بالوضع في الصومال...).

وكان من بين التوصيات تشكيل فريق قانوني من قبل الأمانة العامة لدراسة الجوانب القانونية لموضوع القرصنة البحرية، والنظر في دراسة ما إذا كان هناك حاجة لإعداد اتفاقية عربية لقمع القرصنة وتنظيم التعاون العربي في هذا الشأن في ضوء الاتفاقيات الدولية والإقليمية والقواعد المنظمة لأعمال مكافحة القرصنة^(٢).

وفعلاً وفي عام ٢٠١٠ أعدت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية (مشروع بروتوكول عربي لمكافحة القرصنة البحرية) ليضاف كملحق للاتفاقية العربية لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية، حيث قام بإعداد هذا البروتوكول عدد من الخبراء العرب وعلى رأسهم الدكتور (أحمد أبو الوفا) الذي أكد أن (البروتوكول لا يتعارض مع الإطار العام لاتفاقية قانون البحار ويتواءم مع تشريعات المنطقة

(١) شريف شعبان مبروك - تأثير عمليات القرصنة البحرية الصومالية وانعكاساتها على أمن البحر

الأحمر والأمن القومي العربي - مجلة شؤون عربية - العدد ١٣٨ - صيف ٢٠٠٩ - ص ٥.

(٢) بيان صادر عن مجلس السلم والأمن العربي بشأن القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل

الصومالية - القاهرة - ٢٠٠٨/١١/٤.

العربية الخاصة بالقرصنة البحرية)، وسيتم رفع البروتوكول حال الاتفاق عليه لوزراء العدل العرب لإقراره ومن ثم موافقة وتصديق الدول العربية عليه^(١). ويجب ألا ننسى الجهود المبذولة في إطار جامعة الدول العربية من أجل تحقيق المصالحة بين الحكومة الانتقالية في الصومال وجماعات المعارضة، لا سيما قيادة المحاكم الإسلامية لكنها جهود لم تثمر حتى الآن عن نتائج إيجابية^(٢).

(١) http://www.arableagueonline.org/lasimages/picture_gallery/bayan19-10-2010.doc تاريخ الزيارة: ٢٠١٠/١٠/١٢.

(٢) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم عملاً بقرار مجلس الأمن ١٨٤٦ لعام ٢٠٠٨ - ص ٤. أنظر الوثيقة: S/2009/146

المبحث الثالث

الآليات المقترحة لمكافحة القرصنة البحرية بشكل فعال

على الرغم من وجود اتفاقيات دولية وإقليمية تناولت جريمة القرصنة البحرية وجاءت بأحكام تنص على تجريمها ومكافحتها إلا أن هذه الجريمة ما زالت موجودة وهي في تزايد، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على أن هذه الاتفاقيات والأحكام التي غير كافية لمعالجة ظاهرة القرصنة البحرية سواءً من ناحية تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي في محاكمة القراصنة بعد القبض عليهم أو من ناحية معالجة الجذور الأساسية لهذه الجريمة.

وسوف نعرض فيما يلي لعدد من الآليات المقترحة في محاربة القرصنة البحرية، مبدين وجهة نظرنا في إيجابيات وسلبيات الأخذ بكل منها، وذلك حسب التقسيم التالي:

المطلب الأول: محاكمة القراصنة أمام المحاكم الدولية.

المطلب الثاني: استخدام الحلول الأمنية لمواجهة القرصنة البحرية.

المطلب الثالث: معالجة الأسباب الجذرية للقرصنة البحرية- الصومال نموذجاً.

المطلب الأول

محاكمة القراصنة أمام المحاكم الدولية

يتم إنفاذ القانون الجنائي الدولي عن طريق نظامين، النظام الأول يتمثل في إدراج صور السلوك المحظور دولياً في التشريعات الوطنية بما يؤدي إلى تجريم هذا السلوك في القوانين الجنائية الداخلية وبالتالي محاكمة الأشخاص الذين تثبت إدانتهم طبقاً لعقوبات وطنية، ويتجلى النظام الثاني بالمؤسسات القضائية الدولية التي تتولى التحقيق والمحاكمة والفصل في الدعوى وإنفاذ العقوبات التي تفصل

بها^(١).

وبناءً على هذا إذا كان إنفاذ القانون الجنائي الدولي - بالنسبة لجريمة القرصنة البحرية- من خلال النظام الأول مقترناً ببعض الصعوبات القانونية والعملية (والتي كنا قد تطرقنا لها عند بحثنا لنظام الاختصاص العالمي) فلماذا لا يتم الاتجاه إلى النظام الثاني والذي يتمثل بالمؤسسات القضائية الدولية؟
لذلك سنقوم فيما يلي ببحث طروحات أربع لمحاكمة القرصنة، حيث يتمثل الطرح الأول بمحاكمة القرصنة أمام المحكمة الجنائية الدولية، ويتطرق الطرح الثاني إلى إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة، أما الطرح الثالث فنبحث فيه إمكانية محاكمة القرصنة أمام المحكمة الدولية لقانون البحار، ونناقش في الطرح الرابع مسألة محاكمة القرصنة أمام دولة ثالثة.

الفرع الأول

محاكمة القرصنة أمام المحكمة الجنائية الدولية

أثار موضوع تحديد نوع الجرائم التي تدخل ضمن اختصاص المحكمة الجنائية الدولية نقاشات طويلة في أروقة لجنة القانون الدولي، فعند إعداد هذه اللجنة لمشروعها الأول الخاص بإنشاء المحكمة اقترحت أن تمارس المحكمة اختصاصها على جميع الجرائم التي نظمتها الاتفاقيات الدولية (treaty crimes) ، إلا أن هذا الاقتراح لم يلقَ القبول، ثم عدل ذلك المقترح في مشروع عام ١٩٩٤ ليشمل سبعة جرائم هي جريمة الإبادة الجماعية والجرائم ضد الإنسانية وجريمة الحرب وجريمة العدوان وجريمة الاتجار بالمخدرات والجرائم ضد موظفي الأمم المتحدة وجريمة

(١) د. محمود شريف بسيوني، القاضي خالد محيي الدين - الوثائق الدولية والإقليمية المعنية بالعدالة الجنائية، الجرائم الدولية والتعاون الدولي - دار النهضة - القاهرة - ٢٠٠٩ - ص ٧٢٠.

الإرهاب^(١).

وعندما انعقد مؤتمر روما الدبلوماسي تم استبعاد الجرائم الثلاثة الأخيرة على أساس أن تعريفها غير محدد وأن اختصاص المحكمة بنظرها قد يثير العديد من المتاعب وسيؤدي إلى إنشاء محكمة مثقلة بالأعباء لن تستطيع القيام بالمهام المناطة بها بالنظر في الجرائم الثلاث الأشد خطورة (core crimes)^(٢)، وتقرر تحديد اختصاص المحكمة بجريمة الإبادة الجماعية والجرائم ضد الإنسانية وجرائم الحرب بالإضافة إلى جريمة العدوان بحيث يكون اختصاص المحكمة بشأنها موقوفاً إلى حين اتخاذ حكم يعرف الجريمة ويضع الشروط التي بموجبها تمارس المحكمة اختصاصاتها فيما يتعلق بهذه الجريمة^(٣).

وقد علل واضعو النظام الأساسي للمحكمة استبعادهم لباقي الجرائم الدولية واختيارهم لهذه الجرائم الأربعة على أساس أنها (أشد الجرائم خطورة موضع اهتمام المجتمع الدولي بأسره)^(٤).

ولكن اقتصار النظام الأساسي على طائفة محدودة من الجرائم الدولية لم يرق إلى مستوى طموح بعض الدول التي أرادت أن تكون المحكمة ذات اختصاص واسع، فقد أبدى الوفد الألماني رأيه في توسيع الاختصاص النوعي للمحكمة معتمداً على مقدمة الميثاق في كون المهمة الأساسية للأمم المتحدة هي حفظ السلم والأمن

(١) James Crawford - The Drafting of the Rome Statue - From Nuremberg to The Hague- the future of international criminal justice - Cambridge University Press - new York - 2003-p.p 142-152.

(٢) - د. سوسن بكة - الجرائم ضد الإنسانية في ضوء أحكام النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية - منشورات الحلبي الحقوقية - ٢٠٠٦ - ص ١٠٨.

- د. علي عبد القادر القهوجي - القانون الدولي الجنائي - أهم الجرائم الدولية المحاكم الدولية الجنائية - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - الطبعة الأولى - ٢٠٠١ - ص ٣٢٤.

(٣) أنظر: المادة (٥) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

(٤) أنظر: الديباجة والمادة (١) والمادة (٥) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

الدوليين، وكل ما يمس هذا الهدف يعتبر جريمة دولية يتعين أن ينعقد الاختصاص فيها للمحكمة الجنائية الدولية، في حين ذهب الرأي الآخر إلى أن التوسع في الاختصاص سوف يزيد من تعقيد المفاوضات حول إنشاء المحكمة وفي ذات الوقت سوف يقلل من مقبولية المحكمة دولياً بسبب إحجام عدد كبير من الدول عن الموافقة عليها.

وعلى كل حال فرغم تحديد النظام الأساسي للمحكمة بأربع جرائم، إلا أنه لم يغلق الباب أمام إدخال جرائم أخرى، فقد سمح النظام الأساسي بإجراء تعديلات على أحكامه بما في ذلك قائمة الجرائم الواردة في اختصاص المحكمة الموضوعي^(١).

أما عن آلية التعديل فتكون عن طريق المؤتمرات الاستعراضية، حيث كان المؤتمر الاستعراضي الأول للمحكمة قد أقيم من ٢٠١٠/٥/٣١ حتى ٢٠١٠/٦/١١ في مدينة كامبالا في أوغندا^(٢)، وبعد هذا المؤتمر الاستعراضي يمكن أن يعقد مؤتمرات استعراضية أخرى في وقت لاحق للمؤتمر الاستعراضي الأول وذلك بموافقة أغلبية الدول الأطراف لأغراض إجراء تعديلات على نصوص النظام الأساسي^(٣).

مع العلم أنه لا يمكن إجراء أي تعديل ما لم يحظَ بتوافق الآراء في جمعية الدول الأطراف أو بتوافر أغلبية ثلثي الدول الأطراف^(٤)، وأن أي تعديل على المادة (٥)

(١) أنظر: المادة (١٢٣) الفقرة (١) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

(٢) انتهى مؤتمر كامبالا بتوافق عسير بشأن تعريف العدوان تضمن شروطاً لممارسة المحكمة اختصاصها على هذه الجريمة اعتبرت مخيبة للآمال، ومن هذه الشروط إمكان الدولة الطرف إعلان عدم قبولها اختصاص المحكمة بشأن جريمة العدوان، كما أن التعديلات سوف تعتمد بعد أول كانون الثاني من عام ٢٠١٧. وقد جاء تعريف العمل العدواني وفقاً لما نص عليه قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة ٣٣١٤ (د-٢٩) لعام ١٩٧٤. أنظر:

www.icc-cpi.int/menus/asp+events/asp+calendar+2010.htm تاريخ الزيارة

٢٠١١/٥/١٢

(٣) أنظر: المادة (١٢٣) الفقرة (٢) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

(٤) أنظر: المادة (١٢١) الفقرة (٣) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

(والمعلقة بالجرائم التي تخضع لولاية المحكمة) لا يطبق إلا على الدول الأطراف التي تقبل به ويسري عليها بعد مرور سنة واحدة من إيداع صكوك القبول به، أما الدول الأطراف التي لا تقبل به فلا يسري التعديل عليها عندما يرتكب مواطنوها جريمة مشمولة بالتعديل أو تقع هذه الجريمة على إقليمها^(١).

وهكذا نجد أنه لكي يمتد اختصاص المحكمة الجنائية الدولية ليشمل جريمة القرصنة البحرية لا بد من تعديل النظام الأساسي للمحكمة ليشمل هذه الجريمة. وقد اقترح البعض تبني بروتوكول اختياري يلحق بالنظام الأساسي للمحكمة وتأسيس غرفة خاصة بقضايا القرصنة في إطار المحكمة الجنائية الدولية ومن ثم صياغة نصوص دقيقة ومفصلة يتم من خلالها تعريف القرصنة البحرية^(٢).

ونحن نرى ضرورة إدخال جريمة القرصنة البحرية ضمن قائمة الجرائم الواردة في اختصاص المحكمة للأسباب التالية:

أولاً - تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية ذات الخطورة الكبيرة على المجتمع الدولي، كما أنها تُعرض السلم والأمن الدوليين للخطر، وليس أدل على ذلك من قرارات مجلس الأمن التي اتخذها مؤخراً بشأن القرصنة قرابة سواحل الصومال تحت الفصل السابع، الأمر الذي يؤكد أن القرصنة تتشارك مع الجرائم الداخلة حالياً في اختصاص المحكمة في العلة وهي (خطورة الجريمة).

ثانياً - إن محاكمة القراصنة أمام المحكمة الجنائية الدولية سوف يؤدي إلى التغلب على مساوئ نظام الاختصاص العالمي من حيث عدم النص عليه في كافة الدول وعدم تطبيقه بشكل فعال، واختلاف عقوبة الجريمة الواحدة باختلاف الدولة التي تقوم بمحاكمة القراصنة الأمر الذي يؤدي إلى تنوع العقوبات تخفيفاً وتغليظاً.

ثالثاً - يساعد إدراج جريمة القرصنة ضمن المحكمة الجنائية الدولية في القضاء

(١) أنظر: المادة (١٢١) الفقرة (٥) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

(٢) Elizabeth Andersen and others - Suppressing Maritime Piracy Exploring the Options in International Law – One Earth Future – 2009- p 5.

على ظاهرة أو مشكلة هامة هي مشكلة الإفلات من العقوبة^(١)، فعلى الرغم وجود مبدأ الاختصاص العالمي والاتفاقيات الدولية العديدة الممكنة التطبيق والتي أشرنا إليها فيما سبق فإن هناك مشكلة في محاكمة القراصنة بعد اعتقالهم^(٢).

وقد تطرق مجلس الأمن لهذه المشكلة في القرار رقم ١٨٥١ لعام ٢٠٠٨ حين أشار إلى أن: (غياب القدرات والتشريعات المحلية وغياب الوضوح في كيفية التصرف مع القراصنة بعد اعتقالهم قد أعاق قيام المجتمع الدولي بعمل أجدى في التصدي للقراصنة قرابة سواحل الصومال، وأدى في بعض الأحيان إلى الإفراج عن قراصنة بدون مثولهم أمام العدالة).

وفي نفس المشكلة يقول مسؤول بحري أمريكي في تقرير له أمام الكونغرس الأمريكي أن: (أغلب القراصنة يفلتون من العقوبة على الرغم من تصرفاتهم الغير مشروعة، والحالات التي يتم فيها إلقاء القبض على قراصنة ومحاكمتهم فعلاً يمكن اعتبارها حالات استثنائية أكثر مما هي قاعدة... إن القراصنة غالباً ما يفلتون من المحاكمة وفي آخر المطاف يعودون إلى ارتكاب نفس الجرائم الذي كانوا يقومون بها)^(٣).

(١) أكد النظام الأساسي للمحكمة على أن الجرائم الدولية الخطيرة يجب أن لا تمر دون عقاب وأن الهدف من المحكمة هو وضع حد لإفلات مرتكبي هذه الجرائم من العقاب والذي ينعكس بدوره على الحد من هذه الجرائم في المستقبل. أنظر: ديباجة النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية .

(٢) تشير الإحصائيات بأنه تم إطلاق سراح ٧٠٠ شخص مشتبه بهم في عمليات قرصنة في النصف الأول وحده من عام ٢٠١٠. أنظر: الجلسة ٦٣٧٤ لمجلس الأمن - ٢٥ آب ٢٠١٠ - أنظر الوثيقة: S/PV. 6374

(٣) Yvonne M. Dutton - Bringing Pirates to Justice - Chicago Journal of International Law - Summer 2010 - Vol. 11 No. 1 - p221.

رابعاً - إن تضمين القرصنة في نظام المحكمة الجنائية الدولية مناسب لمبدأ التكاملية، فالدول التي تكون غير قادرة^(١) أو غير راغبة^(٢) في محاكمة القراصنة بموجب الاختصاص العالمي يجب أن تقوم بتسليم المتهمين إلى المحكمة. وفي الواقع فإن كلا الحالتين السابقتين موجودتان في الواقع العملي بالنسبة للقرصنة قرابة سواحل الصومال، فالصومال مثلاً غير قادرة على محاكمة القراصنة الذين يحملون جنسيتها وذلك بسبب انهيار النظام السياسي والقضائي في هذه الدولة كما سنرى فيما بعد، ويؤكد بعض الخبراء أن القراصنة المحتجزين في سجون بونت لاند غالباً يمضون فترة وجيزة في السجن فهم إما يهربون أو يدفعون الرشاوي إلى المسؤولين لإطلاق سراحهم، كما يقولون بأن الحكومة في بونت لاند لا تريد إيقاف القراصنة لأن الأموال التي يحصل عليها القراصنة عن طريق الفدية أكثر من الميزانية السنوية لبونت لاند نفسها.

وبعض الدول الكبرى تكون غير قادرة وغير راغبة أيضاً في محاكمة القراصنة، ومثال ذلك ما حدث في شهر أيلول ٢٠٠٨ عندما قامت السفينة الحربية الدنماركية أبسالون (Absalon) بإلقاء القبض على عشرة قراصنة وإطلاق سراحهم بعد فترة وجيزة، وذلك على الرغم من أن السفينة الحربية وجدت القراصنة وبحوزتهم أسلحة ووسائل وبعض الأوراق التي توضح كيفية اقتسام الغنائم التي تنتج عن عمليات

(١) عدم القدرة يعني أن الدولة غير قادرة على إحضار المتهم أو الحصول على الأدلة أو الشهادة الضرورية أو غير قادرة على الإطلاع بإجراءاتها وذلك بسبب انهيار كلي أو جوهري لنظامها القضائي الوطني أو بسبب عدم توافره. أنظر: المادة (١٧) الفقرة (٣) من نظام روما الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية.

(٢) لم يحدد النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية تعريفاً لعدم الرغبة، ولكنه أعطى عدة معايير يمكن الاستناد إليها في تحديد هذا المصطلح، كحدوث تأخير بشكل يتعارض مع نية تقديم الشخص المعني للعدالة، أو إذا كانت المحاكمة صورية تستهدف حماية الشخص المعني من المسؤولية الجنائية، أو إذا لم ترأع في الإجراءات مبادئ الاستقلالية والإنصاف. أنظر: المادة (١٧-٢) من ميثاق روما.

القرصنة مع أمراء الحرب في الصومال، وقد بررت الدنمارك إطلاق سراح هؤلاء القراصنة بعدم وجود اختصاص لديها، وأنها تستطيع ممارسة الاختصاص فقط إذا هاجم القراصنة سفينة دنماركية أو مواطنين دنماركيين، كما بررت عدم تسليمها القراصنة للسلطات الصومالية بأنهم كانوا سيواجهون التعذيب وعقوبة الإعدام في حال تم تسليمهم إليها، آخذة بعين الاعتبار أن القانون الدنماركي يحظر تسليم المجرمين في حال كانت الدولة التي سيتم التسليم إليها تعاقب على الجريمة موضوع التسليم بعقوبة الإعدام^(١).

وعلى غرار الحادثة السابقة قامت القوات البحرية الكندية بإطلاق سراح عدد من القراصنة كانت قد قبضت عليهم معللة ذلك بأن الحكومة الكندية أكدت على عدم وجود اختصاص لها في محاكمة القراصنة بموجب القانون الدولي.

وعلى نفس الشاكلة فقد ألقت البحرية البرتغالية القبض على القراصنة الذين حاولوا الاعتداء على سفينة يونانية في آذار ٢٠٠٩ ولكنها أطلقتهم فيما بعد، وذلك لأنها لا تستطيع اعتقالهم إلا إذا كان الاعتداء واقعاً ضد سفينة برتغالية أو طاقم برتغالي^(٢).

ومن الأمثلة الأخرى أنه وبعد أن قامت قوات كومانندوس هولندية بهزيمة قراصنة صوماليين واستولت على سفينتهم الأم التي يعملون عليها، أطلقت سراحهم. وقد جاء عن قائد سفينة هولندية تعمل في قوات الناتو المخصصة لمكافحة القرصنة البحرية قوله: (لقد أطلقنا قارب القرصنة وصادرنا الأسلحة التي كانت بحوزة القراصنة، لم يكن لدينا حق قانوني باعتقال القراصنة ... لدينا الحق فقط في

(١) Tullio Treves - Piracy- Law of the Sea - and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia - The European Journal of International Law Vol. 20 no. 2 – 2009 - p 408.

(٢) <http://www.france24.com/ar/20090502-somalia-piracy-navy-portugal-attack-nato>

حال كان القراصنة من هولندا أو كان الضحية من هولندا أو كان عملهم ضمن المياه الهولندية)^(١).

خامساً - انتفاء الحاجة إلى إنشاء محكمة دولية خاصة بالقراصنة - كما يقترح البعض - وبالتالي تجنب صرف نفقات طائلة على مثل هذه المحكمة من موارد بشرية ومادية ... الخ، فضلاً عن أن إنشاء مثل هذه المحكمة ربما يأخذ وقتاً طويلاً^(٢)، فالمحكمة الجنائية الدولية موجودة وقائمة ولا داعٍ لإنشاء محكمة جديدة، وبالتالي فإن تضمين القرصنة في المحكمة الجنائية الدولية سيكون أقل تكلفة من إنشاء محكمة جديدة لمحاكمة القراصنة.

سادساً - انتفاء الحاجة إلى تسليم القراصنة إلى دول لا ينتمون إليها بجنسياتهم من خلال مذكرات تفاهم أو اتفاقيات ثنائية.

سابعاً - الخبرة التي يمتلكها قضاة المحكمة الجنائية الدولية في التعامل مع الجرائم الدولية، والتي تفوق الخبرة الموجودة لدى قضاة المحاكم الوطنية.

ثامناً - مسؤولية الولاية للمحكمة الجنائية الدولية حيث نقترح أن تشمل جميع جرائم القرصنة التي ترتكب في أعالي البحار، فالقرصنة ليست مرتبطة بمكان معين، فهي بالأمس كانت شوكتها قوية في آسيا واليوم في الصومال ولا ندري غداً في أي مكان من العالم ستظهر وتتكاثر.

(١) Denise Russel – Op.cit – P.P 73-74.

(٢) international efforts to combat maritime piracy - hearing before the subcommittee on international organizations - human rights and oversight of the committee on foreign affairs house of representatives – 2009 - government printing office - U.S.A - p 28.

الفرع الثاني

إنشاء محكمة دولية خاصة بمحاكمة القراصنة

أنشأت المحاكم الدولية الخاصة لمعالجة عدد من القضايا الشائكة في ظل ظروف كانت فيها الدولة المعنية غير قادرة على إجراء محاكمات بنفسها أو غير راغبة في ذلك لأسباب تتعلق بنزاع مسلح أو عمل إرهابي .

فقد أنشأت المحكمة الجنائية الدولية الخاصة بيوغسلافيا السابقة والمحكمة الجنائية الدولية الخاصة برواندا من قبل الأمم المتحدة^(١) لمحاكمة الأفراد المسؤولين عن أشد الجرائم خطورة المرتكبة خلال النزاعات المسلحة في كل من هاتين الدولتين. وعلى ذات الشاكلة أتت المحكمة الخاصة بسيراليون والمحاكم الاستثنائية في كمبوديا ... الخ.

وخيار إنشاء محكمة دولية خاصة بمحاكمة القراصنة هو خيار مطروح الآن بالنسبة للقرصنة قرابة سواحل الصومال وأكثر المتحمسين لمثل هذا الخيار هو روسيا وهولندا وألمانيا، وهناك عدة خيارات مطروحة في هذا الصدد ، أهمها ما يلي:

الخيار الأول - إنشاء محكمة ذات طابع دولي على أساس اتفاق بين إحدى دول المنطقة المجاورة للصومال والأمم المتحدة^(٢) : وذلك على غرار المحكمة الخاصة لسيراليون والمحكمة الخاصة لليبيريا .

إن جميع الاتفاقيات المتعلقة بإنشاء محاكم مدعومة من الأمم المتحدة تم إبرامها مع

(١) وبالتحديد مجلس الأمن الذي قام بتنظيم هاتين المحكمتين واعتبرهما فروع ثانوية له يراها ضرورية لتحقيق مهامه الرئيسية وأداء وظائفه في حفظ السلم والأمن الدوليين، وذلك كله مع الاحتفاظ باستقلالية هاتين المحكمتين في ممارسة نشاطاتها بوصفها أجهزة قضائية.

(٢) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة المقدم عملاً بقرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - المرجع السابق - ص ٤٧.

الدول المتضررة ، ويترتب على ذلك أن الوضع الأكثر طبيعية هو استكشاف هذا الخيار مع الصومال، باعتبارها الدولة التي نشأت منها مشكلة القرصنة في الأصل، إلا أن الطبيعة المفككة للقانون في الصومال وقدرات القضاء والادعاء الضعيفة في هذه الدولة تعني أن مشاركة الصومال في محكمة مدعومة من الأمم المتحدة قد لا يكون ممكناً في الوقت الراهن، ولذلك فإن الوضع الأنسب كما يرى أصحاب هذا الرأي هو السعي لتنفيذ هذا الخيار مع دولة أخرى من دول المنطقة . ومن المقترح أن تضم هذه المحكمة عناصر من الأمم المتحدة وعناصر وطنية على حد سواء، بحيث - وحسب العرف - تكون الأغلبية من القضاة الذين تختارهم الأمم المتحدة.

ومن ميزات إنشاء مثل هذه المحكمة: بناء قدرات الدولة المضيفة للمحكمة، والقرب اللازم لقيام الدول التي تقوم أساطيلها بدوريات بحرية بنقل المشتبه فيهم ونقل المدانين إلى دول أخرى لإيداعهم السجون، أما عيوب إنشاء مثل هذه المحكمة فهي طول الوقت اللازم لإنشائها (من مفاوضات دولية إلى تحضير لمؤتمر دبلوماسي وصولاً إلى فتح التوقيعات للدول ثم المصادقة على الاتفاقية...) بالإضافة إلى التكاليف التي ستحتاجها.

الخيار الثاني - إنشاء محكمة دولية بقرار من مجلس الأمن بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة^(١):

لكي ينشئ مجلس الأمن محكمة دولية كهيئة فرعية تابعة له يلزم صدور قرار أو قرارات يتخذها بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة ، وجرائم القرصنة والسطو المسلح هي وحسب قرارات مجلس الأمن السابقة تمس السلم والأمن الدولي.

وإن مزايا هذا الخيار قدرة مجلس الأمن من خلال قراره الصادر بموجب الفصل

(١) المرجع السابق - ص ٤٨ .

السابع على تأمين تعاون الدول الأخرى مع المحكمة، بالإضافة إلى السرعة في إنشائها.

أما عيوبه فهي ارتفاع التكاليف باعتبارها آلية جديدة ستحتاج إلى مبررات وباعتبارها هيئة فرعية تابعة لمجلس الأمن سيتعين عليها اتباع النظام الموحد للأمم المتحدة فيما يتصل بالتوظيف والمرتبات.

وفي حال اتخاذ مقر المحكمة خارج المنطقة القريبة من الصومال سيكون أحد عيوبها عدم توفر القرب اللازم لقيام الدول التي تقوم أساطيلها بدوريات بنقل المشتبه فيهم ونقل المدانين إلى دول أخرى.

وهناك عدد من الصعوبات والإشكاليات التي تثيرها مسألة إنشاء محكمة دولية خاصة بالقرصنة قرابة سواحل الصومال كما حددها الأمين العام للأمم المتحدة وهي كما يلي:

أولاً - الولاية القضائية:

يذكر الأمين العام للأمم المتحدة بأن الجريمة التي ستشكل أساس الولاية القضائية للمحكمة الجديدة هي القرصنة بتعريفها الوارد في المادة (١٠١) من اتفاقية قانون البحار، أما بالنسبة للسطو المسلح على السفن (والذي لا يوجد له تعريف ملزم في القانون الدولي) فيجب تحديد ما إذا كانت الولاية القضائية ستشمل هذه الجريمة أم لا، وفي حال شمولها لهذه الجريمة سيلزم تحديد تعريف دقيق لها وما إذا كانت تقتصر على الأفعال التي تقع داخل البحر الإقليمي للصومال أم ستمتد على سبيل المثال إلى الأفعال التي تقع داخل البحر الإقليمي للدولة المضيفة وغيرها من دول المنطقة^(١).

كما أنه إذا أريد للولاية القضائية أن تشمل جرائم تمويل وتنظيم أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، غير المنصوص عليها في الاتفاقية فإن ذلك الأمر

(١) المرجع السابق - ص ٢٦ - ٢٧.

سيطلب من مجلس الأمن التفاوض حول هذه التعاريف^(١).

ثانياً - الحدود الجغرافية للولاية القضائية:

في حال كانت المحكمة خاصة بالقرصنة قرابة سواحل الصومال (وهذا هو الغالب) سيكون تعريف الحدود الجغرافية لتلك الولاية أمراً لازماً.

ويشير قرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ إلى أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قرابة سواحل الصومال، ولكن هذه العبارة عامة ولا تكفي بحد ذاتها لتحديد الحدود الجغرافية للولاية الجنائية للآلية القضائية، وبالتالي يتوجب تعيين منطقة من المحيط قبالة سواحل الصومال تمتد إلى خليج عدن والمحيط الهندي وتحديدها بإحداثيات (خطوط طول وعرض) .

وهناك اقتراح لتحديد الولاية القضائية الجغرافية تنتمل في تحديدها من حيث أعمال القرصنة أو السطو المسلح التي تتم انطلاقاً من الصومال، ولكن هذا النهج ينطوي على صعوبات عملية تتعلق بمسألة إثبات ما إذا كان الفعل قد تم انطلاقاً من الصومال أم لا^(٢).

ثالثاً - الحدود الزمنية للولاية القضائية:

سيلزم لأي محكمة جديدة وضع حدود زمنية لولايتها القضائية وسيشمل ذلك تحديد موعد لبدايتها، ولكن السؤال هو هل يمكن لآلية قضائية أن تحاكم جرائم ارتكبت قبل إنشائها، والجواب على ذلك هو بالإيجاب لأن الممارسات في جميع المحاكم الدولية الخاصة شملت أفعال ارتكبت قبل إنشائها في تاريخ محدد (كمحكمة يوغسلافيا ومحكمة رواندا والمحكمة الخاصة للبنان....) وهذا لا يتعارض مع مبدأ

(١) المرجع السابق ص ٤٨-٤٩.

(٢) المرجع السابق - ص ٢٧-٢٨.

شرعية الجرائم والعقوبات لأن الجريمة موجودة أصلاً سواءً في العرف الدولي والاتفاقيات الدولية أم في القوانين المحلية لدول المنطقة المحيطة بالصومال أو حتى ضمن أحكام الشريعة الإسلامية التي تجرم الحرابة وتطبق عليها عقوبات قاسية كما سبق وذكرنا في الفصل الأول من هذا البحث.

أما عن موعد انتهاء الولاية فإن الآلية القضائية بالنسبة للصومال ستعالج حالة تختلف عما تعالجه محاكم الأمم المتحدة (الدولية) والمحاكم المدعومة من الأمم المتحدة (المختلطة) فهذه الآلية ستواجه نشاطاً إجرامياً متواصلاً ويمكن أن يكون حجم القضايا المعروضة عليها كبيراً دون أن يكون من الممكن التنبؤ بمواعيد لانتهاء منها^(١).

رابعاً - الولاية القضائية الشخصية:

والإشكالية هنا تتعلق بالأحداث، فقد يكون هناك عدد كبير من المشتبه فيهم في عمليات القرصنة من الأحداث^(٢)، أو ممن يدعون أنهم أحداثاً، والسؤال المطروح هو تحديد السن الذي يعتبر الشخص فيه حدثاً وفي حال اعتباره كذلك هل سيكون هناك أحكام خاصة تتعلق بهم؟

هناك اقتراح بتبني نفس المبدأ الذي تم اتباعه في محكمة سيراليون^(٣) بحيث أن

(١) المرجع السابق - ص ٢٥.

(٢) أشار مجلس الأمن في قراره ١٩٥٠ لعام ٢٠١٠ إلى قلقه هو احتمال انخراط الأطفال في القرصنة قرابة سواحل الصومال. حيث سجل المراقبون ١٠ حالات لأطفال مجندين في جماعات القرصنة قبالة سواحل الصومال وذلك في كانون الثاني وشباط من عام ٢٠١٠. كما جرى توثيق العديد من حالات هروب الأطفال من حركة الشباب وانضمامهم إلى جماعات القراصنة في (بونت لاند) وجنوب ووسط الصومال. أنظر الوثيقة: S/pv.6494

(٣) نظراً لانتشار الجنود الأطفال في النزاع القائم في سيراليون فقد تضمن النظام الأساسي للمحكمة الخاصة لسيراليون في المادة السابعة منه حكماً خاصاً لمعاملتهم.

المحكمة لن يكون لها ولاية على أي شخص يقل عمره عن ١٥ سنة وقت ارتكاب الجرم، على أن يتم معاملة الأشخاص الذين تتراوح أعمارهم بين ١٥ و ١٨ سنة وقت ارتكاب الجرم بما يحفظ كرامتهم واعتبارهم ووفقاً لمعايير حقوق الإنسان الدولية ولا سيما حقوق الطفل، مع عدم معاقبتهم بعقوبة السجن والتوجه نحو إعادة تأهيلهم وإدماجهم وإخضاعهم للرعاية والإشراف.

وهناك صعوبات عملية تتعلق بتحديد أعمار المشتبه بهم كون كثير منهم لا يحمل أوراق هوية، ولا يعرفون في بعض الأحيان أعمارهم بدقة، وهنا نقترح تقدير أعمارهم من قبل لجنة طبية متخصصة في هذا الموضوع.

خامساً - مبدأ التكاملية:

هناك تساؤل هام يتعلق بمبدأ التكاملية؟ فهل يجب أن يكون لهذه المحكمة الجديدة الأولوية على الولايات القضائية الوطنية أم يجب أن يتم تطبيق مبدأ التكامل. يرى الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره أن الأنسب هو تطبيق مبدأ التكامل وبالتالي فلن يكون للمحكمة الجديدة ولاية قضائية إلا إذا لم تكن هناك دولة على استعداد لإجراء التحقيقات والمحاكمات وقادرة على ذلك^(١).

وهذا الرأي يتماشى مع العدد الكبير^(٢) من المتهمين والمشتبه بهم في عمليات القرصنة، وبالتالي في حال الاعتماد على مبدأ التكامل سيتم التخفيف من أعداد المشتبه بهم الذين سيعرضون على المحكمة الدولية وبالتالي تخفيض النفقات واختصار الوقت.

(١) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عملاً بقرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - المرجع السابق - ص ٢٧.

(٢) أشار تقرير الأمين العام إلى أن هناك ٦٠٠ من القراصنة المشتبه فيهم أو المدانين محتجزين في أنحاء العالم في الوقت الراهن. أنظر: المرجع السابق - ص ٣٣.

الفرع الثالث

محاكمة القراصنة أمام المحكمة الدولية لقانون البحار

اقترح بعض الفقهاء^(١) أن تولى مهمة محاكمة القراصنة إلى المحكمة الدولية لقانون البحار^(٢)، ومن الحجج التي ذكروها لتولي هذه المحكمة محاكمة القراصنة أن هذه المحكمة مختصة بنظر القضايا التي تتعلق باتفاقية قانون البحار ونصوص القرصنة البحرية جزء من هذه الاتفاقية ، بالإضافة إلى أن المحكمة لها خبرة كبيرة في مجال قانون البحار^(٣).

ولكن هناك صعوبات عملية تتعلق بتطبيق مثل هذه الفكرة، ومن هذه الصعوبات ما يلي:

أولاً- أن المحكمة مختصة بالنظر في المنازعات بين الدول (وفي حالات استثنائية بالمنازعات التي تنشأ بين كيانات غير الدول الأطراف وذلك وفق اتفاق يمنح الاختصاص للمحكمة ويقبله الأطراف في القضية)^(٤)، وليس لديها اختصاص

(١) من الفقهاء الذين اقترحوا هذا الاقتراح السيد لويس جيسوس رئيس المحكمة الدولية لقانون البحار، وذلك في تصريح له لصحيفة (داي فيلت) الألمانية في ٢٣ نيسان ٢٠٠٩.

(٢) المحكمة الدولية لقانون البحار هي جهاز قضائي دولي مستقل تم إنشاؤه بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار وبدأ عمله في ١٨ تشرين الأول عام ١٩٩٦، والهدف من المحكمة هو تسوية المنازعات الدولية المتعلقة باتفاقية قانون البحار. وتتألف المحكمة من ٢١ قاضياً ومقرها مدينة هامبروغ بألمانيا.

أنظر: المرفق السادس لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والمتعلق بالنظام الأساسي للمحكمة. أنظر أيضاً: بسام محمود أحمد - تسوية المنازعات البحرية وفق القانون الدولي - رسالة دكتوراه - جامعة دمشق - ٢٠٠٨ - ص ٢٩٣ - ٢٩٧.

(٣) Honor Lanham - Walk the Plank: Somali Pirates and International Law - a dissertation submitted in (partial) fulfilment of the degree of Bachelor of Laws (with Honours) at the University of Otago - 2009 - p46.

(٤) أنظر المادة (٢٠) من المرفق السادس لاتفاقية قانون البحار.

جنائي على الأفراد أو نظام للإجراءات الجنائية كما هو عليه الحال في المحكمة الجنائية الدولية .

وإن تعديل اختصاص المحكمة بحيث يشمل الأفراد يعد أمراً شديداً الصعوبة وذلك لأنه يتطلب تعديل اتفاقية قانون البحار، وهذا يتطلب جهداً كبيراً ووقتاً طويلاً. فوفقاً للمادة (٣١٢) من الاتفاقية فإن على الدولة الطرف الراغبة في التعديل أن تتقدم باقتراحها إلى الأمين العام للأمم المتحدة، وفي حال موافقة ما لا يقل عن نصف عدد الدول الأعضاء في الاتفاقية خلال سنة من تاريخ اقتراح التعديل فإنه يتم عقد مؤتمر استعراضي للاتفاقية، كما أشارت المادة (٣١٣) من الاتفاقية على التعديل المبسط والذي يتم عن طريق تقديم الدولة الطرف الراغبة في تعديل الاتفاقية اقتراحاً إلى الأمين العام والذي يعمم بدوره هذا الاقتراح على الدول الأطراف، وفي حال اعترضت أي دولة طرف في غضون سنة من تاريخ تعميم هذا الاقتراح اعتبر التعديل مرفوضاً.

ثانياً- إن مقر محكمة قانون البحار في مدينة هامبورغ في ألمانيا وبالتالي ستكون المحكمة بعيدة عن مكان وقوع جرائم القرصنة والتي تنشط غالبها في إفريقيا وآسيا، وبالتالي ستثار نفس المشاكل العملية التي تكلمنا عنها عند بحثنا لصعوبات تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي على القرصنة^(١).

بقي أن نشير إلى وجود اقتراح أثير بشأن القرصنة قبالة سواحل الصومال وهو تعديل النظام الأساسي للمحكمة الإفريقية لحقوق الإنسان والشعوب^(٢)، وهي محكمة تبت في مدى امتثال دول الاتحاد الأفريقي للميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان

(١) أنظر ص ١٥٩ من هذا البحث.

(٢) بدأت هذه المحكمة عملها في ١٥ كانون الثاني ٢٠٠٤ بتصديق ١٥ دولة من الدول الأعضاء على البروتوكول الملحق بالميثاق الأفريقي لحقوق الإنسان والشعوب، ومقر هذه المحكمة هو مدينة أروشا في تنزانيا.

والشعوب، وإن تعديل ولايتها القضائية لكي يصبح بمقدورها محاكمة أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال يتطلب إدخال تعديلات جوهرية على المعاهدة المنشئة للمحكمة من جانب الدول الأطراف فيها، وقد لاحظ الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره أنه لا يوجد مناقشات تجري فيما بين دول المنطقة ولا فيما بين الدول الأفريقية للنظر في مثل هذا التعديل^(١).

الفرع الرابع

محاكمة القرصنة في دولة ثالثة (third-party country)

في البداية لا بد من الإشارة إلى أن مفهوم الدولة الثالثة هنا ينصرف إلى أي دولة لا تنتمي إليها السفينة الحربية التي قبضت على القرصنة ولا ينتمي إليها القرصنة المقبوض عليهم بجنسيتهم.

وتعد فكرة محاكمة القرصنة في دولة ثالثة فكرة حديثة نسبياً، فقد ظهرت مؤخراً بصدد القرصنة قرابة سواحل الصومال، وكانت من نتائج عجز الصومال عن ممارسة ولايتها بالكامل لمحاكمة القرصنة الذين ينتمون إليها بالإضافة إلى عدم رغبة أغلب الدول وحتى الكبرى منها - كالولايات المتحدة وبريطانيا والصين - في تحمل مسؤولية محاكمة القرصنة المعتقلين، وبالتالي تفضيل الحل المتمثل بعقد مذكرات تفاهم مع دول مجاورة للصومال من أجل محاكمة الأشخاص الصوماليين المشتبه بارتكابهم أعمال قرصنة والذين قبضت عليهم سفنها الحربية التي تجوب سواحل خليج عدن والمحيط الهندي.

ففي كانون الأول من عام ٢٠٠٨ وقّعت المملكة المتحدة اتفاقية مع كينيا تتعلق بتسليم القرصنة المعتقلين لسلطاتها من أجل محاكمتهم، وبعد عدة أشهر عقدت

(١) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عملاً بقرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - المرجع السابق -

الولايات المتحدة اتفاقاً مشابهاً أيضاً مع كينيا^(١)، ثم وقع على نفس المنوال في آذار ٢٠٠٩ الاتحاد الأوروبي وتبعه كل من الدنمارك في أيار ٢٠٠٩ والصين في كانون الأول ٢٠٠٩ وكندا في كانون الثاني ٢٠١٠^(٢).

وبموجب هذه الترتيبات تقوم الدولة التي تسيّر دوريات بحرية بتوقيف واحتجاز المشتبه فيهم في البحر، وتطلب نقلهم إلى الدول المتلقية، وتقرر الدول المتلقية ما إذا كانت ستستقبلهم أم لا ، وذلك على أساس تقدير أولي للأدلة المتاحة، وتنص الترتيبات أيضاً على معاملة المشتبه فيهم وفقاً لمعايير حقوق الإنسان الدولية^(٣).

ويرى بعض الفقهاء بأن الحل المتمثل بمحاكمة القراصنة أمام دولة ثالثة يحقق بعض المزايا أهمها تسهيل عملية نقل المشتبه بهم من مكان إلقاء القبض عليهم إلى الدولة التي سوف يحاكمون فيها، مما يعود بالنفع على السفن الحربية التي تعمل في المنطقة، والتي ستقوم بتسليم هؤلاء الأشخاص بسرعة ومن ثم تعود إلى

(١) من المحاكمات التي جرت في كينيا بموجب مذكرة تفاهم مع الولايات المتحدة نذكر قضية Hassan M. Ahmed v. Republic of Kenya ، وتتجلى وقائع هذه القضية في أن عشرة صوماليين تم تسليمهم إلى كينيا من قبل الولايات المتحدة بعد أن قبضت عليهم السفينة الحربية الأمريكية وينستون تشرشل (USS Winston S. Churchill) وهم على متن السفينة المختطفة وبحوزتهم أسلحة رشاشة وقاذفات (RBG) وذلك على مسافة ٢٠٠ ميل بحري من سواحل الصومال، وقد اتهم المشتبه بهم باختطاف السفينة الهندية سفينة البيسارات (Safina al Bisarar) في ١٦ كانون الثاني ٢٠٠٦ وتهديد طاقمها والمطالبة بقدية من أجل إطلاق سراحها، واستناداً إلى الأدلة التي قدمها طاقم السفينة الهندية وأفراد البحرية الأمريكية الذين قاموا بعملية الإنقاذ تمت إدانة القراصنة الصوماليين وحكم عليهم بالسجن لمدة سبع سنوات. أنظر:

Michael Bahar – Op.cit – p.p 10 -13.

(٢) Statement By Hon Amos Kimunya - Minister of trade of the Republic of Kenya to the United Nation Informal Meeting on Somalia - 14 May 2010 - New York - p2.

(٣) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة عملاً بقرار مجلس الأمن ١٩١٨ لعام ٢٠١٠ - المرجع السابق - ص ٢٠.

ممارسة عملها في محاربة عمليات قرصنة أخرى^(١).

ولكن على الرغم من هذه المزايا فقد واجه هذا الحل عدداً من الانتقادات والإشكاليات يمكن إجمالها بنوعين، المشاكل القانونية والمشاكل العملية.
أولاً- المشاكل القانونية:

انتقدت هذه الطريقة في محاكمة القراصنة بأنها لا تتفق وأحكام القانون الدولي للبحار، وبالتحديد مع المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار. فالمستند القانوني الذي تقوم عليه مذكرات التفاهم المعقودة مع كينيا هو مبدأ الاختصاص العالمي الذي تحدثنا عنه بشكل مفصل في هذا البحث، فكينيا تقوم بمحاكمة القراصنة الصوماليين بموجب قانونها الوطني، والمعادلة التي تقوم عليها هذه المذكرات تقوم على الأساس التالي:

يتم اعتقال المشتبه بهم في البحار بموجب الاختصاص العالمي في حين يتم نقل هؤلاء المشتبه فيهم إلى الدولة الثالثة على أساس الاتفاقيات الثنائية بين الدول التي قامت بالاعتقال والدول الراغبة في المحاكمة، بينما تتم إجراءات المحاكمة وتنفيذ العقوبة في الدولة الثالثة بالاستناد إلى القانون الوطني لتلك الدولة .
ولكن هذا الأمر يثير التساؤل التالي:

هل يشترط لتطبيق مبدأ الاختصاص العالمي أن يكون من قبل محاكم الدولة التي قامت بالقبض على القراصنة، أم يمكن أن تقوم دولة أخرى لم تقبض على هؤلاء القراصنة بمحاكمتهم بموجب الاختصاص العالمي؟

تنص المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار على أنه: (يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أية دولة، أن تضبط أية سفينة أو طائرة قرصنة... ولمحاكم الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات....).

(١) James Kraska, Brain Wilson - Op.cit - p 285.

وبالرجوع إلى مسودة اتفاقية جنيف لأعالي البحار والتي نُقل عنها نص المادة السابقة ومن ثم نقل بحرفيته إلى المادة (١٠٥) من اتفاقية قانون البحار نجد أن اللجنة استبعدت بصراحة قيام دولة أخرى غير الدولة التي قبضت على القراصنة بمحاكمتهم بموجب الاختصاص العالمي، حيث جاء في تعليق اللجنة ما يلي: (إن المادة تعطي أي دولة الحق في ضبط سفينة قرصنة أو سفينة أخذت بطريق القرصنة وأن تحاكمها في محاكمها وهذا الحق لا يمكن ممارسته في مكان يخضع لولاية دولة أخرى)^(١).

ولكن الواقع العملي يثبت أن الدول لم تأخذ بهذا الاتجاه وتبرر ذلك بأن الاتفاقية لم تنص على محاكمة القراصنة من قبل دول أخرى ولكنها في نفس الوقت لم تمنع من تسليم القراصنة إلى الدول الأخرى، ويبدو أن معظم الدول التي تسلم القراصنة إلى دولة ثالثة لم تتبنى المعيار الحرفي لنص المادة (١٠٥) السابق ذكره، وهذا ما نجده واضحاً في العديد من الاتفاقيات التي عقدها الدول مع كينيا وذلك فيما يتعلق بالقرصنة قرابة سواحل الصومال.

ثانياً - المشاكل العملية:

انتقد هذا النوع من الحلول لكونه غير مجدي في محاكمة القراصنة على المدى البعيد، فهناك شكوك حول إمكانية تحمل كينيا للتكاليف المادية والكم الكبير من القضايا وخصوصاً في ظل تنامي أعمال القرصنة قرابة سواحل الصومال وازدياد عدد القراصنة المقبوض عليهم، كما تشير التقارير إلى أن كينيا تعاني من الفساد في جهازها القضائي (هناك مقولة شائعة في كينيا تقول: لماذا توكل محامي بينما يمكنك شراء قاضي) ومن تراكم في القضايا التي تنتظر فيها محاكمها المدنية

(١) Year book of the international law commission -Vol.2 -United Nations Publication -1955- p283.

والجزائية على حد سواء^(١).

أضف إلى ذلك أنه وفي نيسان ٢٠١٠ أعرب مسؤولون كينيون عن عدم رغبتهم في استقبال المزيد من القراصنة الصوماليين وبرروا ذلك بأن احتجاز ومحاكمة المئات من المسلمين الأجانب الذين لم يرتكبوا جرائمهم ضد كينيا بالتحديد يهدد بإثارة غضب الصومال وشعبها المسلم على الشعب الكيني، كما ذكرت كينيا أن المجتمع الدولي لم يف بوعوده فيما يخص الدعم المادي لتغطية تكاليف المحاكمات التي تقوم بها .

وإلى حد الآن فإن الدول التي تجوب خليج عدن غير قادرة على إيجاد دولة قريبة أخرى - غير كينيا- لمحاكمة القراصنة فيها، وإن السيشل والتي يشار إليها أحياناً كاحتمال ممكن صرحت برفضها محاكمة القراصنة وذلك من أجل منع انتقام المواطنين الصوماليين من مواطنيها وسفنها^(٢).

المطلب الثاني

استخدام الحلول الأمنية لمواجهة القرصنة البحرية

يميل البعض إلى استخدام الحلول الأمنية مع القراصنة وينادون بالسماح بتسليح السفن الخاصة أو الاستعانة بالخدمات التي تعرضها بعض الشركات الأمنية الخاصة في مجال الأمن البحري.

الفرع الأول

تسليح السفن الخاصة

يقترح البعض تسليح البحارة على متن السفن الخاصة وذلك من أجل الدفاع عن

(١) Joseph M. isanga - Op.cit - p 1277.

(٢) Eugene Kontorovich – Op.cit – p.p 255-256.

السفينة وصد هجمات القراصنة المسلحين، ولكن المنظمة البحرية الدولية حذرت من ذلك وذكرت بأن حمل الأسلحة على متن السفن الخاصة له عدة مساوئ أهمها أنه^(١):

- ١ - سيشجع المهاجمين على تصعيد العنف مما سيؤدي إلى وقوع ضحايا.
 - ٢ - سيغير طبيعة السفينة التجارية ووضعها القانوني فتصبح أشبه بالسفينة الحربية.
 - ٣ - قد يكون إطلاق النار من الأسلحة الفردية التي يحملها البحارة غير فعال، وذلك حين تكون أسلحة القراصنة أشد فتكاً فيؤدي الدفاع المسلح إلى مذبحه للبحارة.
 - ٤ - قد يؤدي حمل الأسلحة النارية في ناقلات البترول إلى نتائج خطيرة تفوق تلك التي ستنتج عن خسائر هجوم القرصنة فيما لو وقع، كأن تنفجر الناقلات نتيجة إطلاق النار.
 - ٥ - قد يطلق بحار النار على زميله أثناء مشادة بينهما وهذا وارد بسبب طول الإقامة في البحر بما ينتجه ذلك من الملل وإرهاق الأعصاب.
- تجدر الإشارة هنا إلى أن مدير المكتب البحري الدولي بوتينغال موكوندان (Pottengal Mukundan) قد عبر عن قلقه حول اتجاه شركات النقل البحري لتسليح السفن الخاصة، بقوله أن تفكير تلك الشركات هو أمر منطقي ولكن السفن ليست المكان المثالي لقيام معارك مسلحة، كما أكد على ذات المعنى قائد قوات الاتحاد الأوروبي في خليج عدن بقوله: (أن يتسلح شخص لحماية سفينة في البحر مهمة صعبة... سيغير هذا من وضع السفن التجارية المدنية وسيتولد احتمال

(١) أحمد منير فهمي - الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي - الجزء الثاني - مجلس الغرف التجارية الصناعية السعودية - الرياض - د.ت - ص ٣٨.

إشعال سباق للتسلح مع القراصنة)^(١).

وقد ذكر الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) أنه يعارض حمل الأسلحة على متن السفن، ولكن في حال قررت دول العلم بعد التشاور الكافي مع مالكي السفن والشركات أن الأسلحة ينبغي أن تحمل على متن السفينة، فيجب عندئذ وجود أطر قانونية مناسبة بين دولة العلم والدولة الساحلية ودولة الميناء لمعالجة هذا الأمر^(٢).

الفرع الثاني

الشركات الأمنية الخاصة

أثار ازدياد هجمات القرصنة مؤخراً في خليج عدن والقرن الإفريقي النقاش حول إمكانية خصخصة الأمن البحري، فملاك السفن وخبراء الأمن البحري وبعض الممثلين عن المنظمات الصناعية يقولون بأن الشركات الأمنية الخاصة^(٣) قادرة على تأمين المرور الآمن للسفن في الأماكن التي تكثر فيها هجمات القرصنة البحرية وبفعالية أكبر من السفن الحربية للدول، والتي لم تحقق النتائج المرجوة منها

(١) Christopher Mayer – A Call to Arms - Ship Management International - Issue 24- MAR/APR 2010- Published by Elaborate - United Kingdom – p6.

(٢) Op.cit – p8.

(٣) ويطلق عليها أيضاً (الشركات العسكرية الخاصة)، وفي الغالب فإن هذه الشركات بدأت بالظهور بعد انتهاء الحرب الباردة وتخفيض الدول لأعداد جيوشها، ومن أكثر العوامل المساعدة في زيادة الطلب على خدمات هذه الشركات الأمنية هو أحداث الحادي عشر من سبتمبر وتبعاتها المتمثلة في إعلان الحرب على الإرهاب، والغزو الأنغلوأمريكي للعراق في عام ٢٠٠٣، وتقدم هذه الشركات عدداً من الخدمات كانت تعتبر سابقاً من مسؤولية الدول، ومن هذه الخدمات: توفير الحماية لرؤساء الدول والشخصيات الهامة، وتقديم الدعم اللوجستي، وتدريب قوات الجيش والشرطة وخفر السواحل وتقديم المشورة العسكرية والأمنية، وحماية بعض حقول النفط ومناجم الماس. أنظر: د. السيد مصطفى أحمد أبو الخير – مستقبل الحروب، الشركات العسكرية والأمنية الدولية الخاصة – إيتراك للنشر والتوزيع – الطبعة الأولى – ٢٠٠٨ – ص ٢٢٢.

فيما يتعلق بالقرصنة قرابة سواحل الصومال.

وتركز معظم الشركات الأمنية الخاصة التي تعمل في الصومال في الوقت الراهن على الخدمات البحرية وتدابير مكافحة القرصنة، ومن هذه الشركات شركة (ترايتون إنترناشيونال المحدودة) البريطانية الجنسية والتي تساعد وحدات خفر السواحل في صومالي لاند، وشركة (سي إس إس غلوبال) الأمريكية التي وقعت عقداً في أواخر عام ٢٠٠٩ مع الحكومة الانتقالية الصومالية لتأمين خدمات تتعلق بمكافحة القرصنة والإرهاب، وقد أبدت شركة (بلاك ووتر) ذات السمعة السيئة في العراق استعدادها للتفاوض مع شركات ملاحية بحرية من أجل توقيع عقود للاستعانة بخدماتها، كما أن هناك شركات أمنية أخرى ألمانية وبريطانية تطرح ذات العروض^(١).

وتعرض الشركات الأمنية الخاصة خدماتها بطريقتين هما تزويد السفينة بحراس مسلحين، أو حراسة السفينة من قبل سفن مسلحة متخصصة (gunboats).

وعلى أي حال فنحن لا نؤيد الحل المتمثل بالشركات الأمنية الخاصة لعدد من الأسباب، وهي:

١- إن نصوص القرصنة في اتفاقية قانون البحار تؤكد وبشكل واضح أن السفن الحربية فقط لها الحق في اعتقال سفن القرصنة، حيث تنص المادة (١٠٧) من هذه الاتفاقية على أنه : ((لا يجوز أن تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو غيرها من السفن أو الطائرات التي تحمل علامات واضحة تدل على أنها في خدمة حكومية ومأذون لها بذلك...)).

والسفن أو الطائرات التابعة للشركات الأمنية الخاصة كبلاك ووتر وغيرها

(١) تقرير فريق الرصد المعني بالصومال المنشئ عملاً بقرار مجلس الأمن ١٨٥٣ لعام ٢٠٠٨ - آذار

- بديهيًا - ليست سفناً أو طائرات حربية ولا تعمل في خدمة حكومة معينة، وهذا يطرح التساؤل حول ما إذا كان الهجوم من قبل سفينة مسلحة خاصة على سفينة أخرى (حتى ولو كانت سفينة قرصنة) يعد عمل قرصنة بحد ذاته.

٢- وعلى الصعيد العملي هناك إشكاليتان تطرحان بشأن الشركات الأمنية الخاصة، الأولى تتعلق بقوانين دول العلم فيما لو كانت تسمح بمثل هذا الأمر أم لا، والثانية تتعلق بقانون الدول التي يمكن للسفينة أن ترسو في موانئها أو تمر ضمن مياهها الإقليمية، فهناك الكثير من الدول ستعتبر مثل هذا الأمر إخلالاً بحق المرور البريء الذي نصت عليه اتفاقية قانون البحار وبالتالي تهديداً لأمنها، فمصر مثلاً تعتبر دخول سفينة خاصة تحمل أسلحة إلى مياهها الإقليمية توريداً غير شرعي للأسلحة^(١).

ولهذه الأسباب السابقة يجب الانتباه إلى خطورة هذا الأمر وإلا ستصبح بحار العالم مسرحاً جديداً للمرتزقة ، مما يعود بنا إلى عصور القرون الوسطى التي ازدهرت فيها القرصنة المرخصة^(٢).

المطلب الثالث

معالجة الأسباب الجذرية للقرصنة البحرية - الصومال نموذجاً

تقتضي معالجة الأسباب الجذرية لظاهرة القرصنة البحرية دراسة وبحث هذه الأسباب وخاصة في الدول غير المستقرة أو التي يصفها البعض بالدول الهشة أو الفاشلة^(٣)، والتي تكثُر بمواجهة سواحلها حوادث القرصنة البحرية، ولعل من أوضح

(١) Emiliano Alessandri- Op.cit - p 4.

(٢) أنظر ص ٥٧ من هذا البحث.

(٣) استخدم مصطلح الدولة الفاشلة لأول مرة عام ١٩٩٢ في مقالها نشرها كل من جيرالد هيلمان (Gerald B. Helman) و ستيفين راتنر (Steven Ratner) بعنوان إنقاذ الدول الفاشلة=

الأمثلة على ذلك هو دولة الصومال والتي تحدث أعمال القرصنة البحرية في مواجهة سواحلها بشكل كبير في الآونة الأخيرة ، فقد أشارت إحدى التقارير إلى أن حوالي ٩٠ بالمئة من السفن التي تعرضت للقرصنة في العام ٢٠١٠ كانت قد هوجمت في المناطق المقابلة لسواحل الصومال^(١).

إن ازدياد عمليات القرصنة البحرية قرابة سواحل الصومال لم يأت من فراغ، بل كان نتيجةً لعدة عوامل وظروف أدت من خلال تضافرها إلى إيجاد بيئة مناسبة يرتع فيها القراصنة دون حسيب أو رقيب، وبناءً على ذلك سنبحث في هذا المطلب إرهابات القرصنة البحرية في الصومال والأسباب القريبة التي أدت إلى تفاقم هذه الجريمة ، ومن ثم نحاول إبداء الحلول التي نراها مناسبة لمعالجة هذه الظاهرة الخطيرة في الصومال.

الفرع الأول

إرهابات القرصنة البحرية في الصومال

هناك عدد من الأسباب البعيدة أدت إلى ظهور مشكلة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال أهمها ما يلي:

= (Saving Failed States) في مجلة السياسة الخارجية الأمريكية، وعلى الرغم من عدم وجود تعريف رسمي لهذا المصطلح إلا أن البعض يعرفه بأنه غياب السيطرة الفاعلة للدولة على أراضيها (سواء داخلياً أم خارجياً) مما ينجم عنه تراجع القدرة على الاستخدام المشروع لوسائل القوة مع عدم القدرة على توفير الخدمات العامة للشعب مثل ضبط الأمن والحدود، كما يرافق ذلك انتشار للفساد وارتفاع كبير في معدل الجريمة وتدهور في الاقتصاد وانفلات في العنف الطائفي. ويعتبر عدد لا بأس به من الفقهاء بأن دولة الصومال هي المثال الأول والأوضح على الدولة الفاشلة. أنظر:

Mario Silva - Somalia : State Failure - Piracy and the Challenge to International law - Virginia Journal of International Law - Vol 50:3 -2010 - p 555.

(١) القرصنة البحرية تنهك المجتمع الدولي وترهب أعالي البحار - صحيفة العدالة - العدد ٢٠٧٣ - ٢

شباط - ٢٠١١ - ص ١١.

أولاً- انعدام الاستقرار السياسي:

على الرغم من أن الشعب الصومالي تجمعته الكثير من النقاط المشتركة كاللغة (الصومالية)^(١) والدين (الإسلام) والعادات والتقاليد، إلا أن الصوماليين منقسمون بشكل عشائر تتصارع فيما بينها لمد مساحات نفوذها قدر المستطاع واحتلال المناطق القريبة من مصادر المياه، وأبرز هذه العشائر هي (الهوية - الدارود - الإسحاق - الدر - ديجيل ميرفل) وكل عشيرة من هذه العشائر منقسمة على نفسها إلى مئات من العشائر الفرعية الصغيرة^(٢).

وبنظرة سريعة على تطور الوضع السياسي في الصومال نجد أنه وبعد الإطاحة بحكم الرئيس (سياد بري) عام ١٩٩١ تقوضت سلطة الدولة وبدأ الصراع على السلطة بين عصابات أمراء الحرب وميليشياتهم واندلعت حرب أهلية أدت إلى مقتل الآلاف وتشريد مئات الآلاف عن ديارهم^(٣)، وفي خضم تلك الفوضى أعلنت بعض المناطق استقلالها، فبعد أربعة أشهر فقط من سقوط حكومة بري قامت عدد من القبائل في شمال غرب الصومال بإعلان استقلالها باسم (جمهورية صومالي لاند)،

(١) يتحدث الصوماليون اللغة الصومالية والتي تعتبر من اللغات (الحامية) التي تضم حوالي ثلاثين لغة ولهجة وتنتشر في شرقي إفريقيا، وتقدر نسبة الكلمات العربية في اللغة الصومالية بحوالي ٣٠%، وقد كان الصوماليون يكتبون لغتهم بالحروف العربية بصفة عامة حتى سنة ١٩٧٢ حينما أعلن الرئيس محمد سياد بري كتابة اللغة الصومالية بالحروف اللاتينية بضغط من بعض الجهات الأجنبية المعادية للغة العربية.

أنظر: محمد عبد المنعم يونس - الصومال وطناً وشعباً - القاهرة - دار النهضة العربية - الطبعة الأولى - ١٩٦٢ - ص ١٢٦.

أنظر أيضاً: الموسوعة العربية العالمية - الجزء ١٥ - مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع - السعودية - الطبعة الأولى - ١٩٩٦ - ص ٢١١.

(٢) Jeff Geels - Raiding the State Piracy and State-Building in Somalia - One Semester Senior Essay - 2009 - p.p 3-4

(٣) شريف شعبان مبروك - المرجع السابق - ص ٢.

والى حد الآن لم تعترف بهذا الكيان أي دولة من دول العالم. كما أنه وفي عام ١٩٩٨ اختارت بعض القبائل في شمال شرق الصومال الحكم الذاتي مع احتفاظها بالولاء السياسي للحكومة المركزية في العاصمة مقديشو تحت اسم (بونت لاند)^(١).

وفي تشرين الأول من العام ٢٠٠٤ شكّل زعماء الحرب - بعد أعوام من المفاوضات - برلماناً مؤقتاً اجتمع في كينيا وصوّت على اختيار (عبد الله يوسف أحمد) رئيساً للبلاد وتم الإعلان عن قيام الحكومة الانتقالية الصومالية (TFG) والتي تم فيها استبعاد جميع الجماعات الإسلامية في الصومال^(٢)، والحكومة الانتقالية تسيطر حالياً على بعض أراضي الدولة وتعتمد اعتماداً شبه أساسي على دعم الولايات المتحدة الأمريكية لها وعلى قوات بعثة الاتحاد الأفريقي لحفظ السلام في الصومال (AMISOM) والتي يقدر قوامها بستة آلاف جندي^(٣).

وفي العام ٢٠٠٦ قامت محاكم الشريعة في مقديشو بالاتحاد في تحالف واسع، وسيطرت خلال مدة وجيزة على معظم مناطق جنوب الصومال بما فيها العاصمة مقديشو، وعاشت الصومال فترة من السلام النسبي لم تكن قد شهدت مثله منذ تسعينيات القرن الماضي، حيث حقق اتحاد المحاكم الأمن ونزع سلاح الميليشيات وأنشأت قوات مسلحة وقوات شرطة لقمع الإرهاب والجريمة^(٤)، ولكن لم تمض فترة ستة أشهر من قيام هذه المحاكم حتى قامت إثيوبيا بدعم من الولايات المتحدة

(١) Peter Lehr and Hendrick Lehmann - Somalia Pirates' New Paradise - Violence at Sea - Op.cit - p 9.

(٢) Karl Sörenson - State Failure on the High Seas, Reviewing the Somalia Piracy - Swedish Defence Research Agency - 2008 - p11.

(٣) Bronwyn E. Bruton - Somalia A new Approach - Council on Foreign Relations Inc - USA - 2010 - p 4.

(٤) عائدة العزب موسى - محنة الصومال من التفتت إلى القرصنة - مكتبة الشروق الدولية - القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٩ - ص ٣٠.

الأمريكية في كانون الأول من عام ٢٠٠٦ وبالتعاون مع الحكومة الانتقالية الصومالية بغزو الصومال وإزاحة اتحاد المحاكم الإسلامية من السلطة، متذرةً بأن اتحاد المحاكم الإسلامية يرغب في تطبيق نظام للحكم يشبه نظام طالبان في أفغانستان - على الرغم من نفي المحاكم بشدة مثل هذه الاتهامات - وبأنه يدعم مجموعات إسلامية داخل الأراضي الأثيوبية الأمر الذي يهدد الأمن القومي لأثيوبيا، وقد أدى هذا التدخل بالنهاية إلى زيادة حدة النزاع الداخلي في الصومال بدلاً من حله^(١).

ثانياً - انعدام الاستقرار الاقتصادي:

تعتبر الصومال واحدة من أفقر دول العالم، حيث لا يوجد فيها أي نوع من أنواع الصناعة والبنى التحتية، وهي حالياً تعتمد بشكل شبه أساسي على المعونات الخارجية^(٢)، كما أن هذه الدولة تنصدر المرتبة الأولى من حيث أقل إجمالي ناتج محلي في العالم، مع الإشارة إلى أنه لا يوجد موازنة عامة رسمية للدولة منذ عام ١٩٨٨^(٣).

أما بالنسبة للموارد البحرية للصومال والتي تشكل الدعامة الأساسية للاقتصاد فيها، فإن إلقاء النفايات الإشعاعية والكيميائية بالقرب من سواحلها، والصيد غير المشروع قد استنزف هذه الموارد ودمرها.

(١) Emily Heller and others - Piracy in Somalia: Recommendations for Law, State Building, Violence, and Development - The School for Ethics and Global Leadership - Spring 2010 - p 5.

(٢) أشار تقرير للأمم المتحدة صدر في حزيران ٢٠١١ بأن ما يقارب ٣.٧ مليون صومالي يحتاجون إلى المساعدات الإنسانية. أنظر :

ochaonline.un.org/OchaLinkClick.aspx?link=ocha&docId=1243313 تاريخ الزيارة

٢٠١١/٧/٣٠

(٣) Karl Sörenson - Op.cit - p 13.

ثالثاً - انعدام الاستقرار الاجتماعي:

كان من نتائج الحروب الأهلية المستمرة في الصومال انتهاك أهم حقوق الإنسان في هذه البلد، مثل الحق في الحياة والسلامة الجسدية سواءً عن طريق الهجمات العشوائية التي تشنها الميليشيات المتصارعة على المناطق المزدحمة بالمدنيين في المنازل أو الأسواق أو المساجد أو عن طريق التوقيف والاحتجازات التعسفية وعمليات الإعدام التي تتم بإجراءات موجزة^(١).

هذا فضلاً عن انتشار تجنيد الأطفال من المدارس والكتائب ومعسكرات المشردين داخلياً ومن مخيمات اللاجئين في البلدان المجاورة، وانتشار الاتجار بالنساء الصغيرات والأطفال بهدف البغاء، وانتشار الاتجار بالرجال الأرقاء^(٢).

وبالنسبة للحالة الصحية في الصومال فهي الأسوأ في العالم، حيث تشير الإحصائيات إلى ازدياد معدل الوفيات من الرضع والأطفال والأمهات ، وانتشار أمراض مثل الكوليرا والملاريا والسل وسوء التغذية.

أما عن اللاجئين والمهاجرين فأعدادهم بازدياد، حيث ذكرت مفوضية الأمم المتحدة لشؤون اللاجئين أنه في العام ٢٠٠٨ لجأ ما يقارب ٥٠٠٠٠ صومالي إلى اليمن عن طريق خليج عدن^(٣).

(١) تقرير الأمين العام عن الحالة في الصومال - ١٢ تشرين الثاني ٢٠٠٨ - ص ٢٣ - أنظر الوثيقة: S/2008/709

(٢) تقرير الخبير المستقل المعني بحالة حقوق الإنسان في الصومال - مجلس حقوق الإنسان - الدورة الثانية عشرة - أنظر الوثيقة: A/HRC/12/44

(٣) The globalization of crime a transnational organized crime threat assessment (٣)
- united nations office on drugs and crime -Vienna - 2010 - united nations
publication - p196.

الفرع الثاني

الأسباب القريبة لمشكلة القرصنة البحرية في الصومال

لم تكن القرصنة تشكل مشكلة في الصومال قبل عام ١٩٩٠ ، حيث كان هناك بعض الهجمات المتفرقة كما في أي دولة ساحلية في العالم، ولكن في العقد الأخير وبعد انهيار حكم (سياد بري) انتهزت بعض الدول الأوروبية والآسيوية الفوضى في الصومال وقامت بإرسال سفن صيد عملاقة وبشكل غير شرعي للاستيلاء على المياه الإقليمية الصومالية، وذلك من دون دفع أي مقابل أو تعويض لقاء ذلك الاستغلال^(١)، ولم يتوقف الأمر عند هذا الحد بل أصبحت سفن الصيد الأجنبية العملاقة تدمر شباك الصيد البدائية العائدة لصيادي السمك الصوماليين؛ مما أثار غضب هؤلاء الصيادين وأشعل في بعض الشباب رغبة للانتقام، فحاولوا مطاردة السفن الأجنبية باستخدام زوارق سريعة وبعض البنادق التي كانت في حوزتهم، وهنا لجأت الشركات المتسللة إلى تغيير أساليبها في مواجهة هذا التحدي فسعت إلى استصدار تراخيص تمنحهم حق صيد الأسماك على طول الساحل من أمراء الحرب الذين سهلوا المهمة مقابل مبالغ مالية مغرية كانت تُمنح لهم من قبل هذه الشركات، حيث كانت كل منطقة تخضع لأمر حرب وميليشياته القبلية وكانت تمنع الصيادين المحليين من التعرض لسفن الصيد الأجنبية التي كانت تحت حمايتها^(٢).

وبعد أن أصيب الشباب بالإحباط بعدما تولت ميليشيات أمراء الحرب حماية سفن

(١) تشير منظمة هولندية غير حكومية إلى أنه بين عامي ١٩٩١ و ١٩٩٩ كان هناك أكثر من ٢٠٠ سفينة صيد أجنبية تقوم بعمليات صيد غير شرعية في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة للصومال. أنظر:

Peter Lehr and Hendrick Lehmann - Op.cit -p.p 12- 13.

<http://www.aljazeera.net/NR/exeres/AF48F23B-E0F8-4237-A2EF-> (٢)

78308BF94266.htm#1. تاريخ الزيارة : ٧/٧ /٢٠١٠.

الصيد تحولوا إلى السفن التجارية بدل سفن الصيد وأصبح الهدف سهلاً باستخدام زوارق سريعة مسلحة بمجموعة من الأسلحة، وبعد ذلك انضمت إليهم ميليشيات أمراء الحرب حين رأى رجالها أن هذه الطريقة أسرع في الكسب من العمل لدى أمراء الحرب، وهنا بدأت عمليات الدفاع عن المياه الوطنية تتحرف عن مسارها لتتعرض للسفن التي كانت تقوم بإيصال سفن المساعدات الغذائية من برنامج الأغذية العالمي للصوماليين أنفسهم^(١).

ولقد ترافقت هذه العوامل السابقة مع العوامل الجغرافية، فمن المعلوم أن الصومال تملك أطول ساحل بحري على المحيط الهندي حيث يصل إلى ٣٧٠٠ كم ، وأن الجزء الشمالي من هذا الساحل يطل على خليج عدن والذي يعتبر بدوره الطريق الرئيسي للملاحة البحرية بين أوربا وآسيا، ويعبره كل سنة ما يقارب ١٦٠٠٠ سفينة، ومساحته تبلغ مليون كيلو متر مربع تقريباً؛ وبالتالي استحالة مراقبته بعدد محدود من السفن الحربية، فقد صرح البعض بأن السفن الحربية لا يمكن أن تكون موجودة في كل مكان، وقال آخر بأنه (لو وضعنا أسطولاً بحرياً بحجم أساطيل الحرب العالمية الثانية جميعها لن نستطيع تغطية المحيط بأكمله).

ويؤكد عدد من المحللين السياسيين والصحفيين بأن السبب الرئيسي لانتشار القرصنة قرابة سواحل الصومال هو الفقر^(٢).

ولكن لا يمكننا التسليم بأن عامل الفقرة هو العامل الرئيسي لانتشار القرصنة البحرية فهناك الكثير من دول العالم المطلة على البحر تعاني من الفقر الشديد والاقتصاد الهزيل ولا تقع بالقرب من مياهها حوادث قرصنة إلا ما ندر، وأبرز مثال على ذلك دول المنطقة القريية من الصومال مثل اليمن وجيبوتي وكينيا

(١) المرجع السابق.

(٢) Stig Jarle Hansen - Piracy in the greater Gulf of Aden, Myth , Misconception and Remedies - Norwegian Institute for Urban and Regional Research- 2009 - p13.

وتنزانيا...الخ، وهذا الأمر تؤكدُه إحصائيات المنظمة البحرية الدولية حول عدد حالات القرصنة وأماكن وقوعها وجنسية القراصنة المتورطين فيها، وبالتالي يمكن عد (عامل الفقر) واحداً من عدد من العوامل المسببة للقرصنة وليس أبرزها.

الفرع الثالث

الحلول المقترحة لمكافحة القرصنة البحرية في الصومال

إن التمعن في حالة الصومال السياسية والاقتصادية والاجتماعية والأسباب التي أدت إلى انتشار ظاهرة القرصنة قبالة سواحلها في السنوات الأخيرة يؤكد لنا أن محاربة هذه الجريمة يجب أن تبدأ من البر وليس من البحر، وهذا يتطلب الوقوف على الأسباب (البعيدة أو القريبة) ومعالجتها، الأمر الذي لا يمكن أن يحدث إلا بدعم دولي كبير لهذه الدولة التي أنهكتها الحروب الأهلية من جانب والمجاعات وموجات الجفاف من جانب آخر.

فالوضع في هذه الدولة يتطلب اتباع نهج شامل يطل المسارات السياسية والاقتصادية، وذلك على النحو التالي:

أولاً- في المسار السياسي:

يقول عبد الرحمن فارولي رئيس إقليم بونت لاند: (نحن نؤمن بأن إيجاد حل جذري لمشكلة القرصنة مرتبط بشكل أساسي بإيجاد تسوية سياسية في الصومال)^(١).

والتسوية السياسية في الصومال لن تتم إلا عن طريق إجراء حوار سياسي بمشاركة جميع العشائر والطبقات الاجتماعية الصومالية، وذلك مع دعم الحكومة الانتقالية الصومالية وإيجاد صيغة للتعاون بينها وبين الأمم المتحدة تقوم فيها الأخيرة بزيادة عدد قوات حفظ السلام التابعة للاتحاد الإفريقي والتي تتبع حالياً لدولتين (أوغندا

(١) HE Abdirahman Mohamed Mohamud Farole - Tackling Piracy and Terrorism: the Role of Puntland - Chatham House – UK - 2009 - p 8.

وبروندي)^(١) أو عن طريق نشر قوات حفظ سلام تابعة للأمم المتحدة وجعل قوات الاتحاد الإفريقي جزءاً لا يتجزأ منها^(٢)، وذلك بالتوازي مع إعادة بناء قوات الأمن الصومالية الوطنية بما فيها الجيش والشرطة ووحدات العدالة والإصلاح^(٣)، وذلك كله مع التأكيد على ابتعاد الدول الأجنبية عن التدخل في الشؤون الداخلية للصومال، فبعض الدول المجاورة (مثل إثيوبيا وكينيا) تسعى إلى إبقاء الصومال غارقاً في مستتقع مشاكله الداخلية وتفكيك وحدته الوطنية لينصرف الصوماليون عن التفكير باستعادة حدود الصومال التاريخية^(٤).

لقد أصبحت الصومال جزءاً من الصراع الإقليمي بين دول المنطقة ويتوجب على الدول المجاورة تحييد الصومال عن النزاعات الناشئة فيما بينها فالمشاكل القائمة بين كل من إثيوبيا وأرتيريا من جهة وبين إثيوبيا ومصر من جهة أخرى تؤثر سلباً على جهود المصالحة بالصومال^(٥).

ويمكن القول أن الصومال - للأسف - ينطبق عليها المثل الإفريقي القائل when the elephants fight, it's the grass that suffers (عندما تتصارع الفيلة

(١) بيان للسيد أحمد ولد عبد الله أمام مجلس الأمن في ١٨ تشرين الأول ٢٠٠٩.

(٢) مع العلم أن الأمين العام للأمم المتحدة لا يرى هذا الاقتراح مناسباً حيث يقول بأنه إذا لم يكن هناك سلام للحفاظ عليه فإن عمليات حفظ السلام غير مفترض أن تكون موجودة أصلاً في الصومال.

(٣) جلسة مجلس الأمن ٦٢٥٩ - كلمة ممثل الصومال.

(٤) حسب الصوماليين فإن إثيوبيا استأثرت بإقليم أوغادين (الصومال الغربي) في عام ١٩٥٤ أثناء الاحتلال البريطاني، في حين ضمت كينيا ما يعرف بـ (إقليم الحدود الشمالية) والذي يقطنه نحو مليونين من الصوماليين. كما أن نزاعاً نشب فيما سبق بين الصومال وفرنسا حول جيبوتي، غير أنه انتهى باستقلال جيبوتي وذلك حسب رغبة سكان المنطقة التي ظهرت في الاستفتاء الذي أجرته فرنسا في ذلك الوقت. أنظر : د. إجلال رأفت، د. إبراهيم أحمد نصر الدين - القرن الإفريقي، المتغيرات الداخلية والصراعات الدولية - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٥ - ص ٣٠-٣١.

(٥) <http://www.aljazeera.net/NR/exeres/6993BE39-B21B-41C6-B2CC-EDC310CD2ED3.htm#1>

فإن العشب يدفع الثمن)، فأفيال العالم تتصارع على الصومال والشعب الصومالي وحده الذي يعاني من ذلك.

إن وجود دولة صومالية قوية يعني وجود القانون، وفي ظل القانون يفقد القراصنة الملاذ الآمن لهم في الموانئ والأراضي الصومالية.

ومما يؤكد على أن الاستقرار في الصومال وتطبيق القانون هو المفتاح الأساسي في القضاء على جرائم القرصنة البحرية أمران اثنان:

الأمر الأول: أن القرصنة البحرية لم تكن موجودة أيام الحكومة المركزية ١٩٦٩ - ١٩٩١ ، ذلك أن الرئيس سياد بري أجرى تجربة ناجحة تجلت بإنشاء (تعاونية المجرمين) عام ١٩٧٢ لتضم القراصنة واللصوص السابقين الذين ليس لديهم حرفة أو عمل شريف يكسبون قوت عيشهم منه فمنحهم قطعة أرض يزرعونها داخل التعاونية وساعدتهم الحكومة بالآلات والبذور وبعض الأدوات لبدءوا حياتهم، وبهذه الوسيلة اختفت ظاهرة القرصنة في ظل الحكومة المركزية التي حاولت أن تقيم مجتمعاً مستقراً وقابلاً لكسب عيشه بانتظام^(١).

والأمر الثاني: هو ما حدث في فترة تولي المحاكم الإسلامية زمام الأمور في الصومال، ففي خريف ٢٠٠٦ قرر المجلس الأعلى للمحاكم الإسلامية وضع حد للقرصنة البحرية معلناً أن القرصنة محرمة في الشريعة الإسلامية، وطبق على القراصنة عقوبة الإعدام، كما وجه هجمات عديدة إلى معاقل القراصنة مما أدى إلى قتل وجرح عدد منهم وهروب واختباء البعض الآخر.

ولكن وبعد دخول القوات الأنثيوبية وإنهاء حكم المحاكم الإسلامية ومن ثم دخول البلاد في أتون الانقسامات والصراعات من جديد عاودت مشكلة القرصنة لتبرز إلى الوجود^(٢). وهذا الأمر تؤكد إحصائيات المكتب البحري الدولي لأعداد عمليات

(١) عائدة العزب موسى - المرجع السابق - ص ٤٥.

(٢) Stig Jarle Hansen - Op.cit - p 27

القرصنة والسطو المسلح في الوقت المعاصر لحكم المحاكم الإسلامية حيث بلغ عدد عمليات القرصنة في عام ٢٠٠٦، ١٠ حالات بينما كان ٣٥ حالة في عام ٢٠٠٥ وأصبح ٣١ حالة في عام ٢٠٠٧^(١).

ثانياً - في المسار الاقتصادي:

إن العامل الاقتصادي كان وما يزال من العوامل المهمة في ظهور الجريمة بشكل عام ، وفي انتشار القرصنة البحرية قرابة سواحل الصومال بشكل خاص، وفيما يلي نطرح بعض الحلول الاقتصادية من نواحي مختلفة.

١ - على صعيد المساعدات الدولية :

يجب التأكيد على تنفيذ الدول لتعهداتها بتقديم المساعدات للحكومة الصومالية، فعلى سبيل المثال تم التعهد بمبلغ مقداره ٢١٣ مليون دولار خلال مؤتمر بروكسل للمانحين المعني بالصومال عام ٢٠٠٩، ومع ذلك كان حجم المبلغ المدفوع ضئيل جداً ليحقق الأثر المنشود^(٢).

ومن المفارقات العجيبة أن الميزانية السنوية للقوات الحربية التي ترابط قبالة سواحل الصومال (٤٤ سفينة حربية في عام ٢٠١٠) بهدف قمع القرصنة قدرت بـ (١,٥ مليار دولار)، بينما قدرت ميزانية صندوق الدعم الذي أنشأته مجموعة الاتصال المعنية بالقرصنة قبالة سواحل الصومال بـ (٣ مليون دولار) فقط!^(٣).

وبذلك يتبين لنا أن التكلفة الرهيبة والأموال الطائلة التي تتطلبها شركات الشحن

(١) Piracy and Armed Robbery against ships – Annual Report – 1 January to 31 December 2007- ICC International Maritime Bureau – London – p6.

(٢) الجلسة ٦٢٥٩ لمجلس الأمن - كانون الثاني ٢٠١٠ - كلمة السيد أحمد ولد عبد الله الممثل الخاص للأمين العام ورئيس مكتب الأمم المتحدة السياسي في الصومال.

(٣) Overview of an Informal Plenary Meeting by the General Assembly on International Maritime Piracy - Friday- 14 May 2010 - p 7.

والقوى الدولية التي تشكل لحماية السفن، وتكلفة الالتفاف حول إفريقيا عبر رأس الرجاء الصالح تجنباً لباب المندب سيشكل كارثة اقتصادية كبيرة بما تمثله من تبعات مالية مرهقة على الاقتصاد العالمي، وهذه الأموال إذا وجهت لإنقاذ الصومال وشعبه الذي يموت جوعاً وعطشاً ومرضاً ستكون مساهمة فعالة جداً في اجتناب عمليات القرصنة البحرية هناك^(١).

٢- على صعيد الموارد الطبيعية للصومال وخصوصاً البحرية منها :

يجب نشر قوات خفر سواحل نظامية ومدرية بشكل جيد تكون مهمتها قمع عمليات الصيد غير المشروع في كل من المياه الإقليمية أو المنطقة الاقتصادية الخالصة للصومال، وذلك بما يتوافق مع ما حددته اتفاقية قانون البحار من الحق السيادي لكل دولة في استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الحية وغير الحية في المنطقة الاقتصادية الخالصة التي تتبع لها.

ويجب على مجلس الأمن تشكيل لجنة تحقيق تقوم باستقصاء حوادث إلقاء النفايات السامة في المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية الخالصة للصومال^(٢)، بالإضافة إلى الصيد غير المشروع في هذه المياه^(٣). فهذه الأفعال الإجرامية قد لا تقل

(١) عائدة العزب موسى - المرجع السابق - ص ٤٥.

(٢) ذكر (تك توتال) المتحدث باسم برنامج الأمم المتحدة للبيئة أنه في الخمسة عشر عاماً الماضية استخدمت الشركات الأوربية الصومال وغيرها في دفن كميات من النفايات الذرية والعشوائية منها نفايات لإشعاعات اليورانيوم والرصاص ومعادن ثقيلة مثل الزئبق وغيرها ونفايات صناعية ونفايات تتعلق بالمستشفيات ونفايات كيميائية، ولا يحتاج الأمر إلى ذكاء لمعرفة لماذا يفعلون ذلك، إنهم يفعلون ذلك بسبب عدم الاستقرار هناك، وإن الشركات الأوربية تتكلف ٢,٥ دولار فقط لدفن كل طن من النفايات في سواحل الصومال ، ولو أنها دفنت في أوروبا لكلفت ٢٥٠ دولاراً عن كل طن. أنظر:

Ahmedou Ould-Abdallah, David Stephen - The Crisis in Somalia - Chatham House - UK- 2008 - p4.

(٣) تؤكد إحدى المنظمات غير الحكومية تدعى غلوبال ويتنس (Global witness) التي تحقق في استنزاف الموارد الطبيعية ومقرها في لندن على أن سفناً من بلدان مثل فرنسا وإسبانيا والدنمارك=

خطورة عن أعمال القرصنة التي يمارسها القراصنة، وبالتالي في حال ثبوت مثل هذه الأمور يجب التعويض من قبل الدول المتورطة إلى الصومال. ونتساءل هنا لماذا لا يصدر مجلس الأمن قراراً بموجب الفصل السابع يطلب فيه من الدول التي تعسكر سفنها الحربية بالقرب من سواحل الصومال أن تقوم بالقبض على سفن الصيد غير المشروع والسفن التي تلقي النفايات، ألا تشكل مثل هذه الأفعال تهديداً للسلم والأمن الدوليين؟ ألا يعطي مثل هذا الأمر مصداقية لقرارات مجلس الأمن بشأن القرصنة ويدل على نيته الصادقة في مكافحة الجذور الأساسية لهذا الوباء؟

ثالثاً- في المسار الاجتماعي:

يجب التركيز على المجتمعات الساحلية وبناء البنية التحتية فيها عن طريق دعم وتطوير المشاريع التنموية وبالأخص صناعة صيد السمك وغيرها من الصناعات التي تشتهر بها الصومال؛ وبذلك يتم إيجاد فرص عمل بديلة للشباب الصوماليين الذين أجبرتهم البطالة على الانضمام إلى الميليشيات المسلحة أو العمل بالقرصنة والأنشطة الإجرامية الأخرى في سبيل كسب قوت يومهم. بالإضافة إلى دعم قطاع التعليم عن طريق توفير المرافق التعليمية والتدريبية وتأهيل المدرسين بالتعاون مع اليونيسيف حيث تعتبر مستويات الأمية في الصومال من أعلى المستويات في العالم^(١).

=إندونيسيا وكوريا الجنوبية كانت تصطاد أسماكاً قدرت قيمتها بثلاثمئة مليون دولار من المياه الصومالية بدون ترخيص. أنظر:

الزيارة <http://www.time.com/time/world/article/0,8599,1892376,00.html> تاريخ الزيارة

٧/٧ / ٢٠١٠ الساعة ٢٠:١١.

(١) تقرير الأمين العام للأمم المتحدة - ص ١٧ - أنظر الوثيقة : S/2009/590.

أنظر أيضاً: مجلس الأمن - الجلسة ٦٣١٣ - ١٢ أيار ٢٠١٠ - الوثيقة: S/pv.6313 ، كلمة السيد ولد عبد الله.

خاتمة

تضم الخاتمة أهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها.

أما عن النتائج فيمكن إجمالها فيما يلي:

أولاً- القرصنة البحرية جريمة عُرِفَتْ منذ أقدم العصور، وقد اختلف الفقهاء في تعريفها وأركانها الأساسية، ولكن يمكن القول بأن الإطار القانوني الدولي الرئيسي الذي ينطبق على هذه الجريمة هو اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، كما أن بعض أفعال القرصنة يمكن أن تشكل جرائم بمقتضى صكوك قانونية دولية أخرى كاتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الماسة بسلامة الملاحة البحرية والاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن واتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية.

ثانياً- القرصنة البحرية جريمة تنطبق عليها جميع معايير الجريمة الدولية، فهي مجرمة أولاً بمقتضى القانون الدولي العرفي وثانياً في الاتفاقيات الدولية، وركنها المادي يتجلى بإتيان عمل من أعمال العنف أو السلب أو الاحتجاز عادةً ما يكون من سفينة ضد سفينة أخرى، وركنها المعنوي يتكون من العلم والإرادة ويتطلب قصداً خاصاً يتجلى بأن يكون الفعل قد ارتكب لأغراض خاصة، أما ركنها الدولي فهو متحقق لكون الجريمة تقع في أعالي البحار وتشكل خطراً كبيراً على الملاحة الدولية وتضر بمصالح المجتمع الدولي وهو أمر لا يختلف عليه اثنان.

والقرصنة البحرية حسب العرف الدولي واتفاقية قانون البحار جريمة يسري عليها مبدأ الاختصاص العالمي والذي يعني بأنه يجوز لأي دولة أن تحجز سفينة قراصنة في أعالي البحار أو في المنطقة الاقتصادية الخالصة لأي دولة أخرى وأن تعتقل الأشخاص الموجودين على متنها وتلاحقهم قضائياً.

ثالثاً - إن القرصنة البحرية جريمة لها خصوصيتها ولا يمكننا إدراجها أو تصنيفها في خانة الإرهاب، كما أنها مختلفة عن جريمة القرصنة الجوية وأعمال الثوار ولا يمكن قياس إحداها على الأخرى.

رابعاً - إن القرصنة البحرية تقتضي تعاوناً دولياً واسعاً وفاعلاً في مواجهتها خاصة أنها تنتمي إلى ذلك النوع من التحديات التي لا يمكن لأي دولة أن تواجهها بمفردها، وإنما تحتاج إلى جهد دولي مشترك للقضاء عليها مثل الإرهاب والمخدرات وغسيل الأموال وجرائم البيئة ... الخ. وعلى ذلك فقد وجدنا نوعين من الآليات تتعاون الدول من خلالهما على مكافحة القرصنة البحرية، آليات دولية وآليات إقليمية.

خامساً - إن التعاون الإقليمي في منطقة جنوب شرق آسيا أثبت نجاحه وخاصة بعد عقد (اتفاقية التعاون الإقليمي في مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن) في المنطقة، حيث تشير الإحصائيات إلى انخفاض معدلات القرصنة هناك بشكل ملحوظ، كما أن هناك جهوداً عديدة تبذل من أجل تطبيق النموذج الآسيوي في التعاون الإقليمي على القارة الإفريقية وذلك كمدونة جيبوتي للسلوك التي تمت صياغتها والتوقيع عليها بعد تزايد حوادث القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال.

سادساً - إن حالات انعدام مساءلة القراصنة بعد القبض عليهم قد أدت بشكلٍ ما إلى زيادة تفشي القرصنة فعلى الرغم من أن مبدأ الاختصاص العالمي يسمح لأي دولة بأن تقوم باعتقال القراصنة في أعالي البحار فإن عوائق سياسية وعملية قد قلصت استخدام هذا الاختصاص من قبل الدول.

سابعاً - إن القرصنة البحرية هي امتداد لمشاكل العنف والفساد وغياب القانون والفقر في بعض الدول وحل هذه المشكلة على المدى الطويل يكمن في بناء قدرات

الدول الضعيفة ودعمها مادياً وأمنياً ودعم مؤسساتها بما في ذلك المحاكم وقوات الأمن وتشجيع ثقافة سيادة القانون

ثامناً- إن مشكلة القرصنة البحرية هي مشكلة من عدد كبير من المشاكل التي تهدد الأمن البحري، الأمر الذي يدعونا لتكريس كافة الإمكانيات في سبيل طرح مشكلة الأمن البحري الدولي على طاولة البحث من خلال دراسة الأطر القانونية المناسبة لها والعمل على توضيحها وتطويرها والكشف عن نواقصها... ولعلنا نستقيض في هذا الأمر من خلال أبحاث جديدة إن قدر الله لنا البقاء.

أما عن التوصيات التي نرى أنها من الممكن أن تسهم في حل مشكلة القرصنة البحرية فيمكن تلخيصها بما يلي:

أولاً- نظراً لعدم وضوح وكفاية النصوص الموجودة في اتفاقية قانون البحار ولصعوبة تعديل نصوص هذه الاتفاقية فإننا نقترح إبرام اتفاقية دولية يتم فيها صياغة تعريف واضح لجريمة القرصنة البحرية وتحديد جميع أركانها بدقة، بحيث يشمل أفعال الاعتداء التي تقع على السفينة ذاتها وبالتالي إلغاء شرط السفينتين، كما يجب أن يوضح التعريف المقصود بالأغراض الخاصة بشكل دقيق، بالإضافة إلى إلزام هذه الاتفاقية للدول بتجريم القرصنة والسطو المسلح على السفن ضمن قوانينها الوطنية، وتحديد لها كيفية إحالة القراصنة إلى العدالة سواء بإنشائها محكمة خاصة بالقرصنة أم بإحالة القراصنة إلى المحكمة الجنائية الدولية أم بأي طريقة أخرى تتفق عليها الدول.

وهذا ما شاهدناه مؤخراً عبر مسودة الاتفاقية الدولية التي قدمتها أوكرانيا إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها الخامسة والستين فعلى الرغم من أن هذه المسودة لم تأتِ بنصوص جديدة تختلف عما هو موجود في اتفاقية قانون البحار إلا أنها تعد خطوة جيدة إلى الأمام ويمكن أن ترقى لمستوى التطلعات بعد تعديلها

وتتقيحها في المستقبل.

ثانياً- أهمية أن تعمل الدول ما في وسعها من إجراءات لتفعيل وتطبيق توصيات المنظمة البحرية الدولية فيما يخص سلامة السفن، كما يجب تشجيع شركات الشحن على تسجيل سفنها في دول علمها الأصلية وليس في الدول الأكثر ملائمة.

ثالثاً- تفعيل استخدام نظام العدالة الجنائية مع القراصنة من حيث ملاحقتهم وتنفيذ الأحكام الصارمة بحقهم وبالتالي ضمان عدم إفلاتهم من المحاكمة والعقاب الأمر الذي يردع القراصنة الآخرين عن ارتكاب جرائم مماثلة ويعيق حركة القراصنة الذين لا يزالون طليقي السراح لمعرفتهم بأنهم مطلوبون للعدالة .

رابعاً- تعديل النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية ليشمل جريمة القرصنة البحرية وبالتالي تفعيل دورها وإحالة القراصنة الخطيرين إليها في حال عدم قدرة أو عدم رغبة الدولة صاحبة الاختصاص الأصلي بمحاكمتهم.

خامساً - تفعيل دور المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الأنتربول) نحو المساعدة في تسليم القراصنة من دولة لأخرى.

سادساً - معالجة الأسباب والعوامل التي تدعو إلى إحجام أصحاب السفن عن الإبلاغ عما يتعرضون له من حوادث القرصنة البحرية وذلك من خلال وضع قواعد مرنة وواضحة للتحقيق بحيث لا تتعرض السفن لإجراءات طويلة ومعقدة عند إبلاغها عن حوادث القرصنة التي تعرضت لها، بالإضافة إلى العمل على إيجاد مصدر واحد على المستوى الدولي يقوم بجمع ونشر الإحصائيات حول القرصنة .

سابعاً- إن للجهود الإقليمية دوراً كبيراً في مكافحة القرصنة البحرية وهذا ما أثبتته اتفاقية التعاون الإقليمي في جنوب شرق آسيا وبالتالي نرى الأخذ بالنموذج الإقليمي الآسيوي في مكافحة القرصنة بعين الاعتبار وتطويره وتطبيقه في مناطق أخرى من العالم تكثر فيها القرصنة وتعديلها بما يتناسب مع طبيعة المنطقة التي سيطبق فيها، ومن ذلك إنشاء مراكز لتبادل المعلومات بين الدول المتجاورة والتشجيع على إنشاء قوات خفر سواحل إقليمية مشتركة عن طريق اتفاقيات إقليمية تسمح لهذه القوات المشتركة بالدخول إلى المياه الإقليمية للدول المتعاقدة بهدف مطاردة القراصنة أينما كانوا، وذلك في المناطق التي تكثر بالقرب منها عمليات القرصنة البحرية .

ثامناً- لفت نظر المنظمات الدولية وخصوصاً المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية إلى النظر في الحلول الممكنة بالنسبة للبحارة والصيادين الذين يقعون ضحايا للقرصنة البحرية، وذلك كتعويضهم تعويضاً ملائماً وإعادة تأهيل الناجين وتخصيص صندوق خاص برعاية البحارة الذين يتعرضون لأعمال القرصنة والسطو المسلح وإعادتهم إلى أوطانهم.

تاسعاً- التأكيد على معالجة أسباب جريمة القرصنة دون الاكتفاء بمعالجة أعراضها، وذلك من خلال توفير الدعم والمساعدة الفعالة للدول الفقيرة التي تعاني من صعوبات في مواجهة هذه الجريمة سواء من خلال المنظمات الدولية المتخصصة أو الدول المتقدمة التي سبقت في المجال القانوني لمكافحة وأن يكون ذلك بشكل ممنهج ومدرّس.

عاشراً- من الناحية العملية نقترح وضع استراتيجية عسكرية تتضمن إعداد قوات دولية بحرية تتبع الأمم المتحدة بحيث تشارك في تشكيلها جميع الدول القادرة على ذلك، وتكون مهمتها قمع أعمال القرصنة البحرية عن طريق إلقاء القبض على

القرصنة وإحالتهم إلى المحاكم الوطنية للدول التي تأخذ بمبدأ الاختصاص العالمي أو إلى المحاكم الدولية الخاصة بالقرصنة في حال تم إنشاء مثل هذه المحاكم أو إلى المحكمة الجنائية الدولية في حال تم تعديل نطاق اختصاصها لتشمل جريمة القرصنة البحرية.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

قائمة المراجع:

أولاً- المراجع باللغة العربية:

- الكتب المقدسة:

القرآن الكريم.

- المعاجم والقواميس:

١ - المعجم الوسيط - مجمع اللغة العربية- مكتبة الشروق الدولية - القاهرة - ٢٠٠٤م.

٢ - القاموس القانوني الثلاثي - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٢.

٣ - ابن منظور الأفرقي المصري- لسان العرب - دار صادر - بيروت - الطبعة السادسة - ١٩٩٧.

- الكُتُب:

١- د. إبراهيم العناني - القانون الدولي العام - (د.ن) - ١٩٩٠ .

٢- د. إجلال رأفت، د. إبراهيم أحمد نصر الدين - القرن الإفريقي، المتغيرات الداخلية والصراعات الدولية - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٨٥.

٣- د. أحمد أبو الوفا - كتاب الإعلام بقواعد القانون الدولي والعلاقات الدولية في شريعة الإسلام - الجزء السابع - دار النهضة العربية - القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠١.

٤- د. أحمد فلاح العموش - أسباب انتشار ظاهرة الإرهاب، مكافحة الإرهاب - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ١٩٩٩.

- ٥- أحمد منير فهمي - الدليل السعود لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي -
الجزء الثالث - مجلس الغرف التجارية والصناعية - السعودية - ١٩٩٦ .
- ٦- آرثر نوسبوم - الوحيز في تاريخ القانون الدولي - ترجمة: د.رياض القيسي -
بيت الحكمة - بغداد - ٢٠٠٢ .
- ٧- أسامة مصطفى مضوي - جريمة اختطاف الطائرات المدنية في القانون الدولي
والفقه الإسلامي، دراسة مقارنة - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٣ .
- ٨- د.أشرف توفيق شمس الدين - مبادئ القانون الجنائي الدولي - دار النهضة
العربية - القاهرة - الطبعة الثانية - ١٩٩٩ .
- ٩- الإمام محمد أبو زهرة - العلاقات الدولية في الإسلام - دار الفكر العربي -
القاهرة - ١٩٩٥ .
- ١٠- د. السيد مصطفى أبو الخير - مستقبل الحروب، الشركات العسكرية
والأمنية الدولية الخاصة - إيتراك للنشر والتوزيع - الطبعة الأولى - ٢٠٠٨ .
- ١١- القرطبي - الجامع لأحكام القرآن - المجلد السادس - دار عالم الكتب -
الرياض - ٢٠٠٣ .
- ١٢- د. أمل يازجي، د. محمد عزيز شكري - الإرهاب الدولي والنظام العالمي
الراهن - دار الفكر - دمشق - الطبعة الأولى - ٢٠٠٢ .
- ١٣- برندا لويس - الحضارات الكبرى، الفايكنجز - ترجمة: د.البير مطلق -
مكتبة لبنان - بيروت - ١٩٧٩ .

- ١٤ - بسام العسلي - فن الحرب الإسلامي في العهد العثماني - المجلد الخامس - دار الفكر - د.ت.
- ١٥ - د. بهجت عبد الله قايد - مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة - القرصنة وأمن الملاحة العربية - دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب - الرياض - ١٩٨٥.
- ١٦ - د. جميل بيضون وآخرون - تاريخ العرب الحديث - دار الأمل للنشر والتوزيع - الأردن - الطبعة الأولى - ١٩٩١ .
- ١٧ - جيرهارد فان غلان - القانون بين الأمم، مدخل إلى القانون الدولي العام - ترجمة: عباس العمر - دار الآفاق الجديدة - بيروت - ١٩٧٠.
- ١٨ - د. حامد سلطان - القانون الدولي العام وقت السلم - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٧٦.
- ١٩ - د. حامد سلطان، د. عائشة راتب، د. صلاح الدين عامر - القانون الدولي العام - دار النهضة - الطبعة الرابعة - ١٩٧٨.
- ٢٠ - د. حسنين إبراهيم صالح عبيد - الجريمة الدولية، دراسة تحليلية تطبيقية - دار النهضة العربية - القاهرة - الطبعة الأولى - ١٩٧٩.
- ٢١ - د. رفعت رشوان - مبدأ إقليمية قانون العقوبات في ضوء قواعد القانون الجنائي الداخلي والدولي - دار الجامعة الجديدة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٨.
- ٢٢ - د. سالم محمد سليمان الأوجلي - أحكام المسؤولية الجنائية عن الجرائم الدولية في التشريعات الوطنية، دراسة مقارنة - الدار الجماهيرية للنشر - بنغازي - الطبعة الأولى - ٢٠٠٠.

- ٢٣- د. سعيد عبد الفتاح عاشور، أوربا العصور الوسطى، النهضة والحضارات والنظم - مكتبة الأنجلو المصرية - الطبعة العاشرة - ١٩٨٦.
- ٢٤- د. سوسن بكة - الجرائم ضد الإنسانية في ضوء أحكام النظام الأساسي للمحكمة الجنائية الدولية - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٦.
- ٢٥- د. صالح بن عبد الرحمن الأطرم - حد جريمة الحراية وعقوبتها في الإسلام - د.ن - الطبعة الأولى - ١٩٩٨ .
- ٢٦- صبحي الصالح - الحماية من القرصنة في نظر الشريعة الإسلامية - القرصنة والقانون الأممي - مطبوعات أكاديمية المملكة المغربية - ١٩٨٦.
- ٢٧- صلاح الدين حسن السيسی- النظم والمنظمات الإقليمية والدولية - دار الفكر العربي - القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٧.
- ٢٨- د. صلاح الدين عامر - القانون الدولي الجديد للبحار، دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ - دار النهضة العربية - القاهرة .
- ٢٩- د. صلاح الدين عامر - مقدمة لدراسة القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ٢٠٠٩ .
- ٣٠- عايدة العزب موسى - محنة الصومال من التفتيت إلى القرصنة - مكتبة الشروق الدولية - القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٩ .
- ٣١- د.عباس أبو شامة عبد المحمود - جرائم العنف وأساليب مواجهتها في الدول العربية - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - الطبعة الأولى - ٢٠٠٣.

- ٣٢- د. عباس هاشم السعدي - مسؤولية الفرد الجنائية عن الجريمة الدولية - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - ٢٠٠٢ .
- ٣٣- د. عبد العزيز العشراوي - أبحاث في القانون الدولي الجنائي - دار هومه - الجزائر - ٢٠٠٦ .
- ٣٤- د. عبد العزيز سرحان - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٦٩ .
- ٣٥- د. عبد الكريم علوان - الوسيط في القانون الدولي العام - مكتبة دار الثقافة - عمان - الطبعة الأولى - ١٩٩٧ .
- ٣٦- د. عبد المنعم داود - القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية - منشأة المعارف - الإسكندرية - الطبعة الأولى - ١٩٩٩ .
- ٣٧- د. عبد الواحد محمد الفار - الجرائم الدولية وسلطة العقاب عليها - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٥ .
- ٣٨- د. عبد الوهاب حومد - الإجرام الدولي في التشريع المقارن - د.ن - الطبعة الثانية - ٢٠٠٣ .
- ٣٩- د. عبود السراج - شرح قانون العقوبات، القسم العام - منشورات جامعة دمشق - ٢٠٠٦ .
- ٤٠- د. علي إبراهيم - القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٩٧ .

- ٤١- د. علي بن فايز الجحني- الإرهاب، الفهم المفروض للإرهاب المرفوض- أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية-الرياض - ٢٠٠١.
- ٤٢- د. علي بن فايز الجحني- التعاون العربي في مكافحة الإرهاب - مكافحة الإرهاب - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ١٩٩٩.
- ٤٣- د. علي حسن الخلف، د. سلطان عبد القادر الشاوي - المبادئ العامة في قانون العقوبات - المكتبة القانونية - بغداد.
- ٤٤- د.علي حسن الشرفي - الإرهاب والقرصنة البحرية في ضوء أحكام الشريعة الإسلامية والاتفاقات الدولية - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - الطبعة الأولى - ٢٠٠٦.
- ٤٥- د. علي صادق أبو هيف- القانون الدولي العام - مطبعة دار نشر الثقافة - الإسكندرية - الطبعة ١٢ - د.ت .
- ٤٦- د.علي عبد القادر القهوجي- القانون الدولي الجنائي، أهم الجرائم الدولية، المحاكم الدولية الجنائية - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - الطبعة الأولى - ٢٠٠١.
- ٤٧- علي ماهر بك - القانون الدولي العام - مطبعة الاعتماد - مصر - ١٩٢٤.
- ٤٨- فاروق الكيلاني - جرائم الأموال - د.ن - الطبعة الأولى - د.ت .
- ٤٩- د. فؤاد شباط - الحقوق الدولية العامة - مطبعة الجامعة السورية - ١٩٥٦.

- ٥٠- مجدي كامل - قراصنة الصومال، إسرائيل، أمريكا ومسمار جحا - دار الكتاب العربي - دمشق - الطبعة الأولى - ٢٠٠٩.
- ٥١- د. محمد الأمين البشري - الأمن العربي المقومات والمعوقات - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - الطبعة الأولى - ٢٠٠٠.
- ٥٢- د. محمد الحاج حمود - القانون الدولي للبحار، البحر العالي - دار الأديب - بغداد - ٢٠٠٠.
- ٥٣- د. محمد السعيد الدقاق - التنظيم الدولي - الدار الجامعية - د.ت.
- ٥٤- د. محمد السعيد الدقاق و د. مصطفى سلامة - القانون الدولي العام - دار الهدى للطبوعات - الاسكندرية - ٢٠٠٠.
- ٥٥- د. محمد المجذوب - القانون الدولي العام - منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - ٢٠٠٢.
- ٥٦- محمد بن عبد الله العميري - مسقطات حد الحراية وتطبيقاتها في المملكة العربية السعودية - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - الطبعة الأولى - ١٩٩٩.
- ٥٧- د. محمد بن عبد الله العميري - موقف الإسلام من الإرهاب - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ٢٠٠٤.
- ٥٨- د. محمد حافظ غانم - مبادئ القانون الدولي العام - دار النهضة العربية - القاهرة - ١٩٧٤.

- ٥٩- د. محمد سامي عبد الحميد - أصول القانون الدولي العام - الجزء الثالث: الحياة الدولية - دار المطبوعات الجامعية - الاسكندرية - الطبعة الثانية - د.ت .
- ٦٠- د. محمد طلعت الغنيمي - الأحكام العامة في قانون الأمم - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٧٠.
- ٦١- د. محمد طلعت الغنيمي - قانون السلام في الإسلام ، دراسة مقارنة - منشأة المعارف - الإسكندرية - ١٩٨٦.
- ٦٢- د. محمد عبد المنعم عبد الخالق- الجرائم الدولية ، دراسة تأصيلية للجرائم ضد الإنسانية وجرائم الحرب - د.ن - القاهرة - الطبعة الأولى - ١٩٨٩.
- ٦٣- محمد عبد المنعم يونس - الصومال وطناً وشعباً - القاهرة - دار النهضة العربية - الطبعة الأولى - ١٩٦٢.
- ٦٤- د. محمد عزيز شكري - الإرهاب الدولي، دراسة قانونية ناقدة - دار العلم للملايين - بيروت - الطبعة الأولى - ١٩٩١.
- ٦٥- د. محمد عزيز شكري - مدخل إلى القانون الدولي العام - منشورات جامعة دمشق - ١٩٨١.
- ٦٦- د. محمد فتحي عيد - واقع الإرهاب في الوطن العربي - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ١٩٩٩.
- ٦٧- د. محمد فريد الويني، د. محمد السيد الفقي - القانون البحري والجوي - منشورات الحلبي الحقوقية - بيروت - ٢٠٠٢.

- ٦٨- د. محمد منصور الصاوي - أحكام القانون الدولي المتعلقة بمكافحة الجرائم ذات الطبيعة الدولية - دار المطبوعات الجامعية - الإسكندرية - د.ت.
- ٦٩- د. محمود شريف بسيوني، القاضي خالد محيي الدين - الوثائق الدولية والإقليمية المعنية بالعدالة الجنائية، الجرائم الدولية والتعاون الدولي - دار النهضة - القاهرة - الطبعة الثانية - ٢٠٠٩.
- ٧٠- د. محمود نجيب حسني - جرائم الاعتداء على الأموال في قانون العقوبات اللبناني - دراسة مقارنة - دار النهضة العربية - بيروت - ١٩٨٤.
- ٧١- د. محمود نجيب حسني - شرح قانون العقوبات - القسم العام - دار النهضة العربية - الطبعة السادسة - ١٩٨٩.
- ٧٢- د. مصطفى مصباح دباره - الإرهاب، مفهومه وأهم جرائمه في القانون الدولي الجنائي - منشورات جامعة قارينوس - الطبعة الأولى - ١٩٩٠.
- ٧٣- د. مفيد شهاب - قانون البحار الجديد والمصالح العربية - المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم - ١٩٧٧.
- ٧٤- نجيب زينب - خير الدين بارباروسا ، قاهر قرصنة البحار ، - دار الهادي - بيروت - الطبعة الأولى - ٢٠٠١.
- ٧٥- هيثم أحمد الناصري - خطف الطائرات، دراسة مقارنة في القانون الدولي والعلاقات الدولية - المؤسسة العربية للدراسات والنشر - بيروت - الطبعة الثانية - ١٩٨٨.
- ٧٦- د. وهبة الزحيلي - أصول الفقه الإسلامي - الجزء الأول - دار الفكر - دمشق - الطبعة الأولى - د.ت .

- ٧٧- ياتسيك ماخوفسكي- تاريخ القرصنة في العالم - ترجمة: أنور محمد -
الهيئة المصرية العامة للكتاب- القاهرة - الطبعة الأولى - ٢٠٠٨.

- الرسائل:

- ١- الأخضر دهمي - الإرهاب الدولي واختطاف الطائرات - مذكرة ماجستير في القانون الجنائي الدولي - جامعة سعد دحلب - ٢٠٠٥ .
- ٢- بسام محمود أحمد - تسوية المنازعات البحرية وفق القانون الدولي - رسالة دكتوراه - جامعة دمشق - ٢٠٠٨.
- ٣- خالد بن مبارك القحطاني - التعاون الأمني الدولي ودوره في مواجهة الجريمة المنظمة عبر الوطنية رسالة دكتوراه - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - الرياض - ٢٠٠٦.
- ٤- سرور بن محمد العبد الوهاب - الدافع والباعث في الجريمة وأثرهما في العقوبات التعزيرية - رسالة ماجستير - جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية - ٢٠٠٤ .
- ٥- منصور بن مقعد الربيعان - احتجاز الرهائن وعقوبته (دراسة مقارنة) - رسالة ماجستير - أكاديمية نايف العربية للعلوم الأمنية - ٢٠٠٦.

- المقالات والبحوث:

- ١- د. إبراهيم العناني - القرصنة ومكافحتها في القانون الدولي - مجلة الإنساني - اللجنة الدولية للصليب الأحمر - العدد ٤٥ - شتاء وربيع ٢٠٠٩ .
- ٢- شريف شعبان مبروك - تأثير عمليات القرصنة البحرية الصومالية وانعكاساتها على أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي - مجلة شؤون عربية - العدد

- ١٣٨ - صيف ٢٠٠٩ .
- ٣- القرصنة البحرية تنتهك المجتمع الدولي وترهب أعالي البحار - صحيفة العدالة - العدد ٢٠٧٣ - ٢ شباط - ٢٠١١ .
- ٤- كزافييه فيليب - مبادئ الاختصاص العالمي والتكامل وكيف يتوافق المبدأن - المجلة الدولية للصليب الأحمر - العدد ٨٦٢ - حزيران - ٢٠٠٦ .
- ٥- محمد ياسر منصور - القرصنة البحرية بين الأمس واليوم - مجلة كلية الملك خالد العسكرية - العدد ٧٨ .
- ٦- الموسوعة العربية العالمية - الجزء ١٥ - مؤسسة أعمال الموسوعة للنشر والتوزيع - السعودية - الطبعة الأولى - ١٩٩٦ .
- ٧- وائل الأعرج - المنظمة البحرية الدولية - مجلة جيش الشعب - عدد خاص بمناسبة الذكرى السابعة والثلاثين لحرب تشرين التحريرية - تشرين الأول ٢٠١٠ .

- الوثائق والتقارير :

- ١-الإنتربول - نشرة إعلامية - ١٧ أيلول ٢٠٠٩ - الرقم (٨٣ / ٢٠٠٩) .
- ٢-اتحاد الغرف التجارية العربية - الاحتيايل البحري - الأمانة العامة لاتحاد غرف التجارة والصناعة والزراعة لدول الخليج العربية - السعودية - الطبعة الأولى - ١٩٩٦ .
- ٣- بيان صادر عن مجلس السلم والأمن العربي بشأن القرصنة والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية- القاهرة - ٤/١١/٢٠٠٨ .
- ٤- بيان معالي الدكتور علي عبد السلام التركي - رئيس الجمعية العامة - الجلسة غير الرسمية التي عقدتها الجمعية العامة بشأن القرصنة البحرية الدولية - الأمم المتحدة - ١٤ آذار ٢٠١٠ .
- ٥- كلمة وزير النقل السوري - الدكتور يعرب بدر - أمام الجمعية العمومية

للمنظمة البحرية الدولية - لندن - ٢٤/١١/٢٠٠٩.

- ٦- ورقة عمل مقدمة إلى الندوة الإقليمية حول الفساد وغسل الأموال - ٢٠٠٧ -
برنامج الأمم المتحدة الإنمائي - مصر .

ثانياً - المراجع باللغة الإنكليزية:

- Books:

- 1- Ahmedou Ould-Abdallah, David Stephen - The Crisis in Somalia - Chatham House - UK- 2008 .
- 2- Alfred S.Bradford - Flying the Black Flag: A Brief History of Piracy – London - Praeger Publishers – 2007 .
- 3- Anastasia Strati and others - Unresolved issues and new challenges to the law of the sea - Publication on ocean development – 2006 .
- 4- Angus Konstam - Piracy the complete history - osprey publishing – 2008 .
- 5- Antonio Cassese -international criminal law – Oxford University Press – 2003 .
- 6- Barry Hart Dubner -The law of international sea piracy - Kluwer Academic Publishers Group – 1980 .
- 7- Bassiouni - A Draft International Criminal Code and Draft Statute for International Criminal Tribunal - Netherland - Martinus Nijhoff Publishers – 1987 .
- 8- Bjørn Møller - Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy- diis report – 2008 .

- 9- Bronwyn E. Bruton - Somalia A new Approach - Council on Foreign Relations Inc – USA – 2010 .
- 10- Bruce Hoffman - Inside Terrorism - Columbia University Press - New York – 2006 .
- 11- Catherine Zara Raymond - Maritime Security in South East Asia – Routledge – 2007 .
- 12- Christian Fuhrmann, Dieter Berg - Piracy The threat at sea takes on a new dimension - Munich Re Marine - Germany - 2009 .
- 13- Christian Kluge and others – Piracy: Threat at sea - muncher ruck – Germany -2006 .
- 14- Denise Russel - Who Rules The Water – Piracy Overfishing Mining the Ocean - Pluto Press – London – 2010 .
- 15- Douglas Guilfoyle - Treaty Jurisdiction over Pirates - University College London – 2009 .
- 16- Elizabeth Andersen and others - Suppressing Maritime Piracy Exploring the Options in International Law – One Earth Future – 2009.
- 17- Emiliano Alessandri - Addressing the Resurgence of Sea Piracy :Legal, Political and Security Aspects - Istituto Affari Internazionali - 2009 .
- 18- Éric Frécon - The Resurgence of Sea Piracy in Southeast Asia - Research Institute on Contemporary Southeast Asia – 2008 .

- 19- Eugene Kontorovich - A Guantánamo on the Sea”:The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists - California law Review - Vol. 98 - 2010 .
- 20- Graham Gerard Ong - Ships Can Be Dangerous Too : Coupling Piracy and Maritime Terrorism in Southeast Asia’s – Institute of Southeast Asian Studies - 2004.
- 21- Gunnar Stølsvik - Flags of convenience as a complicating factor in combating crime at sea - Maritime Security in Southeast Asia - Routledge Security in Asia Series – Canada – 2007.
- 22- HE Abdirahman Mohamed Mohamud Farole - Tackling Piracy and Terrorism: the Role of Puntland - Chatham House – UK - 2009.
- 23- Hugo Grotius- The Free Sea – Translated by Richard Hakluyt - Liberty Fund, Inc. – Indianapolis – 2004.
- 24- Honor Lanham - Walk the Plank: Somali Pirates and International Law - a dissertation submitted in (partial) fulfilment of the degree of Bachelor of Laws (with Honours) at the University of Otago – 2009.
- 25- international efforts to combat maritime piracy - hearing before the subcommittee on international organizations - human rights and oversight of the committee on foreign affairs house of representatives –government printing office - U.S.A - 2009.
- 26- James Crawford - The Drafting of the Rome Statue - From Nuremberg to The Hague- the future of international criminal justice - Cambridge University Press - new York –

2003.

- 27- James J. F. Forest - Countering Terrorism and Insurgency in the 21st Century: International Perspectives – London - Praeger Security International – 2007.
- 28- James Jay Carafano and Jon Rodeback – Taking the Fight to the Pirates: Applying Counter Terrorist methods to the Threat of Piracy – Heritage Foundation Publisher – 2011.
- 29- James Kraska - grasping the influence of law on sea power - naval war college review.
- 30- Jeff Geels - Raiding the State Piracy and State-Building in Somalia –One Semester Senior Essay - 2009 .
- 31- JOHN MO - Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia - Taylor & Francis - 2002.
- 32- Karl Sörenson, State Failure on the High Seas – Reviewing the Somalia Piracy - Swedish Defence Research Agency- 2008.
- 33- Lauren Ploch and others - Piracy off the Horn of Africa - Congressional Research Service – 2009 .
- 34- Magnus Magnusson - The Vikings - osprey publishing - Great Britain – 2006 .
- 35- Mark J. Valenciam - Piracy and Terrorism in Southeast Asia: Similarities, Differences and their Implications, Institute of Southeast Asian Studies (ISEAS) - 2005 .

- 36- Marry Robinson - The Princeton Principles - Universal Jurisdiction-National Courts and the Prosecution of Serious Crimes Under International Law – University of Pennsylvania Press - USA -2004 .
- 37- Martin Murphy - Piracy and UNCLOS - Violence At Sea - Taylor &Francis Group - New York - 2007.
- 38- Maximo Q. Mejia Jr and others - Piracy in shipping - Université de Nantes - Working Paper – 2010.
- 39- M.J. Middelburg - piracy in a legal context prosecution of pirates operating off the somali coast – Master Thesis - Tilburg University – 2010.
- 40- Myra Williamson - Terrorism, War and International Law - The Ashgate International Law Series – 2009.
- 41- Nancy Douglas Joyner - Aerial Hijacking as International Crime - United States – 1974.
- 42- Natalino Ronzitti - Maritime Terrorism and International Law – Netherland - Nijhoff Publishers – 1990.
- 43- Olav Schram Stokke and others – Fish Piracy , Combatting Illeal Unreported and Unregulated Fishing - organisation for economic co-operation and development – 2004.
- 44- P. Mukundan - Piracy and Armed Robbery Against Ships Today - the Insurance Institute of London – 2000.
- 45- Penny Campell – A Modern History of the International Legal Definition of Piracy – Piracy and Maritime Crime, Historical and Modern Case Studies – Naval War College

Press – Rhod Island – 2010.

- 46- Peter Chalk – The Maritime Dimension of International Security - RAND Corporation- USA- 2008 .
- 47- Peter Eichstaedt – Pirates State Inside Somalia's , Terrorism at Sea – Lawrence Hill Books – Chicago - 2010.
- 48- Peter T. Leeson – The Invisible Hook , The Hidden Economic of Pirates - princeton university press – UK – 2009.
- 49- Philipp Wendel - State Responsibility For Interferences with The Freedom of Navigation in Public International Law – Springer - Berlin -2007.
- 50- Renee Jeffery - Hugo Grotius in International Thought - Palgrave Macmillan – UK – 2006.
- 51- Robert C. Beckman - Combating Piracy and Armed Robbery Against Ships in Southeast Asia - Taylor & Francis – 2002 .
- 52- Robert C. Beckman - The 1988 SUA Convention and 2005 SUA Protocol: Tools to Combat Piracy, Armed Robbery, and Maritime Terrorism - Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security - Taylor& Francis Group – 2009.
- 53- Robert C.Beckham - Combating Piracy And Armed Robbery Against Ships In Southeast Asia: The Way Forward - Taylor and Francis – 2002 .
- 54- Roger Middleton - Pirates and how to deal with them - Chatham House – UK - 2009.

- 55- SOLAS - Consolidated Edition – Published by the International Maritime Organization – London - Fourth edition –2004 .
- 56- Stig Jarle Hansen - Piracy in the greater Gulf of Aden, Myth , Misconception and Remedies - Norwegian Institute for Urban and Regional Research- 2009.
- 57- The globalization of crime a transnational organized crime threat assessment – united nations office on drugs and crime – united nations publication – Vienna - 2010.
- 58- William A. Schabas - International crimes - Routledge Handbook of International Law - published by Routledge – 2009.
- 59- William A. Schabas - International crimes - Routledge Handbook of International Law - published by Routledge – 2009.
- 60- XU Ke - Myth and Reality: the rise and fall of contemporary maritime piracy in south china sea - Maritime Security in the South China Sea - Mixed Source - Uk – 2009.
- 61- Yann-huei Song –Regional Maritime Security Initiatives (RMSI) and Enhancing Security in the Straits of Malacca – Maritime Security in the South China Sea – Ashgate Publishing Company – USA -2009.
- 62- ZOU Keyuan – Crackdown on Piracy in Southeast Asian Seas Need a More Effective Legal Regime – Maritime security in the South China Sea . Regional Implications and International Cooperation – Ashgate Publishing Limited – 2009.

- Articles:

- 1- Agustín Blanco-Bazán¹ - Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping – Seminar – IMO – UK.
- 2- Amanda m. Caprari - Lovable Pirates, The Legal Implications of the Battle Between Environmentalists and Whalers in the Southern Ocean – Connecticut Law Review - Volume 42 - july 2010 - number 5.
- 3- Christopher Mayer – A Call to Arms - Ship Management International - Issue 24- MAR/APR 2010- Published by Elaborate - United Kingdom.
- 4- Efthimios E. Mitropoulos - Piracy: orchestrating the response – IMO News- Issue 1- 2011.
- 5- Emilly Heller and others - Piracy in Somalia: Recommendations for Law, State Building, Violence, and Development - The School for Ethics and Global Leadership - Spring 2010.
- 6- Eugene Kontorovich – The Piracy Analogy: Modern Universal Jurisdiction's Hollow Foundation – Harvard International Law Journal – Vol 45 – 2004 .
- 7- Eugene Kontorovich - A Guantánamo on the Sea”:The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists - California law Review - Vol. 98 – 2010.
- 8- Eugene Kontorovich and Steven Art - an empirical examination of universal jurisdiction for piracy - the american journal of international law - Vol. 104:436 – 2010.

- 9- George P. Smith – From Cutlass to Cat –O’- Nine Tails : The Case for International Jurisdiction of Mutiny on the high Seas - Michigan Journal of International Law – Vol 277- 1989.
- 10- H.E. José Luis Jesus - Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects - the International Journal of Marine and Coastal law - Vol 18 - No 3 - Kluwer Law International.
- 11- J. Ashley Roach -agora: piracy prosecutions - the American journal of international law - Vol. 104:397 – 2010.
- 12- James Kraska, Brain Wilson -Maritime Piracy in East Africa -Journal of International Affairs- spring- summer 2009 - vol 62 .
- 13- James Kraska, Brain Wilson - The Pirates Of The Gulf Of Aden : The Coalition Is The Strategy - Stanford Journal Of International Law -2009.
- 14- James Thuo Gathii - Jurisdiction to Prosecute Non-National Pirates Captured by Third States Under Kenyan and International Law- Loy. L.A. Int’l & Comp. L. Rev.
- 15- Jarret Berg - you’re gonna need a bigger boat”: somali piracy and the erosion of customary piracy suppression - new england law review -Vol. 44.
- 16- Jean Paul Pierini - apprehension, arrest, detention and transfer of suspected pirates and armed robbers within the legal framework of the european security and defence policy - Università di Catania - working paper – 2011.

- 17- Joseph M. Isanga, Countering Persistent Contemporary Sea Piracy -Expanding Jurisdictional Regimes - American University Law Review - Vol. 59:1267 – 2010.
- 18- Joshua Ho - Combating Piracy and Armed Robbery in Asia , The ReCAAP Information Sharing Center - Marine Policy - Vol 33 -2009 .
- 19- Malvina Halberstam - Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO convention on maritime safety - The American Journal Of International Law - Vol 82 - No 2 - (ap 1988) .
- 20- Mario Silva - Somalia : State Failure - Piracy and the Challenge to International law - Virginia Journal of International Law - Vol 50:3 -2010.
- 21- Michael Bahar - Attaining Optimal Deterrence at Sea A Legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations - vanderbilt journal of transnational law - Vol 40 – 2006 .
- 22- Michael H. Passman - Protections Afforded to Captured Pirates Under the Law of War and International Law - tulane maritime law journal - volume 33- winter 2008 - number 1.
- 23- Mike Madden – Trading the Shield of Sovereignty for the Scales of Justice: A Proposal for Reform of International Sea Piracy Laws – U.S.F Maritime Law Journal – Vol 21- NO 2- 2008.
- 24- Milena Sterio - the Somali Piracy Problem:a Global Puzzle Necessitating a Global Solution - American University Law Review - Vol. 59 – 2010 .

- 25- Natalie Klein - The Right of Visit and The 2005 Protocol on The Supersession of Unlawful Acts Against The Safety of Maritime Navigation – Australia - Denv. J. Int'l l. & Pol'y- Vol. 35:2 – 2007.
- 26- Nathaniel Smith - Piratical Jurisdiction: the Plundering of Due Process in the Case of Lei Shi - Emory International law Review - Vol. 23 – 2009.
- 27- Peter T. Leeson - Piracy, Economics and the Law - The CIP report - July 2009 .
- 28- Richard M. O'Meara -Maritime Piracy in the 21ST Century:A Short Course for U.S. Policy Makers - Journal of Global Change and Governance - Vol1 - winter 2007.
- 29- Sandra L. Hodgkinson - Challenges to Maritime Interception Operations in the War on Terror Bridging the Gap - AM. U. int'l L. Rev – 2007.
- 30- Theodore T. Richard - Reconsidering the Letter of Marque:Utilizing Private Security Providers Against Piracy - Public Contract Law Journal - Vol.39 – spring 2010.
- 31- Tullio Treves - Piracy- Law of the Sea - and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia - The European Journal of International Law Vol. 20 no. 2 – 2009.
- 32- Ved p. Nanda - Maritime Piracy how can International Law and Policy Address This Growing Global Menace - DENV. J. INT'L L. & POL'Y – Vol 39.
- 33- Year Book of the International Law Commission – Vol 2 - New York - United Nations -1956 .

- 34- Year book of the international law commission – Vol 1 - United Nations Publication -1955.
- 35- Year book of the international law commission - Vol.2 - United Nations Publication -1955.
- 36- Yvonne M. Dutton - Bringing Pirates to Justice - Chicago Journal of International Law - Summer 2010 - Vol. 11 No. 1.
- 37- Zou Keyuan - Issues of Public International Law Relating to the Crackdown of Piracy in the South China Sea and Prospects for Regional Cooperation - Singapore Journal of International & Comparative Law – 1999.
- 38- Zou Keyuan - Implementing the united nations convention on the law of the sea in east asia: issues and trends - Singapore Year Book of International Law and, 2005 .

- Documents and Reports:

- 1- A Unique Solution to Piracy Equipment Laws From The Slave Trade - Oceans Beyond Piracy Project – One Earth Futuer.
- 2- Agustín Blanco-Bazán¹ - Legal Aspects of Piracy and Armed Robbery Against Shipping – Seminar – IMO – UK.
- 3- Europol , Making Europe Safer – Europole Profile – Publication office – Netherland – 2010.

- 4- International Maritime Organization - Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report .
- 5- maritime security primer – Global Maritime Security Cooperation in an Age of Terrorism and Transnational Threats at Sea – Copenhagen, Denmark – 13 – 15 may 2008.
- 6- Overview of an Informal Plenary Meeting by the General Assembly on International Maritime Piracy – Friday - 14 May 2010.
- 7- Piracy and Armed Robbery against ships – Annual Report - ICC International Maritime Bureau – London.
- 8- Piracy off the Somali Coast - workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia Ambassador Ahmedou Ould-Abdallah - Nairobi 10-21 November 2008 – Final Report.
- 9- Rawle O. King – Ocean Piracy and its Impact on Insurance – CRS Report for Congress – 2009.
- 10- Report of the international fact-finding mission to investigate violations of international law, including international humanitarian and human rights law, resulting from the Israeli attacks on the flotilla of ships carrying humanitarian assistance - Human Rights Council - Fifteenth session – 27 september 2010 - see document (A/HRC/15/21).
- 11- Statement By Hon Amos Kimunya - Minister of trade of the Republic of Kenya to the United Nation Informal Meeting on Somalia - 14 May 2010 - New York.

- 12- Tara Davenport - singapore's country report - cil research project on international maritime crimes - centre for international law.
- 13- Third Quarter Report of RCCAP Information Sharing Center.

ثالثاً - المصادر الإلكترونية:

<http://www.un.org>
<http://www.imo.org>
<http://www.icc-cpi.int>
<http://www.arableagueonline.org>
<http://www.nti.org>
<http://www.comitemaritime.org>
<http://www.iflos.org>
<http://www.ejiltalk.org>
<http://www.unodc.org>
<http://chinesejil.oxfordjournals.org>
<http://www.lebarmy.gov.lb>
<http://respondeat.wordpress.com>
<http://en.wikipedia.org>
<http://piratesinf.com>
<http://news.bbc.co.uk>
<http://www.weeklystandard.com>
<http://www.14october.com>
<http://online.wsj.com>
<http://www.aljazeera.net>
<http://www.aleqt.com>
<http://www.elbashayer.com>
<http://www.timesonline.co.uk>
<http://www.yemen-nic.info>
<http://ssrn.com>
<http://www.time.com>

<http://syria-news.com>
<http://www.france24.com>
<http://www.ochaonline.un.org>
<http://www.albaathmedia.sy>
<http://ar.midipress.com>
<http://www.weeklystandard.com>
<http://www.cos-sy.org>
www.nhrc-qa.org
www.rop.gov.om
www.nytimes.com
www.swissinfo.com
www.e-ir.info
www.dutchnews.nl

المحتويات

الموضوع	رقم الصفحة
مقدمة.....	١١
الفصل الأول: الطبيعة القانونية لجريمة القرصنة البحرية.....	١٩
المبحث الأول: تعريف القرصنة البحرية وتطورها التاريخي.....	٢١
المطلب الأول: تعريف القرصنة البحرية.....	٢١
الفرع الأول: التعريف اللغوي للقرصنة البحرية.....	٢١
الفرع الثاني: التعريف الفقهي للقرصنة البحرية.....	٢٣
الفرع الثالث: الجهود الدولية في تعريف القرصنة البحرية.....	٢٧
الفرع الرابع: تعريف المنظمات والهيئات الدولية للقرصنة البحرية.....	٣٧
المطلب الثاني: التطور التاريخي للقرصنة البحرية.....	٤٥
الفرع الأول: القرصنة البحرية في العصور القديمة.....	٤٥
الفرع الثاني: القرصنة البحرية في الإسلام.....	٤٨
الفرع الثالث: القرصنة البحرية في العصور الوسطى.....	٥٣
الفرع الرابع: القرصنة البحرية في العصور الحديثة.....	٥٦
المبحث الثاني: الأركان العامة لجريمة القرصنة البحرية.....	٦٧
المطلب الأول: الركن الشرعي.....	٧٠
الفرع الأول: القرصنة البحرية في العرف الدولي.....	٧٠
الفرع الثاني: القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية.....	٧٢
المطلب الثاني: الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية.....	٧٤
الفرع الأول: عناصر الركن المادي.....	٧٤
الفرع الثاني: صور الركن المادي.....	٩٢

- المطلب الثالث: الركن المعنوي لجريمة القرصنة البحرية ٩٧
- المبحث الثالث: الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية..... ١٠٩
- المطلب الأول: المصلحة الدولية المنتهكة في جريمة القرصنة البحرية..... ١١٠
- المطلب الثاني: مفهوم القرصنة في أعالي البحار أوفي مكان لا يخضع لولاية أي دولة..... ١١٦
- الفرع الأول: القرصنة في أعالي البحار..... ١١٧
- الفرع الثاني: القرصنة في مكان لا يخضع لولاية أية دولة..... ١٢٦
- الفرع الثالث: النتائج المترتبة على حصر القرصنة البحرية في أعالي البحار.... ١٢٧
- المطلب الثالث: التمييز بين القرصنة البحرية وبعض الجرائم المشابهة..... ١٢٨
- الفرع الأول: التمييز بين القرصنة البحرية والإرهاب..... ١٢٩
- الفرع الثاني: التمييز بين القرصنة البحرية واختطاف الطائرات (القرصنة الجوية) ١٣٨
- الفرع الثالث: التمييز بين القرصنة البحرية وأعمال الثوار..... ١٤٢
- الفصل الثاني: آليات مكافحة القرصنة البحرية..... ١٤٧
- المبحث الأول: الآليات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية..... ١٤٩
- المطلب الأول: الاختصاص العالمي وتطبيقه على القرصنة البحرية..... ١٥٠
- الفرع الأول: كيفية تطبيق مبدأ الاختصاص العالمي على القرصنة البحرية..... ١٥٣
- الفرع الثاني: عقوبة القرصنة البحرية في بعض القوانين الوطنية..... ١٦٥
- الفرع الثالث : معاملة القراصنة بعد القبض عليهم وضمانات حماية السفن من التعسف في الاعتقال..... ١٧١
- المطلب الثاني: آليات الاتفاقيات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية..... ١٧٣
- الفرع الأول: اتفاقية قانون البحار..... ١٧٤
- الفرع الثاني: اتفاقية سلامة الملاحة البحرية..... ١٨٣
- الفرع الثالث: الاتفاقية الدولية لمناهضة أخذ الرهائن..... ١٩٢
- الفرع الرابع: اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية..... ١٩٣

- المطلب الثالث: جهود المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية..... ١٩٩
- الفرع الأول: المنظمات الدولية العامة..... ٢٠٠
- الفرع الثاني: المنظمات الدولية المختصة بشؤون البحار..... ٢١٢
- الفرع الثالث: المنظمات الدولية المختصة بمنع الجريمة..... ٢٢٢
- المبحث الثاني: الآليات الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية..... ٢٢٩
- المطلب الأول: التعاون الإقليمي في جنوب شرق آسيا..... ٢٣٠
- الفرع الأول: اتفاقية التعاون الإقليمي في مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن في آسيا (اتفاقية ريكاب)..... ٢٣٢
- الفرع الثاني: مبادرة جاكرتا..... ٢٣٤
- المطلب الثاني: التعاون الإقليمي في منطقة القرن الإفريقي..... ٢٣٥
- الفرع الأول: مؤتمر الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية في سواحل الصومال وخليج عدن (مؤتمر نيروبي)..... ٢٣٦
- الفرع الثاني: مدونة جيبوتي لقواعد السلوك..... ٢٣٩
- الفرع الثالث: فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال..... ٢٤١
- المطلب الثالث: التعاون الإقليمي في إطار جامعة الدول العربية..... ٢٤٣
- المبحث الثالث: الآليات المقترحة لمكافحة القرصنة البحرية بشكل فعال..... ٢٤٧
- المطلب الأول: محاكمة القراصنة أمام المحاكم الدولية..... ٢٤٧
- الفرع الأول: محاكمة القراصنة أمام المحكمة الجنائية الدولية..... ٢٤٨
- الفرع الثاني: إنشاء محكمة دولية خاصة بمحاكمة القراصنة..... ٢٥٦
- الفرع الثالث: محاكمة القراصنة أمام المحكمة الدولية لقانون البحار..... ٢٦٢
- الفرع الرابع: محاكمة القراصنة في دولة ثالثة..... ٢٦٤
- المطلب الثاني: استخدام الحلول الأمنية لمواجهة القرصنة البحرية..... ٢٧٨
- الفرع الأول: تسليح السفن الخاصة..... ٢٦٨
- الفرع الثاني: الشركات الأمنية الخاصة..... ٢٧٠

٢٧٢	المطلب الثالث: معالجة الأسباب الجذرية للقرصنة البحرية – الصومال نموذجاً.
٢٧٣	الفرع الأول: إرهابات القرصنة البحرية في الصومال.....
٢٧٨	الفرع الثاني: الأسباب القريبة لمشكلة القرصنة البحرية في الصومال.....
٢٨٠	الفرع الثالث: الحلول المقترحة لمكافحة القرصنة البحرية في الصومال.....
٢٨٧	الخاتمة.....
٢٩٣	قائمة المراجع.....
٣١٩	المحتويات.....