

جامعة عمار ثليجي - الأوغااط -

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق - القانون العام -

القرصنة البحرية وآثارها على التجارة الدولية  
سبل المكافحة والتحديات

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق

تخصص: القانون الدولي العام

تحت إشراف:

د/ راجي لخضر

من إعداد الطالبين:

- مختاري أحمد

- بن بريكة أحمد

لجنة المناقشة

- د/ شويرب جيلالي..... رئيسا
- د/ راجي لخضر..... مشرفا ومقررا
- د/ شطة أحمد..... عضوا مناقشا

السنة الجامعية

2021/2020

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

# شُكْرٌ وَعِزٌّ

الحمد لله الذي أنار لنا درب العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب

ووفقنا إلى انجاز هذا العمل المتواضع

نتوجه بجزيل الشكر والامتنان إلى من تفضل بالإشراف على هذه المذكرة وجاد

بوقته في سبيل مناقشة أفكارها وخروجها في أجمل حلة الدكتور :

رابحي لخضر الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته ونصائحه القيمة جزاه الله عنا خيرا

ومتعه بالصحة والعافية ، كما نتوجه بخالص الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة

الكرام لتشريفهم لنا بقبول مناقشة هذا البحث دون أن ننسى في الأخير

الحضور.

بن بريكة أحمد - مختاري أحمد

# الإهداء

الحمد لله الذي وفقنا لهذا وما كنا لنصل إليه لولا فضل الله علينا

إلى روح أبي الطاهرة .... رحمه الله

إلى والدي الغالية

إلى قرة عيني الكتكونة نوسية التجاني

إلى جميع إخوتي والأهل والأصدقاء بدون استثناء

إلى أختي الغالية وزوجه العزيز

إلى جميع أساتذة وعمال كلية الحقوق والعلوم السياسية بجامعة عمار

ثليجي الأغواط

إلى كل من ساهم في هذا العمل المتواضع

أحمد مختاري

# الإهداء

أهدي ثمرة جهدي إلى الوالدة الكريمة أطال الله في عمرها

وزوجتي وعائلي الكريمة وإبنتي آمنة حفظها الله

ولا أنسى منبع العطاء الوالد الكريم حفظه الله

إلى كل إخوتي وأصدقائي وكل من ساهم في هذا العمل المتواضع

أحمد بن بريكة

# مقدمة

تظل البحار أداة الاتصال والتجارة بين مختلف شعوب العالم حيث يتم عبرها المد الحضاري والثقافي ومعرفة عادات الشعوب وتقاليدها وتواصلها الاجتماعي والاقتصادي، ويشمل مفهوم البحر عدة مجالات مختلفة كالمياه الداخلية للدولة الساحلية والمياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة للمنطقة الاقتصادية بالإضافة إلى الجرف القاري وأعالي البحار ومنطقة تراث المشترك للإنسانية ولكل مجال من هذه المجالات مدلول خاص يتسم به، فهو يعد موضوع اهتمام العديد من العلوم ولا يكاد علم من العلوم المعاصرة ينفرد بذاته إلا كان للبحر منه نصيب .

فرغم التطور الهائل الذي شهدته الملاحة الدولية في الوقت الراهن في شتى المجالات الخاصة في المجال القانوني فإن استقرارها يتعرض لعدد من الهزات الغير مستقرة والعنيفة التي تجد طريقها صعودا على جدول سياسات الأمن الوطني والدولي حيث أصبح البحر الآن ساحة معركة مفتوحة التي تتصارع بها المصالح الاقتصادية والتجارية الدولية .

تعد جريمة القرصنة البحرية من أقدم جرائم السلب والنهب التي لم تعد تقلق الأجهزة على النطاق الداخلي فقط فهي جريمة يعاقب عليها القانون الدولي وتعتبر تهديد واقعي على الممرات البحرية التي تضمن تدفق التجارة العالمية وتؤثر سلبا على شريان الاقتصاد العالمي نظرا لأن هذه الجريمة لا تهدد دولة معينة بالتحديد بل تهدد أمن وسلامة الأسرة الدولية ككل، إذا أصبحت هذه القضية قضية دولية تثير الذعر في مختلف أنحاء العالم .

وأمام تسارع كل الدول لتحريك آلية التشريع لديها لترسم معالم حدودها البحرية، افلنت التشريعات الدولية في شكل فوضوي متناقض أدى في بعض الأحيان إلى التصادم وزيادة ظاهرة القرصنة البحرية وتفاقمها مع الأوضاع الدولية الغير مستقرة، ومن ثم كنا بحاجة إلى تشريع أكثر شمولية ووضوح يحكم العلاقات الدولية البحرية واتخاذ جهود وآليات دولية وإقليمية والتقليص والتقليل من العراقيل للحد من هذه الظاهرة .

## 1/ أهمية موضوع البحث:

تعد جريمة القرصنة البحرية تهديدا متصاعدا على المستوى الدولي الذي تفرضه على التجارة الدولية وخاصة بعد التغيير في طبيعة الصراعات فلقد ساهمت العولمة في تطوير القرصنة البحرية حيث سهلت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عمل القرصنة وسهولة تنفيذ أعمالها في وقت قصير ودقيق فالיום تعطل أعمال القرصنة حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية وتهدد حياة وممتلكات الشركات والدول في كثير من العالم، مما يجب عليه تكاثف الجهود من أجل الحد منها لكي لا تكلفهم تكلفة اضافية باهظة، حيث صارت القرصنة البحرية الظاهرة الأكثر قلق وشيوع بين المجتمع الدولي بالإضافة لآثار السلبية التي تتركها على التجارة الدولية والتي سوف تلقى على عاتق اقتصاديات العالم وبالتالي لا توجد دولة بمنأى عن خطورة وتأثير هذه الجريمة إلا أحدثت لها ضررا.

## 2/ أهداف موضوع البحث:

يسعى بحثنا هذا إلى التطرق والوصول إلى الأهداف التالية :

- توضيح مفهوم جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي .
- تبيان الجهود الدولية الرامية إلى الحد من هذه الظاهرة ومدى فعالية هذه الجهود .
- التركيز على مفهوم جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية، وعلى مدى تركيزها في البحر العالي فقط .
- باعتبارها تهديد متصاعد على المستوى الدولي الذي تفرضه على التجارة الدولية واستقرار البحر وخاصة بعد التغيير في طبيعة الصراعات منذ نهاية صراع الحرب الباردة إلى يومنا هذا .
- ساهمت العولمة وسهلت تكنولوجيا معلومات الاتصال بالقرصنة فأصبحت جريمة تنفذ من دولة ما في دولة أخرى وبواسطة أشخاص من دولة ثانية وأسلحة من دولة ثالثة وتمويل من دولة رابعة والضحايا يكونون من دولة أخرى وهو ما سوف نراه في جريمة القرصنة من خلال تأثيرها على التجارة العالمية .

- ايضاح وتبيين مسببات الصراع القائم في القرن الإفريقي وخاصة منطقة الصومال لتسليط الضوء عليها وما يترتب من انعكاسات على المناطق المجاورة .

### 3/ أسباب اختيار موضوع البحث:

تتمثل أسباب اختيار البحث المعنون بالقرصنة البحرية وتأثيرها على التجارة الدولية وسبل المكافحة والتحديات في نوعين من الأسباب

- الأسباب الموضوعية في كون هذا الموضوع محل اهتمام المجتمع الدولي ومحل اهتمام الباحثين خاصة بعد ظهور القرصنة البحرية في الساحة الدولية رغم الجهود الدولية والإقليمية وباعتبار جريمة القرصنة البحرية احدى الجرائم الخطيرة التي تهدد التجارة الدولية وسلامة الأفراد والممتلكات والملاحة الدولية ومن هذا المنطلق ارتأينا اختيار هذا الموضوع للبحث فيه حيث من خلاله الربط بين جريمة القرصنة البحرية وكيفية تهديدها وتأثيرها على التجارة الدولية وناقش أهم الأسباب والآثار وانعكاسات مظاهر القرصنة على التجارة الدولية ونسلط الضوء على السواحل والممرات الاستراتيجية .

- الاسباب الذاتية هي الرغبة الشخصية في اختيار هذا الموضوع وذلك لكون جريمة القرصنة البحرية تهدد المجتمع الدولي وتؤثر على التجارة الدولية وبالتالي يجب ايجاد حلول وسبل لكفاح هذه الظاهرة اضافة إلى كونها لها ديناميكية وحركية في الساحة الدولية .

### 4/ الدراسات والبحوث السابقة :

من خلال بحثنا في هذا الموضوع ومن أهم الدراسات وجدنا :

بالنسبة للكتب:

- دراسة إلى محمد سلامة مسلم الدويك بعنوان القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر عام 2011 تناول فيها سلطات الدولة في المياه الدولية وحدودها والقيود على

هذه السلطات وتطرق أيضا إلى قناة السويس والبحر الأحمر والقرصنة في القانون في الدولي .

- كذلك كتاب القرصنة البحرية في السواحل الصومالية وباب المندب لعام 2011 للكاتب ابراهيم الخليل ابراهيم الجبوري الذي تناول فيه تاريخ القرصنة والأهمية الاستراتيجية إلى منطقة الصومال وازدياد القرصنة وخطورتها، كما تناول مكافحة القرصنة وفقا للاتفاقيات المعمول بها .

### بالنسبة للمذكرات:

- القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري مذكرة لنيل شهادة الماجستير للباحثة عيسات راضية جامعة تيزي وزو عام 2016 تطرقت فيها إلى تعريف جريمة القرصنة وتاريخها وصورها وأركانها والاجراءات للحد منها .

- أما بخصوص التجارة الدولية فلقد تناولنا مذكرة لنيل شهادة الماجستير بعنوان الآثار الاقتصادية لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحرا جامعة البحر الأحمر السعودية لعام 2011 للطالبة السيدة يوسف الطريقي تعرضت فيها إلى الأسباب والآثار الاقتصادية التي تحدثها مخاطر القرصنة البحرية على الممرات المائية وتداعياتها على التجارة العالمية وانعكاساتها على زيادة نسبة تكلفة ناقلات البحر .

### 5/ صعوبات موضوع البحث :

كأي بحث علمي تعترضه مجموعة من العراقيل والصعوبات التي تعيق تقدمه وبالنسبة إلى هذا البحث فإن أكثر الصعوبات التي واجهتنا هي :

- نقص العدد في المكتبة الجامعية للكتاب الواحد .
- الفكرة عند الطالب عند اقتناء الكتب من المكتبة أنه لا يحترم جدول مواعيد الإعارة وهذا ان وجدت في بعض الأحيان .

- عدم الانسجام والتوفيق بين الادارة والمكتبة في مشكلة بطاقة الطالب فيجد الطالب نفسه بين رفض المكتبة لإعارة وعدم جدية الإدارة في عملها .
- شل جميع المرافق الإدارية بسبب جائحة كورونا (كوفيد19) مما أدى إلى بلوغها حتى المكتبات الجامعية وهذا لتطبيقها اجراءات البروتوكول الصحي.

6/ الاشكالية : وبناء على ما تقدم ارتأينا طرح الاشكالية:

**هل حققت الجهود المبذولة غايتها للحد من جريمة القرصنة البحرية لحماية التجارة الدولية ؟**

7/ المنهج المتبع في موضوع البحث :

لقد تم اعتماد المنهج الوصفي من خلال تحليل دراسة النصوص القانونية الدولية والإقليمية التي عالجت موضوع القرصنة البحرية والأساس القانوني التي قامت عليها تجريم أعمال القرصنة البحرية والجزاءات المفروضة على مرتكبيها وهذا المنهج يعتمد طريقة التحليل والتسيير بشكل علمي منظم وهو يعتمد على دراسة الظاهرة ووصفها كما هي ويعتمد على الوصف الدقيق ويعبر عنها وبين خطورتها على الأفراد والممتلكات وعلى التجارة الدولية وتأثيرها على الملاحة البحرية .

8/ خطة الدراسة:

من خلال ما تقدم ارتأينا أن موضوع الدراسة يقتضي تقسيمه إلى فصلين، حيث تناولنا في **الفصل الأول** الإطار المفاهيمي والقانوني لجريمة القرصنة البحرية، ولقد قسمناه إلى مبحثين، تناولنا في المبحث الأول مفهوم جريمة القرصنة البحرية وتطورها، وفي المبحث الثاني التكيف القانوني لجريمة القرصنة البحرية.

أما **الفصل الثاني**: تحت عنوان سبل مكافحة وتحديات القرصنة البحرية وآثارها على التجارة الدولية، ولقد قسمناه هو كذلك إلى مبحثين، تناولنا في المبحث الأول آليات وعوائق للحد من جريمة القرصنة البحرية، وفي المبحث الثاني تأثير جريمة القرصنة البحرية على التجارة الدولية، وتم تناول "دراسة حالة بلد الصومال".

## الفصل الأول:

# الإطار المفاهيمي والقانوني لجريمة القرصنة البحرية

تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم الدولية الخطيرة، التي باتت شكل تهديداً للسلامة البحرية بين الدول قاطبة وأمن المجتمع الدولي، خاصة في ظل الظروف الاقتصادية والسياسية والاجتماعية الصعبة.

تعتبر جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي التي أصبحت تتسم بالخطورة وتتطوي على الاعتداء المباشر على النفس والأموال.

ونتناول في هذا الفصل المعنون بالاطار المفاهيمي والقانوني لجريمة القرصنة البحرية حيث قسمناه الى مبحثين، المبحث الاول المعنون بمفهوم جريمة القرصنة البحرية وتطورها والمبحث الثاني تحت عنوان التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية.

## المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية وتطورها

ترجع جذور القرصنة البحرية إلى الوقت الذي تمكن فيه الانسان من ركوب البحر، فتعد من أقدم جرائم السلب والنهب والجرائم المنظمة الأخرى، حيث تعد جريمة القرصنة البحرية من الجرائم ذات الطابع الدولي الذي يعد مرتكبها مجرماً ضد الإنسانية. ولقد أخذت اتجاه مغاير بعد تطور الملاحة البحرية وحركة النقل البحري واصبحت تهديداتها لا تتوقف عن تعريض الحركة التجارية البحرية الدولية وسلامتها من الخطر، فإنه لا بد من ايضاح حقيقتها كما أنه من الضروري القاء نظرة شاملة على مفهوم جريمة القرصنة البحرية.

## المطلب الأول: تطور جريمة القرصنة البحرية

برزت القرصنة البحرية على الصعيد العالمي منذ العصور القديمة ومرت عبر التاريخ بعصور ازدهار وعصور ركود وعصور نشطة وذلك تبعاً لحركة التجارة والملاحة البحرية، حيث ازدهر نشاط القرصنة منذ أن بدأت السفن الكبرى في الابحار لمسافات بعيدة عن السواحل.

## الفرع الأول: القرصنة البحرية في العصور القديمة

يعود تاريخ القرصنة البحرية إلى أكثر من 3000 عام قبل الميلاد من حيث وجود الجريمة، أما التسمية فتشير الوثائق المتحصل عليها إلى استخدام اسم القرصنة أول مرة منذ حوالي 140 سنة قبل الميلاد بواسطة المؤرخ الروماني " بوليبيس"، كذلك يشير المؤلف "كرزيستوف" و "يليزينسكي" إلى وجود وثائق تاريخية قديمة مخطوطة على لوح من الطين يعود تاريخها إلى عام 1350 قبل الميلاد، أي أنه في عهد الفرعون "أختون" التي تدل على وجود أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال افريقيا<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> علي بن عبد الله الملحم، القرصنة البحرية على السفن، مذكرة ماجستير، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، 2007، ص51.

وبعد بضعة قرون ازدهرت شواطئ بلاد الاغريق الممتدة على مسافات شاسعة وواسعة حيث تكونت ثروة ملك اسبارطة "مينيلاس" في اساسها من السلب والنهب والسرقة وهذا في القرن الثامن قبل الميلاد.

انطلق الفينيقيون والاغريق لإنشاء تجارة بحرية نشطة عبر المسطحات المائية وانشاء مستعمرات عبر الرجاء والسواحل التي كانت تحت قبضتهم<sup>1</sup> ، مما أدى بشعبها لممارسة القرصنة وبفضل جهود اثينا اختفت القرصنة في تلك الحقبة أي في القرن الخامس قبل الميلاد، لكنها عادت في القرن الرابع بتفكك الامبراطورية العظيمة اثينا وفي القرنين الثالث والثاني مع ازدهار الحضارة الرومانية ، بدأ الرومان في مكافحة أعمال القرصنة<sup>2</sup>.

وفي القرن الأول دخلت روما في صراع لا ينتهي ضد الملك "بونت" في السيطرة على آسيا الصغرى ولم يجد الملك "ميتردات" أمامه سوى التحالف والاستعانة بالقراصنة الصقاليين في تلك الحقبة الذين كانوا يملكون أسطول بحري ضخم يزيد تعداده عن 1000 سفينة بحرية مخصصة لهذا المجال.

وفي بداية عام 67 قبل الميلاد عينته روما قائد البحر لوضع حد لهذه الممارسات وزودته بكل الوسائل والعتاد بهدف القضاء على القراصنة في حوض البحر الأبيض المتوسط، حيث تمكن بأوامره وقيادته الصارمة وتكتيكة البحري في مهاجمة أوكار القرصنة وتدمير اسطولها حيث بهذا العمل عاد السلام والأمن إلى حوض البحر الابيض المتوسط واستمر هذا الامر كذلك حتى سقوط الامبراطورية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم، أحكام القرصنة البحرية في الفقه الاسلامي، دراسة مقارنة، جامعة الطائف السعودية، بدون سنة نشر، ص136.

<sup>2</sup> مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم، نفس المرجع السابق، ص 137.

<sup>3</sup> عيسات راضية، القرصنة البحرية وانعكاساتها على الامن البحري، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير، جامعة تيزي وز، كلية الحقوق والعلوم السياسية، سنة 2015/2016، ص12.

## الفرع الثاني: القرصنة البحرية في العصور الوسطى

بعدما أخذت التجارة تنتعش في العصور الوسطى عاد النهب والسلب البحري إلى سيطرته الأولى خاصة في بحر البلطيق ومضيق المانش الذي لجأ بعض التجار لحماية مصالحهم التجارية، حيث في عام 1241 م أسست شركة هانزا الألمانية وكانت من أكبر المنظمات لمحاربة القرصنة البحرية، ولكنها أصبحت فيما بعد مركزا للقرصنة البحرية<sup>1</sup>، وكان أشد ما عرف من عمليات القرصنة البحرية الأوروبية تلك ممارسه الفاكينغ بين القرنين الثامن و الحادي عشر بعد الميلاد في بحر الشمال و بحر البلطيق، واشتهروا بالنهب والعنف والقتل، كما ساهم القراصنة في فتح أفريقيا سنة 312 هجري وهي احدى المدن الأندلسية ولم تعد القرصنة مصدرا للمال فقط بل اصبحت في هاته الفترة مصدرا اساسها للرقيق والتجارة فكانت عصابات البر والبحر تغير على الأماكن الآمنة وتسبي النساء والأولاد والرجال وكان اليونانيون والفينيقيون أسبق الأمم في اتخاذ القرصنة البحرية وسيلة لهم<sup>2</sup>، وبعد انتشار القرصنة البحرية في البحر الابيض المتوسط بدأت تظهر في الشرق الاقصى عند انهيار الامبراطورية الصينية وبدأت تتزايد في التوسع في نهاية القرن الثالث عشر ميلادي على طول سواحل الصين باستخدام سفن كبيرة لتنفيذ مهامهم وفي القرن ال14 ميلادي ظهرت القرصنة البحرية في بلاد اليابان وامتدت اعمالها الى السواحل الكورية وأخذت في الازدياد حتى عام 1443م حيث بدأت حوادث القرصنة البحرية تضحل عندما عقدت كوريا اتفاقية مع القادة الاقطاعيين اليابانيين سمحت لهم بمقتضاها بدخول خمسين سفينة تجارية يابانية الى المياه الكورية وقد زاد هذا

<sup>1</sup> باستيك ماخوفيسكي، تاريخ القرصنة في العالم، ترجمة أنور محمد ابراهيم، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، 2008، ص42.

<sup>2</sup> بهجت عبد الله قائد، مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة، دار النشر للمركز العربي، الرياض، 1988م، ط1، ص29.

العدد بالتدرج وساهم في الحد من أعمال القرصنة البحرية في المياه الكورية، لأن غالبية القراصنة من اليابانيين وعند انخراطهم في أعمال التجارة اجموا عن القرصنة البحرية<sup>1</sup>. وفي منتصف القرن السادس الميلادي وبعد ظهور الاسلام وانتشاره في شبه الجزيرة العربية وسع المسلمون من فتوحاتهم لتشمل العراق وفارس وبلغتن التجارة في هاته الفترة مبلغا عظيما، كما انهم نجحوا في هزيمة الروم واخراجهم من بلاد الشام ومصر، وتمكنوا من السيطرة على أهم الموانئ والمراكز التجارية في البحر الأبيض المتوسط والخليج العربي والبحر الاحمر، فأصبحوا متحكمين في طرق التجارة البحرية<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: القرصنة البحرية في العصر الحديث

#### أ- جريمة القرصنة البحرية من بداية القرن 16 إلى منتصف القرن 19.

منذ بداية القرن 16 ميلادي ظهرت التنافس بين القوى الاستعمارية والذي أدى إلى اكتشاف القارة الأمريكية وهذا مما زاد في انتشار القرصنة البحرية حيث كانوا يتمتعون في تلك الحقبة بالحصانة والحماية البريطانية مما يضي على نشاطهم شيئا من الشرعية ويطلق الباحثين مثل "باول جبريت" هذا العصر على أنه العصر الذهبي للقرصنة وسماه الأنجلو أمريكية والتي حددها من عام 1680م إلى عام 1730 م وكان يطلق عليه "البوكايرز"<sup>3</sup>.

كما استعانت فرنسا بالقرصنة تحت ما يسمى بالقرصنة المباحة وعملت على اعطائهم تراخيص وتعليمات تخول لهم استخدام وممارسة نشاط القرصنة تحت رعايتها وحمايتها بتحقيق اهدافها ومصالحها ، حيث تكمن هذه التعليمات التي تضمنت أحد

<sup>1</sup> حاشي عسبلي فيديو، جريمة القرصنة البحرية وبعدها الأمني، دراسة تأصيلية مقارنة، مذكرة تخرج ماجستير، الرياض، 2012، ص 56.

<sup>2</sup> حاشي عسبلي فيديو، المرجع السابق، ص 57.

<sup>3</sup> حاشي عسبلي فيديو، نفس المرجع سابق، ص 56.

القرارات الملكية الفرنسية الصادرة في عام 1854م حتى أصبح القرصنة يمثلون مصالح ملك فرنسا في جزيرة مدغشقر<sup>1</sup>.

ويمثل القرن السابع عشر ومطلع القرن الثامن عشر العصر الذهبي للقرصنة البحرية في البحر "الكاربيبي" حيث أصبحت مياهه مسرحا لتاريخ القرصنة البحرية الحافل وتحولت هاته الجزر ذات الخلجان العديدة التي تكتنفها العزل والهدوء إلى أوكار وملاجئ على مدى عشرات السنين إلى أصناف المغامرين ولصوص البحر إلى أن تمكنت الجهود الأوروبية والأمريكية من القضاء على القرصنة البحرية في هذه المنطقة البحرية<sup>2</sup>.

حيث استوطن البحارة القادمين من فرنسا وانكلترا وهولندا في العديد من الجزر الواقعة على السواحل الاسبانية وهي المنطقة التي تمتد إلى ما يعرف الآن بكولومبيا وفنزويلا، ولهذا بدأ القرصنة الأوروبيون في طلب أهداف جديدة ومواقع استراتيجية بالإغارة على المواقع الواقعة تحت النفوذ الاسباني في المحيط الهادئ ، وعام 1690م بدأت القرصنة الأوروبية بمهاجمة السفن التابعة لأي دولة وقد استقر الكثير من هؤلاء بين سكان مدغشقر وهي جزيرة تقع إلى الشرق من افريقيا<sup>3</sup>.

#### ب- جريمة القرصنة البحرية من القرن 19 إلى وقتنا الحاضر.

منذ منتصف القرن ال19 وحتى منتصف القرن 20 كانت القرصنة البحرية نادرة الحدوث خاصة بعد اعلان باريس سنة 1856 الذي يعتبر إلغاء القرصنة المباحة، وبانتهاء القرن 19 لم تعد القرصنة البحرية تمثل خطرا حقيقيا على الملاحة البحرية مثلما كانت في بداية ظهورها.

<sup>1</sup> حاشي عسبلي فيدو، المرجع السابق، ص58.

<sup>2</sup> مايا خاطر، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم القانونية والاقتصادية، العدد4، مجلد27، 2011، ص27.

<sup>3</sup> حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال وآثارها على الملاحة الدولية، جامعة تكريت، موقع [www.yasour.org](http://www.yasour.org) اطلع عليه بتاريخ 31 مارس 2021 - ص03.

اتخذت عصابات القرصنة البحرية في العشرينيات والثلاثينيات من القرن العشرين اشكالا منظمة على غرار المؤسسات الرأسمالية حيث كان يتم انشاؤها باستئجار عصابة يخرجون للبحث عن الضحية المرتقبة<sup>1</sup>

وفي حقبة التسعينيات ومطلع القرن الواحد والعشرين أصبحت تشكل خطرا وتهديدا حقيقيا على التجارة والاقتصاد خاصة الدول المصدرة للنفط، وترتكز اجمالا في المحيط الهندي وخليج عدن غير أنها أصبحت تتوسع حاليا وتمتد إلى مناطق أخرى مثل خليج غينيا فالإحصائيات الصادرة المكتب البحري الدولي "IMP" وقعت 406 اعتداء سنة 2009 في العالم و 219 في سنة 2010 و 236 في سنة 2011، واستمرت القرصنة البحرية في تزايد من عام إلى آخر في حقبة التسعينيات من القرن العشرين<sup>2</sup>.

### ج- تقنيات القرصنة البحرية

شهدت عمليات القرصنة البحرية تطورا كبيرا في التقنيات المستخدمة واصبحت اكثر تنظيما من خلال الهجمات حيث أضحت هجماتها تهدف الى خطف السفن والناقلات الضخمة بأكملها، كما أن القراصنة يستعملون نظام "GPS" في رصد ومتابعة السفن ويقومون بتجنيد عملاء في بعض الموانئ لتزويدهم بالمعلومات عن السفن المبحرة كاسمها وشكلها ونوع البضاعة والعلم الذي ترفعه السفينة اضافة الى خط سيرها، بالإضافة الى امتلاك القراصنة لهواتف جواله مثل "الثرية" واجهزة اتصالات لا سلكية عالية التردد "VHE" كما يستخدمون ايضا سفن تم طلاؤها بمادة تمنع اجهزة الرادار من رصدها<sup>3</sup>، وكذلك امتلاكهم لجهاز الربط بالأقمار الصناعية "AISS" ويتميز هذا الجهاز

<sup>1</sup> باستيك ماخوفيسكي، مرجع سابق، ص 255.

<sup>2</sup> مايا خاطر، مرجع سابق، ص 40.

<sup>3</sup> ابراهيم الخليل ابراهيم الجبوري، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المنذب، دار شتات للنشر، مصر، 2011، ص 147.

بالدقة في جمع بيانات السفن<sup>1</sup>، حيث أن نظام الربط هذا يأتي كضرورة أقرتها المنظمة البحرية الدولية "OMI" في عام 2002 تطبيقاً لاتفاقية حفظ الأرواح والسلامة البحرية "SOLAS" لاسيما البند الخامس من الاتفاقية، فعمليات القرصنة البحرية تتخذ اشكالا مختلفة حسب المنطقة التي تمارس فيها.

✓ تمركز سفن كبيرة تشكل قيادة لعمليات القرصنة البحرية ثم تنطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف وتنفيذ عمليات السطو، وتعود الزوارق إلى السفينة الأم، هذا يعني أن السفينة الأم قادرة على الابحار لمناطق بعيدة جدا.

✓ الإغارة على السفن ومهاجمتها ليلا عندما تكون السفن مبحرة بسرعة منخفضة خاصة أثناء عبورها المضائق البحرية.

✓ يلجأ القراصنة في بعض البحار التي تكون سرعة السفينة فيها عالية إلى مجاراتها بزوارق سريعة جدا ، وهذا الاسلوب شائع في بحر الصين.

✓ يقوم القراصنة في بعض المواقع بتوقيف السفن على اساس انهم موظفون رسميون يرتدون الزي العسكري أحيانا ، وهذا الاسلوب كذلك موجود في بحر الصين.

✓ يتسلل بعض شركاء القراصنة إلى السفينة وهي راسية في الميناء ثم يظهرون في عرض البحر عند القيام بالهجوم من قبل شركائهم الآخرين وهذا بغرض مساندةهم في عملية الهجوم ، وأغلب هذا الأسلوب نجده في سواحل غرب افريقيا والبرازيل<sup>2</sup>.

### الفرع الرابع: القرصنة البحرية في الشريعة الاسلامية

لا يخفى على أحد أن القرصنة أثرها اللازم هو التأثير على حركة الملاحة في البحار مما يتعارض مع هذا المبدأ الاسلامي الذي يقرر استخدام البحر كطريقة عبور

<sup>1</sup> جاء في تقرير أصدرته مؤسسة الأبحاث البريطانية "شاتام هاز" أن القراصنة لم يعودوا مجرد مغامرين أو انتهازيين، بل ان عملياتهم باتت اشد دقة وانتقان وتخطيط من ذي قبل، انظر حسام الدين أحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي، ط1، بيروت، 2010، ص20.

<sup>2</sup> ابراهيم خليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 148.

ونقل، فلقد جاء ذكر القرصنة البحرية في القرآن الكريم بوصفها إحدى صور الاعتداء على السفن في سورة الكهف وبالتحديد في قصة سيدنا موسى عليه السلام مع العبد الصالح في قوله تعالى: ((وَكَانَ وِرَاءَهُمْ مَلَكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا))<sup>1</sup>.

وقد ذكر ابن كثير في تفسيره أنه ملك من الظلمة وهذا ما يدل على وجود أعمال غير مشروعة تعترض الملاحة البحرية والتجارة ووسائل النقل في البحر منذ ذلك الوقت قبل الميلاد وهذا النوع من القرصنة البحرية الذي تختلط فيه مصالح الافراد العاديين بمصالح الحكام تطور بشكل كبير في فترات لاحقة<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: تعريف جريمة القرصنة البحرية

تعريف القرصنة لغة: هو لفظ اعجمي لا يوجد له ذكر في القواميس والمعاجم العربية القديمة ولا شك انه العرب أخذوه من الكلمة الايطالية "CORSA" والتي تعني في لغتهم الجريء كما تعني أيضا الصعلوك.

تعريف القرصنة اصطلاحا: تعني "PIRATE" وهي "PERATES" باليونانية المأخوذة من كلمة "PIRATA" اللاتينية التي تعني يحاول ، أما في الشريعة الاسلامية وباستخدام واستعمال قياس الأسماء اطلق اسم الحراية<sup>3</sup> على القرصنة البحرية لاشتراكهم في العلة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>سورة الكهف: الآية 79.

<sup>2</sup>مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم، مرجع سابق، ص150.

<sup>3</sup>الحراية، وتسمى أيضاً قطع الطريق: هي خروج طائفة مسلحة في دار الإسلام؛ لإحداث الفوضى، وسفك الدماء، وسلب الأموال، وهناك الأعراض، وإتلاف الممتلكات.وكما تتحقق الحراية بخروج جماعة من الجماعات؛ فإنها تتحقق كذلك بخروج فردٍ من الأفراد، فلو كان لفردٍ من الأفراد فضل جيروت وبطش، ومزيد قوة وقدرة، يغلب بها الجماعة على النفس والمال والعرض؛ فهو محارب وقاطع طريق.

ويدخل في مفهوم الحراية العصابات المختلفة، كعصابة القتل، وعصابة خطف الأطفال، وعصابة اللصوص للسطو على البيوت والمصارف، ابتغاء الفتنة، واضطراب الأمن، وعصابة إتلاف الزروع، وقتل المواشي والدواب. وكلمة الحراية مأخوذة من الحرب لأن هذه الطائفة الخارجة على النظام، تعدّ مُحاربةً للجماعة من جانب، ومحاربةً للتعاليم الإسلامية التي جاءت لتُحقّق أمن الجماعة، وسلامتها بالحفاظ على حقوقها، من جانب آخر.

## الفرع الأول: تعريف القرصنة البحرية في الفقه الدولي

1- من منظور العناصر الجوهرية: اختلف الفقهاء في تقديم التعريف للقرصنة فضلا عن اختلافه حول بعض مفاهيمها القانونية فلقد عرفها "جينكر" ( بأنه إذا كانت الفكرة القائلة بأن في قمع الجريمة أداة عامة لجميع الدول والإنسانية جمعاء فإن لص البحر هو المثال الواضح إلى أعداء الجنس البشري)<sup>2</sup>.

وقد عرفها أوبن هاين بقوله: " هي كل عمل عنف غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة اخرى بنية النهب".

ومع هذا التعريف لم يحظ بموافقة فقهاء القانون الدولي جميعا فإن الاجماع الآن منعقد على اعتبار أن العمل يعد قرصنة إذا توافر فيه العناصر التالية:

- أن يكون من الأعمال الإجرامية.
  - أن ينطوي على استعمال ضد الأشخاص وضد الأموال.
  - أن يتم بقصد تحقيق غنم شخصي أو أغراض خاصة.
  - أن يتم في البحار العالية.<sup>3</sup>
- 2- من منظور عناصر الجريمة: أجمع الفقهاء في تعريفها بثلاث عناصر هامة وهي:
- أعمال اكراه موجهة إلى الأشخاص والمال.
  - أعمال يجب أن ترتكب في أعالي البحار.

فخروج هذه الجماعة على هذا النحو يُعدُّ محاربة، ومن ذلك أخذت كلمة الحراية، وكما يسمَّى هذا الخروج على الجماعة وعلى دينها حراية، انظر السيد سابق، فقه السنة، ص 238

<sup>1</sup>عمراني نادية، القرصنة البحرية وتمييزها عن الاعمال المشابهة لها، مجلة البحوث والدراسات القانونية السياسية، جامعة البليدة 2 لونيبي علي، العدد 6، سنة 2014، ص 135.

<sup>2</sup>زازة لخضر أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في القانون العام، كلية الحقوق وهران، سنة 2010/2009، ص 940.

<sup>3</sup>جمال محي الدين، القانون الدولي للبحار، دار الخلدونية للنشر، ط1، 2009، ص 207.

- أن لا تكون بوكالة مشروعة، أي أن لا تكون هذه الأعمال من ما يقره القانون الدولي والعرف الدولي.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

لا يوجد تعريف جامع مانع متفق عليه للقرصنة البحرية عند شرح القانون، ولا في الاتفاقيات الدولية، ويعود ذلك لصعوبة وضع تعريف محدد لها، حيث نجد أن هناك من اخذ بتعداد عناصرها الأساسية وسرد الأعمال التي تعد من قبيلها، وهناك من إكتفى بذكر العناصر الجوهرية فقط.

أولاً: القرصنة البحرية في معاهدة جنيف حول البحر العالي لعام 1958م.

تعتبر أول اتفاقية عالجت موضوع القرصنة البحرية في نص المادة 15 التي نصت على ما يلي:

1- أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو حجز الأشخاص أو السلب يرتكب لأغراض خاصة بواسطة ملاح أو ركاب سفينة، أو طائرة خاصة يكونون موجهها أ- في أعالي البحار ضد سفينة أخرى، أو طائرة، أو أشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها، أو الطائرة ذاتها. - .

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

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

3- و قد أضافت المادتان (16 و17) من اتفاقية جنيف التي سبق الإشارة إليها حالتين أخريين هما

<sup>1</sup> جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 208.

أ- أعمال القرصنة كما حددتها المادة 15 إذا ارتكبت بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها و تحكم في السيطرة علىها.

ب- تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة البحرية إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلا يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي حددتها المادة 15 ، و تطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال ما دامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المدنيين<sup>1</sup>.

يتضح من تعريف القرصنة في اتفاقية جنيف أنه اقتصر على ما يقع في أعالي البحار فقط ومن جانب آخر نص على تحقيق غاية خاصة بواسطة أعمال العنف والحجز والسلب بذكرها بشكل مجمل وقد شدد هذا التعريف على أعمال الاشتراك والتسهيل لاعتبارها أعمال قرصنة، كما نص التعريف على صفة الوسائط المستخدمة وتكون بإحدى الصفتين إما خاصة أو رسمية<sup>2</sup>.

#### ✓ ثانيا: القرصنة البحرية في معاهدة قانون البحار لعام 1982.

في هذه الاتفاقية جاء تعريفها متوافق في معظم عناصر مع اتفاقية جنيف 1958<sup>3</sup>.

ولقد ورد تعريف القرصنة البحرية في معاهدة قانون البحار لعام 1982 في المادة 101 التي تقابلها المادة 15 في معاهدة جنيف سالفة الذكر.

ثم أضافت المادة 102 حالة خاصة من حالات القرصنة وهي القرصنة التي ترتكبها سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها.

<sup>1</sup> اسعادي محمد، سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، 2012، ص 227.

<sup>2</sup> زازة لخضر، مرجع سابق، ص 940.

<sup>3</sup> تم تبني هذه الاتفاقية في 29 أبريل 1958 ودخلت حيز التنفيذ في 30 ديسمبر 1968.

كما أضافت المادة 103 تعريف السفينة أو طائرة القرصنة إذا كان الاشخاص الذين يسيطرون عليها ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101<sup>1</sup>.

يلاحظ أن النطاق المكاني لجريمة القرصنة هو أعالي البحار أو أي مكان يقع خارج ولاية أي دولة ساحلية وأن أعمال العنف والاحتجاز لا بد أن ترتكب إلى أغراض خاصة ، أي خاصة بطاقم أو ركاب السفينة إذا فالمقصود بالهدف العام الذي يتعارض مع الاهداف الخاصة والذي ينفي وصف القرصنة البحرية هو إذا تمت هذه الأعمال المتمثلة في العنف والاحتجاز تحقيق غلى اهداف عامة، فمثلا توجد أهداف سياسية وكذلك عسكرية بالإضافة إلى أهداف دينية كالأعمال التي يقوم بها أعضاء بعض المنظمات التحريرية الوطنية هدفهم الأسمى والجوهري هو تحقيق أهداف عامة في التحرير أو التخلص من الاستعمار<sup>2</sup>.

أما عن المشرع الجزائري فلقد نص على القرصنة البحرية ضمن الجنايات البحرية التي تمس وتنتهك نظامها البحري - نظام الملاحة البحرية - وذلك في نص المادة 519 من القانون البحري الجزائري: تعتبر أعمال القرصنة كل:

- كل فعل قانوني يتعلق بالعنف أو الحيازة أو كطل خسارة يتسبب فيها الطاقم او الركاب.  
- كل مشاركة ارادية في استعمال سفينة عندما يكون صاحبها على علم بوقائع يعرف منها أن السفينة المذكورة سفينة قرصنة<sup>3</sup>.

والملاحظ في التعريف مقارنة ما ورد في اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 في المادة 101 فإنه لم يذكر الهدف إن كان عام أو خاص ، ولم يتعرض إلى أعمال التحريض ،

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص31.

<sup>2</sup> عبد المنعم محمد داود، القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية، منشأ المعارف الإسكندرية، ط1، بدون سنة نشر، ص40.

<sup>3</sup> المادة 519 من الأمر 80/76 المؤرخ في 23/10/1976 والمتضمن قانون البحار الجزائر، الجريدة الرسمية، العدد 198/47، المعدل بالقانون 04/10 المؤرخ في 15/08/2010، عدد 46، 2010.

وبما أن الجزائر صادقت على هذه الاتفاقية فلا بد من التناسق بين النص الداخلي ونص الاتفاقية التي بطبيعة الحال تسمو عليها.

### ثالثا: القرصنة البحرية في معاهدة 1988.

لقد تناولت معاهدة 1988 الخاصة بالأعمال الغير مشروعة التي يتم اقترافها في البحار جريمة القرصنة البحرية التي ترتكب ضد السفينة في أعالي البحار واجاز مكافحتها وملاحقة مرتكبيها والقبض عليهم وتقديمهم إلى العدالة كما أكدت هذه الاتفاقية وجوب التعاون والتعزيز من جميع النواحي ويمكن تبادل المعلومات من جميع النواحي أيضا لإيجاد الحل في هذا الشأن<sup>1</sup>، كما تتدرج هذه الجريمة ضمن الجرائم التي حددتها هاته الاتفاقية لتطابق عناصرها مع عناصر الجريمة المنظمة عبر الوطن وهذا حسب اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة حيث تعد هذه الجريمة التي ترتكب من قبل جماعة ذات هيكل تنظيمي مؤلفة من ثلاث أشخاص أو أكثر موجودة خلال مدة زمنية وتعمل بصورة منظمة وبشكل الحصول على منفعة مالة، ويكون الفعل مجرم حسب الاتفاقية.

وعليه يمكننا تعريف القرصنة البحرية في ضوء ما سبق بأنها عبارة عن " اتيان أفعال غير مشروعة تتضوي على استخدام العنف ضد الأشخاص أو الأموال من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة ضد سفينة أخرى في أعالي البحار أو في منطقة خاضعة لسيادة اي دولة وذلك بغية تحقيق منافع شخصية أو اغراض خاصة<sup>2</sup>، كما نصت المادة 3 من اتفاقية روما سنة 1988 المبرمة للقضاء على الأفعال الغير مشروعة ضد سلامة الملاحة، ودخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ عام 1992 ووقعت عليها 30 دولة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>مايا خاطر، مرجع سابق، ص 272.

<sup>2</sup>عيسات راضية، مرجع سابق، ص 30.

<sup>3</sup>مايا خاطر، المرجع السابق، ص 273.

## رابعاً: القرصنة البحرية في اتفاقية 2005.

لقد تناولت هذه الاتفاقية الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، حيث تنص المادة 3 منها:

1- يرتكب اي شخص في مفهوم هذه الاتفاقية إذا قام بصورة غير مشروعة وعن عمد بما يلي الاستيلاء والسيطرة على سفينة بالقوة أو بالتهديد أو استعمال أي نمط من أنماط الاخافة.

2- ممارسة عمل من أعمال العنف ضد الشخص على ظهر السفينة.

3- أو ممارسة عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر السفينة.

4- أو تدمير السفينة أو الحاق الضرر بها.

5- أو الإقدام بأي وسيلة كانت على وضع جهاز تدمير على ظهر السفينة.

6- أو تدمير المرافق الملاحية أو الحاق الضرر بها ، أو عرقلة عملها.

7- ويرتكب أي شخص جرماً إذا قام بالتهديد بارتكاب أي من الأفعال التي نصت عليها

المادة 3 إذا كان من شأن هذا التهديد تعريض الملاحة الأمنية للسفينة للخطر.<sup>1</sup>

كما أضافت المادة 3 مكرر من نفس الاتفاقية مجموعة من الافعال التي يعتبر مرتكبها مجرماً<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> علي بن عبد الملحم، مرجع سابق، ص 42.

<sup>2</sup> انظر المادة 3 مكرر 2 ومكرر 3 من اتفاقية 2005 التي صادقت عليها الجزائر بموجب مرسوم رئاسي رقم 270/10 المؤرخ في 2010/10/03 والمتضمن للتصديق على بروتوكول 2005 لاتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية، الجرية الرسمية، عدد49، الصادرة في 2010/11/14.

**المبحث الثاني: التكييف القانوني لجريمة القرصنة البحرية.**

القرصنة البحرية ظاهرة خطيرة جدا تهدد السلم والأمن الدوليين معا، ومن ما هو متعارف عليه أن الجريمة حتى يطلق عليها هذا الوصف لا بد ولزاما من توفر أركان لها. إن ما يلاحظ على تعدد الأفعال الواردة في المواد من 14 إلى 23 من معاهدة جنيف، هو أنها تشتمل الأركان الأساسية التي استقر الفقهاء في تعريف القرصنة، كما تم تجريمها في اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من المواد 100 إلى 107.

**المطلب الأول: أركان القرصنة البحرية.**

القرصنة البحرية جريمة كاملة الأوصاف، وهي من الجرائم الدولية التي اتفق القانون الدولي على ضرورة مكافحتها، وتقوم على أركان وهي:

**الفرع الأول: الركن الشرعي في جريمة القرصنة البحرية.**

يقصد به وجود نص يجرم الفعل وجريمة القرصنة البرية مجرمة ومعاقب عليها على أساس عرفي ودولي، ومجرمة وفق لمبادئ القانون الدولي المستقرة عن طريق الاتفاقيات الدولية السالفة الذكر.

أ- التجريم على اساس عرفي: بناء على خطورة هذه الجريمة ومنذ عهود طويلة ينظر إليها العرف على اساس أنها نهب إلى الممتلكات واغتنام بحري عدواني ، ويعد القانون الانجليزي الذي أصدره الملك " هنري الثامن" سنة 1519 من اوائل القوانين الوطنية المعنية بمكافحة ومقاضاة القراصنة وبعد ذلك جاء تجريمها في اطار تعليمات لاهاي الصادرة في 29 جويلية 1899م في مادتها 147<sup>1</sup> ، ثم الاتفاقية الرابعة لها - لاهاي- الصادرة في 18 اكتوبر 1907م<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>علي ابن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص42.

<sup>2</sup>فاطمة بوخاتمي، أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية، منشورات الألفية الثالثة، جامعة وهران، 2009، ص10.

ب- التجريم في الاتفاقيات الدولية: كان تجريمها على أساس دولي رسمي بموجب اتفاقية جنيف لأعالي البحار في المواد من 14 إلى 23 وتم تجريمها بموجب اتفاقية قانون البحار لعام 1982 من المواد من 100 إلى 107 وهنا أخذت هذه الاتفاقية تجريم واسع النطاق لأن هذه الاتفاقية تعتبر دستور المحيطات<sup>1</sup>، كما تم تجريمها في اتفاقية روما 1988 والبروتوكول المكمل لها في 2005<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية

يتمثل الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية في اتيان أي عمل من أعمال العنف<sup>3</sup>، أو الاحتجاز أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو على متنها، سواء كانت تلك الأعمال غير المشروعة موجهة إلى الأشخاص أو الأموال، ولكن يشترط أن تكون هذه الأعمال أعمال عنف مرتكبة ضد السفينة وهي بدورها أداة الجريمة وبالتالي يخرج من نطاق جريمة القرصنة البحرية أي حادث اعتداء على شخص أو مال، كالقتل أو السرقة إذا كان واقعا من شخص على آخر، دون أن تكون السفينة ركن لأداة الجريمة، ويكفي لقيام جريمة القرصنة البحرية الشروع في ارتكاب الفعل المادي المكون لها ولا يشترط أن تتم الجريمة بصورة كاملة<sup>4</sup>، ويشترط أيضا لاكتمال الركن المادي أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار أو في مكان لا يخضع

<sup>1</sup> قانون البحار هو مجموعة من القوانين الدولية التي تتعلق بالمبادئ والقواعد التي تهتم بها الهيئات العامة، ولا سيما الدول، في المسائل البحرية، بما في ذلك حقوق الملاحة وحقوق معادن البحر والولاية القضائية للمياه الساحلية. وهو فرع من فروع القانون العام النظير لقانون (امارة البحر)، والتي تتعلق في كل ما يخص الاتصال البحري الخاص. إن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار والتي تختصر بالرمز "UNCLOS"، المبرمة عام 1982 والتي دخلت حيز التنفيذ في عام 1994، مقبولة عموما باعتبارها تدوينا لقانون البحار الدولي العرفي.

<sup>2</sup> ابراهيم الخليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 47.

<sup>3</sup> يقول عبد الرحمن علام في تحديد العنف "العنف لا يختلف في نطاق القانون الدولي عن نطاق القانون الجنائي الوطني فهو كل وسيلة قسرية لغل المجني عليه عن المقاومة ويدخل في نطاق أفعال العنف ضد الحياة أو الكرامة" نقلا عن عاب بن عبد الله الملحم، المرجع السابق، ص 67.

<sup>4</sup> عمراني نادية، مرجع سابق، ص 140.

إلى سيادة أي دولة، أما إذا كانت ارتكبت في الإقليم الوطني لدولة ما ، فإنها لا تعد جريمة قرصنة وإنما تدخل في الاختصاص القضائي للدولة الواقع فيها الجريمة. وهو عبارة عن الأفعال المادية المؤدية إلى النتيجة المقصودة، فهذا الركن يتكون في الأساس من ثلاث عناصر أساسية هي:

- السلوك الإجرامي
- النتيجة
- العلاقة السببية بينهم

كما تدخل الأفعال المادية في الأعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة والتمويل والتسهيل والتحريض المنصوص عليها في المادة 15 والمادة 101 من الاتفاقيتين سالفتا الذكر<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: الركن المعنوي في جريمة القرصنة البحرية

تعد جريمة القرصنة البحرية جريمة عمدية يجب أن تتوفر فيها النية لدى مرتكبها ويكفي بشأنها القصد الجنائي العام أي أن تكون أرادة الجاني قد اتجهت فعلاً لارتكاب الجريمة مع العلم بما سيترتب عليه من نتائج على أمن وسلامة الملاحة البحرية في البحار، ويرى جانب من الفقه أن ما يشترطه من ضرورة توافر القصد الجنائي الخاص أمر من شأنه اعفاء بعض الأفعال الخطرة على سلامة الملاحة البحرية من العقاب<sup>2</sup>.

ويذهب بعض الفقه الآخر ومن بينهم الدكتور حامد سلطان بأن الفعل لا يكون قرصنة إلا إذا كان الدافع لارتكابه يحقق مصلحة شخصية بقصد تحقيق الكسب والنفع الخاص، ولذلك يشترط أن تكون بنية السلب والنهب، وقد استلزمت الاتفاقيتين اتفاقية

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص33.

<sup>2</sup> رقية عواشرية، قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي، كتاب الندوة الثالثة لإدارة الكوارث البحرية، السعودية، 2015، ص55.

جنيف لعام 1958 واتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن يهدف العمل إلى تحقيق أغراض خاصة<sup>1</sup>.

### الفرع الرابع: الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية

يشترط شراح القانون الدولي أن تقع أعمال التعرض في أعالي البحار وهذا يعني لو أنه تم الاعتداء في المياه الإقليمية<sup>2</sup> لأحد الدول سواء من قبل رعاياها أو غيرهم، وسواء وقع الاعتداء لسفينة تحمل علم تلك الدولة أو تحمل علم دولة أخرى فإن جريمة القرصنة البحرية لا تتحقق حسب نص المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982<sup>3</sup>. فتعد جريمة القرصنة البحرية جريمة دولية لتوفرها على الركن الدولي ذلك استناداً في معيار المصلحة الدولية، فالجريمة تعد دولية إذا كان من شأن هذا السلوك الغير مشروع المكون لها للمساس بالمصلحة وكيان الجماعة الدولية، بينما تكون داخلية في حالة تخلف هذا الشرط المذكور آنفاً ولا جدال بأن جريمة القرصنة البحرية تمس بالمصلحة الدولية فإن آثارها تمتد إلى العديد من الدول ولا تبقى حبيسة الدولة المالكة لها وكذلك الدولة المطلة على الساحل إضافة إلى شركات السفن وإنما تتعدى إلى كيان المجتمع الدولي بأسره<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>عمراني نادية، مرجع سابق، ص141.

<sup>2</sup>المياه الإقليمية هي أكثر المناطق البحرية أهمية فطبيعتها القانونية تختلف بشكل كبير عن باقي المناطق البحرية الأخرى حيث أن سيادة الدولة الساحلية تمتد إلى البحر الإقليمي بكل ما يحتويه من مياه وقاع وباطن الأمر وتحت القاع والحيز الذي يعلو مياهه، كما أن أهميته تتبع أيضاً من كون خطوط الأساس المستخدمة لقياس عرضه تعتبر أساس كافة المناطق البحرية الأخرى، انظر الدكتور محمد هوش، القانون الدولي للبحار، منشورات الجامعة الافتراضية السورية، 2018، ص11.

<sup>3</sup>عامر جوهر، تجريم الاختطاف طلباً للفدية كمصدر لتمويل الجماعات الإرهابية، اطروحة دكتوراه، القانون الدولي الجنائي، جامعة مستغانم، 2019، ص197.

<sup>4</sup>عيسات راضية، مرجع سابق، ص34.

**الفرع الخامس: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية والجرائم المشابهة لها**

إن شيوع الحوادث ذات الخطر العام وتنوعها وتعدد أهدافها واختلاف وسائلها وطرقها، قد أدى إلى الخلط بين بعضها البعض، وعليه سوف نحاول التمييز بين القرصنة وغيرها من الجرائم والأعمال الشائعة التي يجرمها القانون الدولي.

**أولاً: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية والإرهاب.**

إن التعداد الكبير للأعمال التي يمكن وصفها بأنها إرهاب واتخاذ أشكالاً عديدة، فلقد لجأ الإرهاب إلى استخدام وسائل العلم الحديثة وتطبيقاتها في سبيل الوصول إلى أغراضهم وتحقيق مصالحهم وأهدافهم المشتركة، حيث تتعدد في السنوات الأخيرة حوادث كثيرة من بينها خطف الطائرات والاستيلاء على السفن في البحر والسيطرة على القطارات... إلخ من الجرائم الدولية كلها تتدرج تحت مظلة ووسائل الإرهاب المختلفة، سواء على الأشخاص أو الأموال<sup>1</sup>.

**ثانياً: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية واختطاف الطائرات.**

لقد أثارت حوادث اختطاف الطائرات نقاشاً في شأن القياس بين جريمة القرصنة البحرية والتي عرفت منذ عدة قرون وبين جريمة اختطاف الطائرات التي ظهرت حديثاً، فغذا جرى التسليم بإدخال اختطاف الطائرات ضمن جريمة لصووية البحر، حق لي دولة من دول العالم أن تطبق على مختطف الطائرات ما تسمح لها قواعد القانون الدولي بتطبيقه كالقبض عليهم واخضاعهم إلى قضائها الجنائي بصرف النظر عن جنسيتهم أو جنسية الطائرة أو مكان ارتكاب الجريمة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> إيناس محمد الباجي، يوسف المصري، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، المركز القومي للإصدارات القانونية، القاهرة، ط1، 2013، ص 142.

<sup>2</sup> حيثم احمد حسن الناصري، خطف الطائرات دراسة في العلاقات الدولية، المؤسسة العربية للدراسات، لبنان، ط1، 1976، ص11.

ثالثاً: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة الحرابة في الإسلام.

مقارنة بالتعريف السابق لجريمة القرصنة البحرية ومقارنتها بشروط الحرابة كم حددها فقهاء الشريعة الإسلامية- تم التطرق إليها سابقا كتعريف للحرابة- بأن القرصنة البحرية أحد صور جريمة الحرابة وهي الصورة البحرية الإسلامية للحرابة في الشريعة الإسلامية ويتبين ذلك في عدة أوجه:

- التعرض إلى الناس في مسالكهم البحرية.
- استخدام القوة والمغالبة ضد سالكي البحر.
- البعد عن الغوث.
- استهداف المال أو النفس أو العرض<sup>1</sup>.

رابعاً: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية وجريمة السرقة.

إن جريمة السرقة وإن اشتركت مع جريمة القرصنة البحرية في معنى من المعاني وهو الاستيلاء على مال الغير ظلماً وعدواناً إلا أن السرقة يشترط فيها أخذ المال خفية، أي أن هذه الجريمة لا تتطلب عنفاً ولا مجاهرة كما في جريمة القرصنة البحرية ، بل تتم السرقة في الخفاء حتى تأخذ هذا الوصف، وبذلك يمكن الجزم بإبعاد السرقة من حيز ومجال القرصنة<sup>2</sup>

خامساً: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية والجريمة المنظمة.

توضح التحليلات الأمنية في الوقت الحاضر أن القرصنة أصبحت تمارس من طرف جماعات خطيرة ، فهي ليست اجراماً مبسطاً ولكنها أصبحت تأخذ صفة التنظيم الجماعي ولديها القدرة على ارتباط بالتنظيمات الاجرامية الدولية المنظمة من خلال تبادل المعلومات وتسويق ما يتم القرصنة عليه في الاسواق العالمية، اضافة إلى ذلك حصولهم

<sup>1</sup>مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم ، ص180.

<sup>2</sup>مرتضى عبد الرحيم محمد الرحيم، نفس المرجع، ص182.

على الأسلحة العسكرية المتطورة والحديثة التي يتم استخدامها في جميع الهجمات المستهدفة<sup>1</sup>.

سادساً: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية والجهاد البحري.

تختلف القرصنة البحرية عن الجهاد البحري فالقرصنة عمل غير مشروع لا أساس له، لأن القرصان يبحر إلى حسابه الخاص وبدون إذن من السلطات في الدولة فهو في هذا قاطع طريق في الفياقي والقفار وعمله عمل فردي أو جماعي قليل، أما الجهاد البحري - يعني الغازي في البحر- فهو كالجندي المنظم يعمل تحت رقابة وإشراف سلطات الدولة وبالتالي يخضع في ذات الوقت إلى حمايتها ويكلف بالهجوم على السفن التابعة إلى دولة معينة دون الأخرى عملاً بالاتفاقيات المبرمة، فضلاً على أنه يتقاضى أجراً عن عمله من المال رجالاً الدولة<sup>2</sup>.

**المطلب الثاني: الآثار القانونية المترتبة على جريمة القرصنة البحرية.**

استقر العرف الدولي منذ اقدم العصور على ترتيب آثار قانونية لجريمة القرصنة البحرية ، والتي تتمثل على النحو التالي:

**الفرع الأول: القبض على القراصنة.**

لقد استقر العرف الدولي على أن القرصنة البحرية جريمة دولية وأن القراصنة أعداء للجنس البشري كله ففي الماضي كان يجوز إلى أي ملاح أن يقوم بتوقيفهم وتقديمهم إلى المحاكمة، واستمر الأمر على ذلك النحو حتى توقيع معاهدة جنيف لسنة 1958<sup>3</sup>، بحيث نصت هذه المعاهدة في المادة 21 أن التصدي والقبض على سفن

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص41.

<sup>2</sup> نجى بالراجح نجاه الغامدي، جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها في الفقه الإسلامي، درجة الماجستير، قسم الشريعة، السعودية، 2015، ص75.

<sup>3</sup> محمد سلامة مسلم الدويك، لقرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، ط1، 2011، ص242.

القرصنة مقرر فقط للسفن الحربية وحدها، وبالتالي لا يجوز للسفينة التجارية كما كان في الماضي القبض على القرصنة.

أما المادة 14 من نفس المعاهدة<sup>1</sup>، فإن لجميع الدول وليست للدول التي توجد السفينة قريبة من مياهها الإقليمية فحسب بل يجوز لأي دولة أن تقبض على سفينة أو طائرة تعمل بالقرصنة بغض النظر عن جنسيتها أو ما إذا دخلت سفينة القرصنة المياه الإقليمية<sup>2</sup> لدولة معينة فتكون من حق هذه الدولة الأخيرة وحدها القبض عليها ومحاكمتها وهو ما نصت عليه المادة 19 من اتفاقية جنيف لعام 1958 "يجوز لدولة أن تقبض على السفينة أو طائرة يكون القرصنة قد استولوا عليها وأصبحت تحت إشرافهم وأن تقبض على الأشخاص وتستولي على الممتلكات الموجودة عليها عندما يتم ذلك في أعالي البحار أو في أي مكان خارج نطاق الولاية القانونية لأي دولة أخرى"<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: محاكمة القرصنة

لقد استقر العرف الدولي على أن القرصنة البحرية جريمة دولية وأن القرصنة أعداء للجنس البشري كله، وأنه مباح لأي شخص أن يلاحقهم ويقبض عليهم بجميع الوسائل الممكنة.

ومن ثم فإنه بعد القبض على سفينة القرصنة يجب محاكمة كل من عليها من قرصنة نتيجة لما صدر منهم من أعمال غير مشروعة.

✓ أولاً: السلطة التي تمتلك محاكمة القرصنة:

استقر العرف الدولي على حق سلطات الدولة التي قبضت على القرصنة محاكمتهم أمام محاكمها، فالقرصان يعتبر مجرماً في حق الدول لأن القرصنة تجرد السفينة

<sup>1</sup> انظر المادة 14 من اتفاقية جنيف 1958.

<sup>2</sup> المياه الإقليمية هي مياه البحار والمحيطات التي تمتلك دولة ما حق السيادة عليها وتتضمن هذه الحقوق التحكم في الصيد والشحن البحري واستثمار المصادر البحرية واستغلال الثروات الطبيعية وتتضمن كذلك مياهها الداخلية.

<sup>3</sup> محمد سلامة مسلم الدويك، مرجع سابق، ص 244.

والقرصان من الجنسية<sup>1</sup>، كما أن مجلس الأمن الدولي أصدر ما لا يقل عن 12 قرار في هذا الصدد لمحاكمة القراصنة في منطقة الصومال كما رأى الاتحاد الأوروبي بأن يمكن تسليم الموقوفين إلى الصومال أو إلى أي دولة مجاورة ، شريطة اعطاء ضمانات بإعدامهم أو إساءة معاملتهم ، وطلبوا القرار من الأمين العام أن يواصل بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة التشاور مع الصومال ودول المنطقة التي لها الاستعداد إلى انشاء محاكم من أجل مكافحة جريمة القرصنة مع توفير المساعدة في تشغيل هذه المحاكم وتفعيلها<sup>2</sup>.

#### ✓ ثانياً: القانون الذي يطبق على القراصنة.

لا يجوز إلى القراصنة المطالبة بمحاكمتهم وفقاً لقانون علم السفينة أو قانون جنسيتهم، لأن جريمة القرصنة البحرية تجرد السفينة والقرصان من الجنسية، إذا القانون الواجب تطبيقه هنا على القرصان والسفينة سواء هو قانون الدولة الحاجزة ، أي الدولة التي قبضت على سفينة القرصنة ومحاكمتهم أمام قضائها وهي التي لها تحديد العقوبة المقررة للقرصنة وفقاً لقانونها الداخلي المخول لذلك<sup>3</sup>.

#### ✓ ثالثاً: العقوبة المقررة للقرصنة البحرية لجريمة

قديمًا كانت الشعوب تعاقب على جريمة القرصنة البحرية بالإعدام شنقاً وتعليق القرصان على سارية السفينة، أما الشريعة الإسلامية فهي تعاقب عليها بالقطع من خلاف في حالة السلب وحدها وبالقتل والصلب في حالة السلب المقترن بالقتل، أما في العصور الحديثة فكانت تعاقب الدول التي تقبض على القراصنة بعقوبات شديدة تتراوح بين الأشغال الشاقة والإعدام بالإضافة إلى مصادرة السفينة ، أما الأموال المنهوبة وثبتت ملكية أصحابها فيجب ردها إليهم، لأن اغتصاب مال الغير عن طريق القرصنة لا يسقط عن

<sup>1</sup> بهجت عبد الله قائد، مرجع سابق، ص 41.

<sup>2</sup> ايناس محمد الباجي، مرجع سابق، ص 42.

<sup>3</sup> بهجت عبد الله قائد، نفس مرجع سابق، ص 42.

المالك الشرعي، وبعض الدول تعطي من قبض على القرصان نسبة مأوية من قيمة البضاعة التي ترد ، وكانت هذه النسبة 8.1% بالنسبة إلى القانون البريطاني، ثم أصبحت 1.5% بشرط أن يطلبها صاحب الحق فيها خلال فترة معينة<sup>1</sup>.

#### ✓ رابعاً: الضمانات المقررة لحماية السفن من التعسف

استقر العرف والفقهاء الدوليين أنه في حالة القبض على سفينة تجارية بحجة أنها من سفن القرصنة البحرية ثم تبين أنها ليست سفينة قرصنة أن لهذا الأخير الحق في التعويض ويزداد مبلغ التعويض إذا اكتشفت الدولة بمجرد القبض على السفينة وتفتيشها أنها ليست سفينة قرصنة وتمادت هذه الدولة في إجراءاتها وتعسفها وعاقبت السفينة وطاقتها بغير وجه حق<sup>2</sup> وفي هذه الحالة تلتزم الدولة التي باشرت إجراءات القبض والمحاكمة بتعويض الدولة التي تتبعها السفينة المتهمه بارتكاب القرصنة البحرية دون وجه حق عن جميع الأضرار المادية والأدبية التي لحقتها ولحقت السفينة وركابها وهذا ما نصت عليه المادة 22 من معاهدة جنيف 1958 بالتعويض عن ما لحقها من خسارة وعن ما فاتها من كسب وما لحقها من تلف<sup>3</sup>.

#### الفرع الثالث: آثار القرصنة البحرية على الأمن البحري.

تشكل القرصنة البحرية اعتداء على مبدأ حرية الملاحة البحرية في البحار، ولهذا فلقد اتفقت الدول على محاربتها وتعقب القراصنة حتى استقر في هذا الشأن العرف الدولي. إذ أن للقرصنة البحرية آثاراً مساوية خطيرة على عدة قطاعات منها الاقتصاد العالمي والتجارة والنقل البحري، بالإضافة إلى الأضرار البيئية التي هي أساس الملاحة البحرية.

<sup>1</sup> بهجت عبد الله قائد، المرجع السابق، ص43.

<sup>2</sup> محمد سلامة مسلم الدويك، مرجع سابق، ص148.

<sup>3</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص43.

• أولاً: تأثير القرصنة البحرية على الاقتصاد العالمي.

إن لتزايد عمليات القرصنة البحرية انعكاسات اقتصادية هامة تتمثل فيما يصيب الضحايا من أضرار وخسائر بحيث تقدر قيمة ما تحمله ناقلات البترول بملايين الدولارات فمثلا تقدر حمولة الناقلة البترولية السعودية العملاقة "سيروز ستار" ب100 مليون دولار وهذا من شأنه أن يؤثر على اسعار البترول مما يؤدي إلى أزمة اقتصادية عالمية<sup>1</sup>، كما تكلف القرصنة البحرية الاقتصاد العالمي والشركات الكبرى مبالغ باهظة مباشرة وغير مباشرة.

فالمباشرة تتمثل في مبالغ الفدية المقدمة للقرصنة فلقد بلغ متوسط الفدية من 3.4 إلى 5.4 مليون دولار بين عامي 2009 و2010.

فعلي سبيل المثال تم دفع مبلغ 9.5 مليون دولار للإفراج عن ناقلة النفط الكورية سنة 2010 سماهودرين إلا أنها يخالف لائحة مجلس الأمن 1904 التي أقرها في 2009/12/17<sup>2</sup>، كما أن الجزائر تبنت نفس الموقف حيث أكدت على لسان وزير العدل أن الجزائر طلبت تجريم دفع الفدية.

فالمبالغ الغير المباشرة تتمثل في اعتماد العديد من الدول على شركات أمن خاصة ومن أهمها نجد **blackwater** الأمريكية وشركة **erinyes** البريطانية<sup>3</sup>.

• ثانياً: مخاطر القرصنة على التجارة الدولية والنقل البحري العالمي.

يلعب النقل البحري دوراً بارزاً في مجالات الاستراتيجية حيث يتم نقل ما يزيد عن 90% عن التجارة الخارجية للأقطار النامية عن طريق البحر، فالنقل البحري يلعب

<sup>1</sup> وإلى الإشارة فإن رغم تشدد المجتمع الدولي في مواجهة القرصنة عقب قضية Achille Lauro إلى أن هذه الظاهرة لم تختفي تماماً فقد قام 50 قرصانا في 23 ماي 1986 بمهاجمة سفينة فرنسية كانت تنقل منتجات غذائية الى سيراليون وجرح فيها بحار فرنسي كما تعرض يخت فرنسي في 1986/04/04 إلى عمليات سطو ونهب بالقرب من جزر مادانا والفلبين حيث تمكنوا من الاستيلاء على مبلغ 70 ألف دولار انظر زازة لخضر، مرجع سابق، ص 947.

<sup>2</sup> انظر لائحة قرار مجلس الأمن رقم 1904 التي أقرها في 2009/12/17.

<sup>3</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص 61.

دورا هاما في تسهيل تبادل السلع والمواد، كما يتميز النقل البحري بأنه من أفضل وسائل النقل في العالم خاصة غذا تعلق بالمسافات الطويلة والبعيدة وافتقار أية دولة لوسائل النقل البحري يؤدي إلى عرقلة التطور الاقتصادي لديها ويقلل من فرصة منافسة منتجاتها في السوق العالمية<sup>1</sup>.

فالقراصنة البحرية في الوقت الحاضر تشكل خطرا على النقل البحري العالمي، حيث أنها تتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقناة السويس الذي يعد أحد أهم طرق الملاحة في العالم حيث تعبر حوالي 20 ألف سفينة سنويا، كما يتم من خلاله نقل النفط من الشرق الأوسط، كما أن انتشار هذه العمليات يمكن أن يدفع العديد من السفن إلى تحويل مسارها عبر طريق رأس الرجاء الصالح وهذا من شأنه أن يضر بالاقتصاد العالمي<sup>2</sup>.

كما تؤثر القرصنة البحرية أيضا على قطاع التأمين، حيث نلاحظ ارتفاع أقساط التأمين في الممرات الخطيرة إلى 10 أضعاف عن ما كانت عليه قبل انتشار هذه الأعمال، كما وقد بلغت الخسائر التي تكبدتها التجارة الدولية في العقد الماضي نتيجة إلى عمليات القرصنة البحرية نحو مليار دولار في حين تشير الدراسات إلى أن القرصنة البحرية تكلف العالم سنويا حوالي نحو 25 مليار دولار<sup>3</sup>.

#### • ثالثاً: أخطار القرصنة على البيئة البحرية.

لجريمة القرصنة البحرية آثار بيئية خطيرة جدا، حيث أنها تهدد سلامة البيئة البحرية وهذا عن طريق انسكاب كميات ضخمة من النفط في المياه في حالة تعرض حاملات النفط العملاقة لعمليات قرصنة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> علي بن عبد الله الملحم، مرجع سابق، ص 85.

<sup>2</sup> حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 90.

<sup>3</sup> محمد سلامة مسلم الدويك، مرجع سابق، ص 50.

<sup>4</sup> وتعتبر حادثة السفينة tonny canyon حدثا بارزا أثار اهتمام المجموعة الدولية وانباه الرأي العام وتتلخص هذه الوقائع أن هذه السفينة تعد ناقلة نفط تحمل علم ليبيريا جنحت في 1967/03/18 عند الصخور السبعة الواقعة في إقليم

كما تتأثر البيئة البحرية باستعمال القرصنة لأسلحة الثقيلة وعالية التفجير والتي تؤدي إلى اشعال النيران في الحاويات العملاقة واغراقها وأي من هذه الأخطار التي قد تؤدي إلى كوارث بيئية تدمر الحياة البحرية<sup>1</sup>.

---

بريطانيا وتسرب منها ما يقارب 60 الف طن من زيت في البحر أدى الى اصابة السواحل البريطانية والفرنسية على السواء بتلوث بلغت قيمة خسائره في نظر الحكومة البريطانية بـ3 مليون جنيه استرليني وبعدها تبين أن وسائل الوقاية والانقاذ فشلت أمام الكارثة عملت بريطانيا إلى قصف الناقله وتفجيرها وكثرت الأسانيد التي رددتها ووسائل الإعلام على لسان الحكومة البريطانية تارة باسم الدفاع عن النفس ومعظمها أن الضرورة حتمت على بريطانيا فعل ذلك فلقد استغرب الملاحظون والفقهاء مسلك بريطانيا هذا وأكثر منه تبريرها هذا فضلا عن أن اللجنة القانونية الاستشارية للمجلس الأوروبي في تقريرها المقدم في 1967/04/27 بأن تصرف بريطانيا بتفجير الناقله قرصنة محضة، أنظر زازة لخضر، حماية المدنيين من القانون الدولي الإنساني إلى التدخل والمسؤولية عن الحماية، دار الضحى للنشر والاشهار، الجلفة، ط1، 2017، ص247.

<sup>1</sup>حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص 50.

## ونخلص في فصلنا هذا إلى:

تحل القرصنة البحرية اليوم انتباه العالم بأنها أصبحت ظاهرة سلبية على المجتمع الدولي بأسره، لقد كانت القرصنة البحرية قديماً مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بحركة التجارة البحرية ولكن القضية اليوم تختلف من حيث البحث عن إيجاد قواعد قانونية لم تكون موجودة في تلك الحقبة تحرم وتمنع بشكل صريح جريمة القرصنة. إذ تناولتها أحكام قانون البحار الاتفاقية العامة أو اتفاقية جنيف بالتجريم فعلاً فلقد جعلت منها جريمة دولية وأمكنت إلى الدول بشأن قمعها واختصاصها عالمياً أي يجوز لأي دولة أن تلقي القبض على سفينة قرصنة في أي منطقة من أعالي البحار وتحاكمها وفق قوانينها الداخلية وتوقع عليها الجزاء المناسب حسب قوانينها الداخلية. غير أنه تخصيص منطقة أعالي البحار بهذا الحكم لا ينفي ابداً ومن باب أولى وقوع القرصنة في يد الدولة الساحلية باقترابهم من سواحلها ومرورهم بمياهها الإقليمية فاختصاصها أكيد و لا لبس فيه ، ذلك أن ما هو جائز بالنسبة إلى أعالي البحار يكون كذلك جائز من باب أولى على المياه الإقليمية للدولة الساحلية.

## الفصل الثاني:

سبل مكافحة وتحديات القرصنة  
البحرية وأثرها على التجارة الدولية

نتيجة للتقدم المذهل في كافة مجالات الحياة الدولية الأمر الذي أدى إلى ميلاد نسق جديد من القواعد القانونية لتواكب هذه التغيرات وتسد النقص والقصور الذي اعترى قواعد القانون الدولي السابقة في مواجهة تلك التغييرات وتعد مشكلة القرصنة البحرية باعتبارها ظاهرة دولية تشغل بال المجتمع الدولي ولا يمكن للدول بجهودها الانفرادية القضاء على جريمة القرصنة البحرية نتيجة للتطورات الهائلة والتكنولوجيا العالية.

كان لزاما البحث على حلول جذرية لها، ولهذا بذلت الهيئات الدولية والإقليمية العديد من الجهود لمكافحة هذه الجريمة التي باتت تشكل خطر حقيقي يهدد حركة التجارة العالمية والملاحة البحرية بالرغم الوجود العسكري المكثف والمدعم بالقرارات وذلك لوجود عدة عوائق قانونية وميدانية حالت دون القضاء عليها.

ونتناول في هذا الفصل المبحث الأول المعنون بالآليات والعوائق للحد من جريمة القرصنة البحرية، والمبحث الثاني المعنون بتأثير جريمة القرصنة البحرية على التجارة الدولية مع دراسة حالة بلد الصومال.

### المبحث الأول: الآليات وعوائق للحد من جريمة القرصنة البحرية

يوماً بعد يوم تزداد التهديدات الإقليمية والدولية في البحر حتى أصبحت القرصنة البحرية الظاهرة الأكثر قلقاً إلى المجتمع الدولي حيث تعطل القرصنة حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية وتهدد حياة وممتلكات الناس في كثير من دول العالم. مما يترتب على ذلك تكلفة بشرية وتجارية واقتصادية باهظة الثمن لهذا كان يجب على الدول اتخاذ العديد من التدابير الوقائية لتجنب الوقوع فيها، كما أنه بات من الضروري أن تبذل الدول منفردة أو مجتمعة جهودها للقضاء على هذه الظاهرة.

### المطلب الأول: الآليات الدولية والإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية.

على الرغم من التقدم الحضاري الكبير ووجود منظمات دولية ومحاكم وقوانين دولية ووسائل رصد ومراقبة فائقة القدرة إلا أن أعمال القرصنة البحرية عادت لتطفوا على السطح من جديد في بعض الأماكن التي غالباً ما تنتشر فيها حركة التجارة ولكنها تعد نقطة عبور ومناطق استراتيجية.

### الفرع الأول: الآليات الدولية للحد من جريمة القرصنة البحرية

نظراً لاستفحال جريمة القرصنة البحرية وتهديدها لأمن وسلامة الملاحة البحرية بعد أن طالت حق السفن الناقلة للمساعدات الإنسانية، لم يتوان أعضاء المجتمع الدولي في بذل الجهود لمنع وقمع هذه الجريمة.

#### • أولاً: دور منظمة الأمم المتحدة

أ- الاتفاقيات الدولية: عملت الهيئة الأممية وبعد أن وضعت الحرب أوزارها على ارساء دعائم الأمن والسلم الدوليين بتكوين لجنة القانون الدولي والذي كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار،<sup>1</sup> وتمخض عنها اقرار اتفاقية جنيف عام 1958 وقد انصبت هذه الاتفاقية على أعالي البحار وأحكام القرصنة البحرية الذي يعتبر أول تقنين دولي رسمي

<sup>1</sup> رقية عواشيرية، مرجع سابق، ص 55.

في مواجهتها والتي كُفِت جريمة القرصنة البحرية على أنها جريمة دولية بعد جرائم الحرب، ثم استمرت هذه الجهود حتى اقرار اتفاقية الأمم المتحدة إلى قانون البحار الشاملة في 1982 حيث تناولت هذه الاتفاقية موضوع القرصنة البحرية وكيفية التصدي لها من المادة 100 إلى المادة 110 كما أقرت المادة 100 على تعاون الدول في قمع القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية أي دولة، حيث كانت القاعدة المتفق عليها أن السفينة في أعالي البحار تخضع إلى دولة علمها، فقد استقر العرف على اعتبار سفينة القرصنة سفينة لا جنسية لها ويجوز لأي سفينة في أعالي البحار أن تطارد سفينة القرصنة وتقبض عليها لاتخاذ الاجراءات القانونية<sup>1</sup>.

كما أقرت المادة 105 أنه يجوز لكل دولة في أعالي البحار أن تضبط سفينة القرصنة بما فيها من ممتلكات وعلى الدولة التي قامت بالحجز أن تقرر ما يفرض من العقوبات حسب قانونها الداخلي كما أن لها أن تحدد الاجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات او الممتلكات مع مراعاة حقوق الغير من التصرف بحسن النية، ولا يجوز حسب المادة 107 أن تنفذ عمليات الضبط بسبب القرصنة إلا سفن حربية أو طائرات عسكرية أو تحمل علامات تدل على أنها في خدمة حكومية أو مأذون لها ذلك<sup>2</sup>.

✓ دور اتفاقية الأعمال الغير مشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية لعام 1988. حيث أكدت الاتفاقية على أهمية تعزيز التعاون في ميدان استنباط واعتماد اجراءات فعالة وعملية لتلقي الأعمال الغير المشروعة ضد الملاحة البحرية ومعاقبة مرتكبيها، حيث جاءت هذه الاتفاقية لمعالجة القصور في اتفاقية الأمم المتحدة، وجرا تعديل هذه الاتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الاعمال الغير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية لعام 2005.

<sup>1</sup>رقية عواشرية، مرجع سابق، ص 56.

<sup>2</sup>فاطنة بوخاتمي، مرجع سابق، ص 16.

## ب- دور المؤتمرات الدولية.

تم عقد العديد من المؤتمرات الدولية لتعزيز جهود مكافحة القرصنة البحرية.

• **المؤتمر الدولي نيروبي في 10 ديسمبر 2008:** شهدت العاصمة الكينية نيروبي انطلاق أعمال أول مؤتمر دولي حول القرصنة البحرية حول الصومال بمشاركة 40 دولة في وضع اطار قانوني يسهل توقيف القراصنة وملاحقتهم في الدول الساحلية المجاورة في ظل غياب أي نصوص دولية بخصوص اعتقالهم ومحاكمتهم ولقد تبنى المؤتمر وثيقة استراتيجية تضمنت "تسهيل القبض على القراصنة ومحاكمتهم، ضرورة العمل في المدى القصير على رفع امكانيات وطاقت البلدان في المنطقة لتسهيل قدرتها في القبض على القراصنة، تأييد المؤتمرات والجهود الدولية والإقليمية"<sup>1</sup>.

• **غرفة الملاحة الدولية (ICS):** تهتم هذه الغرفة بالأمور القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية كما تعني بحماية البيئة وتساهم كونها جهة استثمارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، فقد اصدرت العديد من الدلائل على أماكن حدوث القرصنة البحرية وكيفية منعها ومكافحتها في العديد من المؤتمرات لمكافحة القرصنة<sup>2</sup>.

• **مدونة سلوك جيبوتي:** وقت 09 دول افريقية في عام 2009 على قانون سلوك اقليمي يهدف إلى قمع النهب المسلح للسفن بمحاذاة سواحل الصومال وفي خليج عدن وتنص هذه المدونة أن تراجع الدول الموقعة تشريعاتها الداخلية بما يكفل بإقرار قوانين رادعة لمنع نهب السفن وتجريم القرصنة وغير من الجرائم ذات الصلة لها، وانشاء مركز اقليمي للتدريب البحري والتوثيق بجمهورية جيبوتي، حيث وضع حجر الاساس لها في 2011 بشأن مكافحة القرصنة وتغطي قضايا مثل ربط الدوائر القانونية الخاصة بالقانون البحري الذي يندرج انشاء هذا المركز في اطار جهود المنظمة البحرية الدولية الهادفة إلى

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص96.

<sup>2</sup> للاطلاع على أهم الاجراءات الدولية المتخذة لمواجهة اعمال القرصنة، ص 14 على الموقع:

[www.arwikisource.org/wiki](http://www.arwikisource.org/wiki)

المكافحة، وأكد المؤتمر أيضا صعوبة القضاء على ظاهرة القرصنة البحرية مؤيدا بذلك الجهود الدولية والإقليمية وحتى العمليات العسكرية<sup>1</sup>.

### • دور البوليس الدولي انتربول في مكافحة القرصنة البحرية:

حاولت المنظمة الدولية للشرطة الجنائية الانتربول القيام بالعديد من المحاولات للحد من هذه الظاهرة خاصة في القرن الإفريقي، حيث تناول قرار نوفمبر 2011 الإعراب عن القلق الشديد من تزايد أعمال القرصنة في الساحل الصومالي، الإقرار بأن هذه الجريمة عابرة للحدود، دعم المنظمة عبر تقديم مساهمات مالة طوعية وانتداب موظفين مختصين، وكذلك تعيين موظفين مختصين للمساعدات في تحقيقات الأدلة الجنائية في مسرح جرائم القرصنة البحرية، تقاسم المعلومات المتعلقة بالقرصنة البحرية من خلال تعميم نشرات الانتربول<sup>2</sup>.

اضافة إلى النشرات الإعلامية رقم 41 / 2012 حيث أقر الانتربول هذه النشرة بشأن تبادل المعلومات ومنظمة حلف الشمال الأطلسي بتعزيز وتحقيق في أعمال القرصنة، كان الاتفاق الحاصل في ليون الفرنسية مع منظمة حلف الشمال الأطلسي يهدف إلى تبادل المعلومات وكذلك الاتفاق بدعم المكافحة واعتماد الاتحاد الأوروبي كذلك في 2010 اجراء يتيح شبكة الانتربول<sup>3</sup>.

### ج - الجمعية العامة:

اثر الارتفاع في وتيرة الاعمال والسطو المسلح والقرصنة البحرية خصوصا قبالة سواحل الصومال قلقا بالغاً لدى الجمعية العامة فلقد اصدرت في 04ديسمبر 2009 قرارا شاملا بشأن المحيطات وقانون البحار الذي يحتوي على أحكام كثيرة من بينها حث الدول

<sup>1</sup>منى سليمانى، مشكلة القرصنة البحرية في العلاقات الدولية، جامعة بسكرة، مذكرة تخرج لنيل شهادة الماستر، سنة 2016، ص84.

<sup>2</sup>حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص133.

<sup>3</sup>حسام الدين بو عيسى، نفس مرجع سابق، ص134.

الأعضاء على ادراج القرصنة البحرية في قوانينها الوطنية وذلك لتسهيل الاعتقال ومحاكمة القرصنة البحرية المشتبه بها<sup>1</sup>.

#### د: قرارات مجلس الأمن

أصدر مجلس الامن الدولي وفقا للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة بشأن حفظ الأمن والسلم الدوليين وتفويضه في اتخاذ التدابير اللازمة لمنع وعدم الاخلال بها مجموعة من القرارات.

• قرار مجلس الأمن 1814 الصادر بتاريخ 15 ماي 2008: يعتبر هذا القرار قراراً تمهيدي بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية حيث ركز على جوانب الحالة السياسية وحالة حقوق الانسان في الصومال وأكد على دعمه المساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الانسانية ويهيب هذا القرار بالدول والمنظمات الإقليمية التي اتخذت الاجراءات لحماية السفن والمشاركة في نقل وايصال المساعدات الانسانية إلى الصومال.

• قرار مجلس الأمن 1816 الصادر بتاريخ 2008/06/02: لقد جاء قرار مجلس الأمن في سياق التأكيد أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية وأعالي البحار قبالة السواحل تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، ومن ناحية أخرى يقرر مجلس الأمن أنه يجوز لمدة 06 أشهر باعتبار من تاريخ هذا القرار أن تقوم الدول بالدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر ويجوز استخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع أعمال القرصنة<sup>2</sup>

• قرار مجلس الأمن رقم 1838 الصادر بتاريخ 2008/10/07: جاء هذا القرار لإعطاء شرعية لحماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمية إلى الاتحاد الأوروبي وهو بدوره

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص86.

<sup>2</sup> حاشي عسبلي فيدو، مرجع سابق، ص142.

عليه انشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية التي تقوم بها بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي قبالة سواحل الصومال.

• قرار مجلس الأمن رقم 1846 الصادر بتاريخ 2008/12/02: فلقد جاء ليرحب بمبادرات التي اتخذها كل من الإتحاد الروسي واسبانيا الدنمارك فرنسا كندا المملكة المتحدة الهند هولندا الولايات المتحدة والمنظمات الإقليمية والدولية لمكافحة القرصنة البحرية كما شمل هذه الترحيب ترحيب حلف الشمال لأطلسي والاتحاد الأوروبي<sup>1</sup>.

• قرار مجلس الأمن رقم 1851 الصادر في 2008/12/16: الذي أجاز إلى الدول والمنظمات باتخاذ جميع التدابير المناسبة في الصومال والعمل على تقديم من يستخدمون هذه الأراضي للتدابير أو التسهيل أو ارتكاب جرائم القرصنة البحرية والسطو المسلح إلى العدالة.

• قرار مجلس الأمن رقم 1918 الصادر في 2010/04/27: لقد اشاد مجلس الأمن بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم القرصنة البحرية ومحاكمتهم في محاكم وطنية بما يتفق وأحكام القانون الدولي المعمول به<sup>2</sup>.

من خلال تتبع هذه القرارات الستة نكتشف أن مجلس الأمن طرح العديد من الجوانب المتعلقة بموضوع القرصنة البحرية ولكنه خطى خطوات خطيرة اتسمت كما يلي:

✓ سوى مجلس الأمن بين اعالي البحار وبين المياه الإقليمية الصومالية بالنسبة إلى حرية حركة السفن الحربية.

✓ طلب مجلس الأمن من الدول والمنظمات المعنية أن تتعقب سفن القراصنة داخل المياه الإقليمية الصومالية.

<sup>1</sup>حسام الدين بو عيسى، القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية-أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه، جامعة باتنة، قسم الحقوق، 2013، ص131.

<sup>2</sup>عيسات راضية، مرجع سابق، ص90.

✓ أجاز مجلس الأمن إلى تلك الدول والمنظمات الدخول إلى الأراضي الصومالية واتخاذ جميع التدابير<sup>1</sup>.

#### هـ: جهود مجلس التجارة والتنمية التابع إلى الأمم المتحدة

ساهمت هيئة الأمم المتحدة من خلال المؤتمرات التجارية والتنمية في دراسة اسباب وعوامل تفشي ظاهرة القرصنة البحرية وسبل معالجتها، فمنذ عام 1982 ومن خلال الدورة العاشرة عمل المجلس على تعيين فريق دولي متخصص في وسائل مكافحة الاحتيال والغش التجاري والقرصنة البحرية وعمل على وضع مدونة نموذجية تسترشد بها الدول النامية عند وضع تشريعاتها الداخلية التي تعالج ذلك<sup>2</sup>.

#### ✓ ثانياً: دور المنظمات الدولية المتخصصة.

أ- دور المنظمة الدولية البحرية (OMI) تم انشاؤها في عام 1958 تهدف إلى تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها وأبدت اهتماماً كبيراً في حوادث القرصنة البحرية منذ 1980 بتشكيل مجلس لها يضم 18 دولة إضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى.

كما أنشأت المنظمة في 1974 لجنة السلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والاحصائيات حول الظاهرة وأماكن وجودها، ففي 1986 أصبحت هذه المنظمة بمتابعة التقارير مع الدول المتعرضة سفنها إلى القرصنة البحرية إلى إصدار المنشور رقم 17 الذي يحث الحكومات والهيئات على تسخير الامكانيات لمكافحة القرصنة البحرية.

<sup>1</sup>فاطمة بوخاتمي، مرجع سابق، ص 21.

<sup>2</sup>عيسى راضية، مرجع سابق، ص 91.

وفي عام 1993 أصدرت لجنة السلامة البحرية منشورين رقم 622 يتضمن توصيات للحكومات لمنع ومكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن والثاني يحمل رقم 623 موجه إلى إرشادات لملاك السفن ومستغلي السفن<sup>1</sup>.

وفي عام 2000 أصدرت اللجنة منشور رقم 968 الذي يحدد اجراءات طلب المساعدة وكتابة بلاغات عن حوادث القرصنة، اقرت على جميع السفن يجب أن تحمل على ظهرها أجهزة ملاحية مربوط بالأقمار الصناعية الجديدة (AISS) ضمن ربط شبكة بحري عنكبوتي (GMDSS) مهمة هذا الجهاز هو الرصد عن بعد لجميع بيانات السفن وتبادل المعلومات مبينا بيانات كاملة عن السفينة من اسم ونوع مباشرة بالأقمار الصناعية، حيث تعتبر هذه الاتفاقية سارية المفعول ابتداء من 2004/11/31م.

#### ب- دور غرفة الملاحة الدولية

تهتم هذه الغرفة بالأمر القانوني والتشغيل الخاص بالسفن التجارية كما تهدف إلى حماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، فلقد أصدر الدليل عن أماكن انتشار وحوادث القرصنة البحرية وكيفية منعها ومكافحتها.

#### ج - دور الاتحاد الدولي لعمال النقل:

تأسس هذا التنظيم سنة 1897 حيث يضم 621 نقابة نقل تجاري ويمثل حالي 138 دولة وله مساهمات واسعة في مجال مكافحة القرصنة إذا قدم الكثير من الاقتراحات للمنظمات الدولية البحرية أهمها:

- اقتراح انشاء قوة بحرية لمكافحة القرصنة البحري
- اقتراح ايقاف التعامل التجاري مع الدول التي لا تبدي استعدادا لمكافحتها<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>بوخميسي وناسة -النظام القانوني إلى السفينة في القانون البحري الجزائري، مذكرة تخرج لنيل شهادة ماجستير، جامعة وهران، 2012، ص115.

<sup>2</sup>فاطمة بوخاتمي، مرجع سابق، ص17.

كما اتخذ في 2004 خطوة هامة في مجال تعزيز الاجراءات الأمنية من خلال اعتماد نظام جديد لتحديد الهوية يعرف بالبيولوجية الإحصائية وقد شمل نحو مليون و200 عامل بحري، يعتمد هذا النموذج على تحويل بصمتين من اصابع البحار إلى رمز دولي موحد يثبت على وثيقة البحار الذي اعتمدت به المنظمة في جوان 2003<sup>1</sup>.

#### د- دور مركز الإبلاغ عن حالات القرصنة في كوالالمبور:

تم انشاؤه في عام 1995 نظرا لتزايد أعمال القرصنة البحرية في جنوب شرق آسيا ومدى الخسائر التي تعرضت لها السفن، اقترح المكتب البحري الدولي الذي يتبع غرفة التجارة الدولية تأسيس مركز إقليمي للمنطقة لمكافحة القرصنة البحرية وهذا بعد اجراءات ومباحثات مع الحكومات بالمنطقة، ويقوم بإصدار نشرات وتقارير على فترات مختلفة أسبوعية وشهرية ونصف سنوية عن حوادث القرصنة فلقد اصبح هذا المركز يشكل همزة وصل فعالة لا غنى عنها في مجال محاربة القرصنة البحرية<sup>2</sup>.

#### هـ - دور القوات البحرية الدولية:

• **قوة المهام المشتركة 150 مقرها الحفير البحرين:** أنشأت في عام 2002 وبدا العمل بها في عام 2006 يعمل تحت تحالف 25 دولة وهي قوات قومها نحو 30 سفينة عسكرية متعددة الجنسيات تحت قيادة الأسطول البحري الخامس تماشيا مع القرارات الصادرة عن الأمم المتحدة ويهدف إلى حماية أمن الملاحة البحرية العالمية وتأمين حرية الملاحة لجميع الدول وتسيير دوريات في المياه الدولية المطلة قبالة السواحل الصومالية ومنطقة بحر العرب.

• **قوات التحالف المشتركة ومقرها جيبوتي:** هي قوة بحرية قوامها نحو 30 سفينة عسكرية متعددة الجنسيات تم إنشاؤها في 2009 تحت قيادة قوات التحالف البحرية، تعمل

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص75.

<sup>2</sup> عيسات راضية، نفس مرجع سابق، ص 95.

في منطقة خليج عدن والساحل الشرقي للصومال، تتولى تسيير دوريات أمنية بحرية لمراقبة السفن التجارية العابرة عبر المنطقة، وهذا دعماً لقرارات المنظمة البحرية الدولية (IMO)<sup>1</sup>.

• القوة البحرية للاتحاد الأوروبي عمليات أتلانتا: تم إطلاقها بتدعيم قرارات مجلس الأمن 1814 / 1816/1836/1846 التي صدرت في 2008 يشارك في هذه العملية 8 دول هي ألمانيا بلجيكا إسبانيا فرنسا اليونان هولندا بريطانيا والسويد إلى تدعيم وتسهيل العبور في خليج عدن و قبالة السواحل الصومالية وهي مهمتها في حماية الفن وبرنامج الأغذية العالمية والاتحاد الإفريقي حيث وسعت نطاقها في عام 2018 ليشمل المياه الداخلية للأراضي الصومالية<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: الآليات الإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية

يمكن تعريف الجهود الإقليمية بأنها: "عبارة عن مجموعة من التدابير أو الإجراءات التي تتخذ من قبل مجموعة من الدول التي تكون متجاورة مع بعضها البعض، وتنفذ تلك التدابير على طريق اتفاقيات أو معاهدات إقليمية متعددة الأطراف أو ثنائية الأطراف"<sup>3</sup>.

✓ أولاً: الجهود العربية: تمثلت هذه الجهود في:

✓ جامعة الدول العربية: حيث اهتمت بهذا الموضوع ولعل أبرز هذا الاهتمام في إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 والتي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب وتخضع إلى حكم الاتفاقية، كما اعتمدت جامعة الدول العربية دور استثنائي لمجلس السلام والأمن العربي في القاهرة في 04/10/2008 لبحث مسألة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية والدعوة إلى التعاون بين حكومة الصومال، حيث تبرز هذه الجهود من خلال رفض تدويل أزمة القرصنة في منطقة القرن الإفريقي

<sup>1</sup> للاطلاع على أهم الإجراءات الدولية المتخذة لمواجهة أعمال القرصنة البحرية الدولية، ص 15. الموقع تم ذكره.

<sup>2</sup> فاطمة بوخاتمي، مرجع سابق، ص 17.

<sup>3</sup> علي بن عبدالله الملحم، مرجع سابق، ص 115.

كما كرست مضاعفة جهودها في ذلك واستدعت الدول المطلّة على البحر الأحمر من أجل معالجة هذه الأزمة على أساس أن تلك الدول هي المسؤولة عن التأمين وحماية الممرات والمسالك المائية<sup>1</sup>، فلقد تلخص هذا الاجتماع على النقاط التالية:

• تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الجريمة والحيلولة دون امتداد وانتشار هذه الظاهرة.

• تأكيد هذه الدول على الحماية والمسؤولية الرئيسية لأمن البحر الأحمر.

• المطالبة بأن تكون الاجراءات الدولية متفقة مع القانون الدولي الذي يكرس ويحترم السيادة الدولية لكل دولة على أراضيها ومياهاها الإقليمية<sup>2</sup>.

#### ✓ مجلس التعاون الخليجي:

عبر مجلس الأعلى لدول التعاون الخليجي في البيان الختامي لقمة مسقط عام 2008 عن قلقهم من تنامي هذه الظاهرة وازديادها في المرات المائية خاصة في اطار قرار مجلس الأمن رقم 1851 فلقد تم فعلا القيام بخطوة هامة في هذا الصدد مع اتخاذ قرار في عام 2010 يقتضي بإنشاء مركز لتبادل المعلومات في البحرين داعيا إلى ضرورة التنسيق والتعاون الاقليمي والدولي لمواجهة هذه الظاهرة بمختلف الوسائل الكفيلة للقضاء عليها، كما تم توقيع اتفاقية في 2004 لمكافحة الارهاب، أما الخطوة الثانية تكمن في زيادة التعاون في البحر بين القوات البحرية التابعة لدول مجلس التعاون الخليجي، بهذه اتباع منهجية مشتركة والتعامل بفعالية مع جريمة القرصنة البحرية والجرائم العابرة للحدود<sup>3</sup>.

#### ✓ قوة عربية بحرية لمكافحة القرصنة البحرية.

في إطار التعاون الإقليمي لمكافحة هذه الظاهرة وبموجب اعلان الرياض في 2009 تم تشكيل قوة عربية بحرية لمدة عام لمكافحة القرصنة البحرية وذلك تماشيا مع قرارات

<sup>1</sup> علي بن عبدالله الملحم، مرجع سابق، ص 117.

<sup>2</sup> منى سليمان، مرجع سابق، ص 90.

<sup>3</sup> منى سليمان، نفس مرجع سابق، ص 93.

مجلس الأمن الدولي، تتكون هذه القوة من دول مجلس التعاون الخليجي واليمن ومصر والسودان وجيبوتي وتتمثل في تأمين الحماية للسفن والناقلات ومؤخرا في 2016/08/10 انتهت اللجنة المشتركة من خبراء وممثلي ووزراء العدل والداخلية في الدول العربية من اعداد الصيغة النهائية لمشروع مكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح، حيث يتضمن 20 مادة يهدف إلى تعزيز التعاون العربي<sup>1</sup>.

#### • ثانيا: الجهود الدولية المنفردة.

✓ وجهت مصر دعوة عامة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماعي تشاوري في القاهرة حول هذه الظاهرة ونظرا لأن كل من مصر والسودان واليمن والأردن والصومال وجيبوتي دول تطل على البحر الأحمر فهذا يجعلها في موقع المسؤولية كونها القادرة على تأمين السفن في الممرات المائية المطلة عليها.

✓ كما تم عقد اجتماع بالرياض بناء على دعوة من المحكمة السعودية لجمع القوات البحرية وخبراء وزراء الخارجية في قرار من خلاله وضع خطة تعمل على كبح ظاهرة القرصنة.

✓ تعتبر اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية من خلال اتخاذ عدة قرارات أهمها الصادر في 2008/12/26 الذي يقضي بإرسال سفن حربية الى منطقة خليج عدن لحماية السفن اليابانية حسب قرارات مجلس الأمن<sup>2</sup>.

✓ كما سارعت كوريا الجنوبية إلى اتخاذ قرار يقضي بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ قبالة السواحل الصومالية وهذا بعد التهديد المستمر لسفن كوريا الجنوبية.

<sup>1</sup> -الجامعة العربية تعد مشروع موحد لمكافحة القرصنة البحرية، فيلادلفيا نيوز، [www.pheladelphianews.com](http://www.pheladelphianews.com)

تم تصفح الموقع يوم 19 أبريل 2021 على الساعة 23:00.

<sup>2</sup> بوقجوة فواد، القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي، مذكرة ماجستير، جامعة الجزائر1، 2013، ص 100.

✓ اجتمعت الدول الآسيوية المعروفة بالآسيان والبالغ عددها 10 دول بالاشتراك مع كل من الصين واليابان وكوريا الجنوبية وسيريلانكا حيث أبرمت الاتفاقية الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية والاعمال الغير مشروعة في أكتوبر 2004 ودخلت حيز التنفيذ في سبتمبر 2006 وهذا بقيام الدول الأطراف بتنفيذ هذا الاتفاق طبقا لقوانينها ولوائحها الوطنية، مع عدم معارضتها لتنفيذ هذه الاتفاقية وفقا إلى اتفاقية راكاب التي أنشأ بموجبها المركز الإقليمي الوثيق بين الأطراف المتعاقدة وذلك لمنع وقمع القرصنة البحرية والسطو المسلح التي تعد نموذجا ناجحا للتعاون الإقليمي<sup>1</sup>.

✓ مشاركة الاتحاد الأوروبي في مكافحة القرصنة البحرية في 2008 أطلق عليها اسم أطلنطا، حيث شاركت 8 دول وقد حلت هذه العملية محل العمليات التي قام بها حلف الناتو في نهاية 2008 عن أهداف تمثلت في حماية السفن وحماية برنامج التغذية العالمي والذي كان يقدم كمساعدة للصومال<sup>2</sup>.

#### • ثالثا: الأجهزة الأمنية المتخصصة

تكلف الدول غالبا أجهزة حراسة للسواحل المطللة على البحر مسؤولية أمن السفن وحمايتها من الغارات، كما أنها الجهة المسؤولة عن مطاردة القرصنة البحرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص 98.

<sup>2</sup> عيسات راضية، نفس مرجع سابق، ص 99.

<sup>3</sup> تعد هذه المطاردة حثيثة فهي استثناء من الولاية المانعة لدولة العلم لأنها استمرار لولاية الدولة الساحلية حيث كان الفقه والفقهاء الدوليين في البداية متحفظين اتجاه هذه الفكرة بل وحتى رافضين لها حتى استقر مؤخرا في 1958 في نص المادة 23 ثم قابلتها المادة في اتفاقية اعالي البحار لعام 1982 بحيث لا يجوز أن تحصل المطاردة إلا من قبل السفن والطائرات البحرية للدولة الساحلية ويجب أن تبدأ المطاردة عندما تكون السفينة أو أحد زوارقها داخل المياه الداخلية أو البحر الإقليمي أو المنطقة المتاخمة للدول القائمة بالمطاردة، انظر محمد حاج حمود \* القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الاردن، ط1، 2008، ص 475.

ولذلك يشترط أن تكون المطاردة الحقيقية على سند من القانون يجب أن تتوفر الشروط التالية كأن تقوم الدلائل القوية على سفينة قد ارتكبت عمل غير مشروع أو أن تكمن المطاردة قد بدأت أثناء تواجد السفينة في المياه الوطنية أو الإقليمية إضافة إلى أن تكون المطاردة مستمرة ولا تنقطع إلى أي سبب من الأسباب إلا في حالة وصولها إلى إقليم دولة

لذلك لا بد من وجود تعاون وثيق بين هذه الأجهزة والجهات الحكومية والشركات الملاحية من أجل أداء مهامها بإتقان.

وقد جاء التأكيد على هذا الدور الذي تلعبه المراكز الدولية في معظم المؤتمرات والاتفاقيات التي انعقدت بمعالجة موضوع جريمة القرصنة البحرية وبهذا دعت المجتمع الدولي من أجل السيطرة من أجل السيطرة على الجانب المعلوماتي إلى انشاء مراكز دولية وتكوين خلايا مشتركة لتلقي المعلومات في الأماكن التي تنشط بها القرصنة<sup>1</sup>. ومن أجل تطوير عملها بالإضافة إلى منح بعض البلدان العاملين في تلك المراكز الدولية التي تقع على اقليمها حصانة مشابهة للحصانة الدبلوماسية وهذا ما فعلته اليمن بالفعل.

ولعل الجزائر اتخذت اجراءات وقائية قبل الدخول (code ISPS) حيز التنفيذ من خلال النصوص الوطنية وهذا لاقتناعها بالضرورة العاجلة لمحاربة الأفعال الغير مشروعة في البحر<sup>2</sup>، حيث أصدرت الجزائر المرسوم التنفيذي رقم 192/95 بتاريخ 10/07/1995 والمتضمن انشاء محافظة الأمن يعد هذا تشريع سابق أم التشريعات اللاحقة الذي يتماشى مع التعديلات التي جاء بها code ISPS هو المرسوم التنفيذي رغم 04/418 المؤرخ في 20/12/2004 والمتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المنائية وانشاء الهيئات التابعة لها الذي ألغى المرسوم رقم 3110/94 المؤرخ في 25/10/1994 المتضمن احداث اللجنة الوطنية لأمن المينائي.

وقد تم تكليف وزير النقل بتطبيق هذا المخطط فلقد اعتمد المشرع الجزائري المتكونة من جزأين، الجزء الأول إجباري (التطبيق) أما الجزء الثاني فهو استشاري

أخرى، كما يتم القبض على السفينة المخالفة قبل دخولها إلى البحر الاقليمي للدولة التي تنتمي إليها أو إلى دولة أخرى - انظر جمال محي الدين، مرجع سابق، ص 216.

<sup>1</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص 97.

<sup>2</sup> زازة لخضر، مرجع سابق، ص 954.

بالإضافة إلى القانون 05/98 المؤرخ في 25/06/1998 المتمم للقانون البحري في الجريدة الرسمية رقم 1998/47.

فلقد افرد لها جملة من المواد المتمثلة في تعريف القرصنة البحرية وحكم عقوبتها العامة، فقد تضمنت المادة 519 وأضافت المادة 539 من ذات القانون تفصيل أكثر حول العقوبة حسب رتبة أعضاء الطاقم والأشخاص المبحرون، كما تضمنت المادة 541 أحكام خاصة بالسجن والغرامة المالية<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: عوائق مكافحة جريمة القرصنة البحرية

تعد القرصنة البحرية هاجس يهدد التجارة الدولية باستمرار رغم الجهود الدولية والإقليمية مما يستلزم توضيح أهم القيود والمعوقات التي تعيق نجاح هذه الجهود وهذه المعوقات سنتناولها في الفروع التالية:

#### الفرع الأول: القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

إن لفشل الجهود الدولية والإقليمية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية عدة أسباب ميدانية، فمنها المرتبطة بطبيعة الحال البحري الصعب وإمكانية القرصنة، ومنها المرتبطة ببيئة القرصنة، وهنا يتزايد الأطراف المستفيدة من الظاهرة واستفحالها في جميع بقاع الأرض.

#### • أولاً: العوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري وأماكن القرصنة.

من المعروف أن المجال البحري الذي ينشأ فيه القرصنة واسع المدى ويصعب مراقبته فمثلاً خليج عدن<sup>2</sup> المطل على اليمن والصومال حيث يصعب السيطرة عليها فنظراً إلى كثرة السفن الحربية الأجنبية فيه قام القراصنة بتغيير استراتيجية وتوسيع مجال تحركاتها

<sup>1</sup> زازة لخضر، مرجع سابق، ص 954.

<sup>2</sup> يبلغ طوله 750 كم وعرضه 250 كم ومساحته 187 كم<sup>2</sup> ويصعب السيطرة عليه انظر عيسات راضية، مرجع سابق،

حيث شكّلت عملية خطف ناقلة النفط السعودية سيروز ستار على بعد 800 كم قبالة السواحل الكينية سابقة خطيرة ونقله نوعية تشير إلى قدرة القراصنة في توسيع مجال تحركهم<sup>1</sup>، بالإضافة إلى الخاصية الفيزيائية للبحار والسواحل التي توفر بيئة ملائمة لعمليات القرصنة فنجدهم على معرفة جيدة ودراية كافية بالمناطق البحرية باعتبارهم بحارة ولهم خبرة طويلة في هذا المجال تجعل التحايل عليهم أمر صعب، فلقد زاد من صعوبة الأمر عدم التنسيق بين القوى الكبرى والقوى الإقليمية فالأخيرة ترى أن أمن البحر الأحمر وخليج عدم مسؤولية الدول المطلة عليه وفي حين أن الدول الكبرى تهتم بحماية سفنها الخاصة فقط وتتحرك دون اعتبار إلى هذا الحق ومع مرور الوقت تمكن القراصنة من تأمين مستلزماتهم بحيث حصلوا على أسلحة متطورة ومعدات حديثة تمكنهم من الاتصال عبر الأقمار الصناعية ومتابعة السفن التي تمر في المنطقة<sup>2</sup>.

كما تطورت التكتيكات للقرصنة بعد ان حصلوا على سفن كبيرة يطلق عليها السفينة الأم، حيث تقوم بإرسال العديد من القوارب التي تحاصر السفن التجارية أو أي سفينة المراد الوصول إليها.

ويستخدمون الرشاشات والقنابل اليدوية للسيطرة على السفينة المستهدفة وتغيير وجهتها كما أن القراصنة في الوقت الحالي يمتلكون التكنولوجيات الحديثة وخبراء ومستشارين للاستفادة منهم إضافة على ذلك لديهم أجهزة الـ \*GPS\* وآلات لكشف العملات المزورة علاوة على ذلك فالقراصنة لا يعملون بمفردهم أو بشكل عشوائي بل عملهم منظم ودقيق ومن بينهم نجد افراد كانوا يعملون في قوات خفر السواحل وبأسماء مستعارة ويتلقون الأوامر باللغة الأقرب إلى الشيفرة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 150 .

<sup>2</sup> رقية عواشريّة، مرجع سابق، ص 126.

<sup>3</sup> محمد سلامة مسلم الدويك، مرجع سابق، ص 143.

• ثانياً: العوائق المرتبطة ببيئة القرصنة وتزداد عدد الأطراف المستفيدة

في ظل الأوضاع المزرية التي تعيشها الدول الفقيرة منذ قرابة 20 سنة وفي ظل غياب الأمن ومؤسسات الدولة انتشرت الجريمة بجميع أشكالها وصورها حيث استغلت الدول الغربية الفوضى وانعدام الأمن فدفعت سفنها التجارية الى المياه الغنية بسمك التونة بطرق غير قانونية دون مراعاة البيئة البحرية ولم يتوقف الأمر إلى هنا بل تعداه إلى رمي النفايات النووية والكيميائية داخل المياه الإقليمية<sup>1</sup>، ومع استمرار الوضع القائم قام مجموعة من الصيادين الصوماليين بالتصدي إلى هذه السفن في محاولة منعها من الصيد إلا أن المسألة تطورت إلى عمل رائج يدر أرباحاً طائلة، فمع تنامي هذه الظاهرة دخلت أطراف مختلفة واتسعت شبكة المستفيدين منها فإلى جانب القرصنة هناك شكوك كثيرة تدور حول بعض الأطراف في الحكومة الانتقالية وحكومة "بونت لاند" وفي هذا الصدد صرح "فرح اسماعيل عيد" وهو قرصان قبض عليه وحكم في السجن لـ 15 عام: "إن قسماً كبيراً من الأموال تدخل جيوب الحكومة" مضيفاً أن جماعة تتقاسم الغنائم 20% تذهب إلى رؤسائهم و20% أسلحة ووقود و30% إلى المسلحين و30% إلى المسؤولين الحكوميين، من الملاحظ أن الحكومة الانتقالية الصومالية وقعت العديد من الاتفاقيات مع شركات الأمن الخاصة لتأمين السواحل مثل شركة "سيكوبيكس" الفرنسية وشركة "تويكان" الأمريكية وشركة "توماكان" الكندية<sup>2</sup>.

وفي هذا السياق علينا أن لا ننسى أن القوى الغربية وفي مقدمتها الولايات المتحدة هي من الأطراف التي يمكن أن تستفيد من ظاهرة القرصنة البحرية بوجودها تحت ذريعة الجهود الدولية لمكافحة ظاهرتي الإرهاب والقرصنة البحرية، الواقع أن هناك مؤشرات

<sup>1</sup> إبراهيم خليل إبراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص 102.

<sup>2</sup> حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 168.

عديدة تبين عدم جدية هذه القوى في مكافحة هذه الظاهرة بالرغم من وجود امكانيات ضخمة مع القدرات الاستخباراتية التي تملكها.

وفي هذا الاطار اعترف بعض المسؤولين في هذه القوى بأن عمليات القرصنة تمت تحت بصرها وأنهم لم يتحركوا بحجة أنهم غير مخولين بحماية هذه السفن<sup>1</sup>، لذا فإنه من غير المستبعد أن يكون الهدف الحقيقي لهذه القوى الاستفادة من ظاهرة القرصنة والقرارات الدولية الصادرة عن مجلس الأمن خاصة التي تدعوا إلى انشاء منظومة أمنية جديدة في المنطقة.

فمن الواضح أن هناك العديد من الأطراف مستفيدة بنسب ودرجات متقاربة من هذه الظاهرة التي استطاعت أن تخلق شبكة بين هذه الأطراف ومصالحهم يهمهم استمرار هذه الظاهرة والاستفادة منها<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

نجد أن معظم التشريعات الداخلية بمكافحة القرصنة البحرية يعترها القصور، فنجد على سبيل المثال أنه لا توجد إلا أربع دول من دول الاتحاد الأوروبي وهي ألمانيا هولندا السويد وفنلندا التي تسمح قوانينها بتتبع القراصنة وضبطهم ومحاكمتهم أمام محاكمها، بينما نجد معظم الدول تقرر عدم مباشرة الدولة لاختصاصها القضائي لمحاكمة ومعاقبة القراصنة إلا اذا كانت السفينة المعتدى عليها أو الأشخاص المجني عليهم يحملون جنسية الدولة<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> رقية عواشيرة، مرجع سابق، ص143.

<sup>2</sup> عيسات راضية، مرجع سابق، ص106.

<sup>3</sup> ابراهيم الخليل ابراهيم الجبوري، مرجع سابق، ص247.

كما أن اشتراط المادة 101 من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 أن تتم أعمال القرصنة في أعالي البحار يجعل مكان وقوع الجريمة ركنا من أركانها بينما تحديد المكان ينفع في تحديد الاختصاص القضائي والقانوني الخاص غير أن 80% من الهجمات التي شنها القراصنة لا تقع إلى في أعالي البحار<sup>1</sup>، إن التعريف الوارد في المادة 101 لا يكفي هذه الأعمال على أنها أعمال قرصنة من وجهة نظر القانون الدولي فهي تقع ضمن فئة أعم السطو المسلح وبهذا فالتعريف يخرج عددا من أعمال العنف ضد السفن وخاصة الواقعة في الموانئ والمياه الإقليمية من أعمال القرصنة من وجهة نظر القانون الدولي<sup>2</sup>.

فإن نتيجة الثغرات التي يستغلها من يقومون بأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن فلقد قامت العديد من الدول الإفريقية في 2009 في جيبوتي بعقد اجتماعي دون الإقليمي لدول من مناطق دول غرب المحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر، فلقد نتج عن الاجتماع اعتماد مدونة السلوك في شأن قمع القرصنة والسطو المسلح الذي يستهدفان السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن<sup>3</sup>، وتنص الوثيقة على أن تراجع الدول الموقعة تشريعاتها الداخلية بما يكفل بإقرار قوانين رادعة تهدف إلى قمع ونهب السفن وتجريم القرصنة وغيرها من الجرائم ذات الصلة فلقد نصت المادة 09 من مدونة السلوك على ضرورة الإبلاغ عن الحوادث بغية ضمان اجراء تقييم دقيق لخطر القرصنة.

حيث ذكر الأمين العام للأمم المتحدة في تقريره السنوي في وثيقة رقم (A/53/456) إلى الجمعية العامة في دورتها 53 لعام 1998 أن التقارير الرسمية لا تمثل سوى 50% من الهجمات نسبة إلى أن ملاك السفن يترددون في التبليغ عن الحوادث من

<sup>1</sup> حاشي عسبلي فيديو، مرجع سابق، ص136.

<sup>2</sup> حاشي عسبلي فيديو، نفس مرجع سابق، ص144.

<sup>3</sup> انظر المشروع الغير رسمي الذي اعتمده مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح [www.un.org/ar/events/maritime.day](http://www.un.org/ar/events/maritime.day)

توقف سفنهم أثناء التحقيق مما قد يكلفهم ما يصل إلى 4000 دولار في اليوم من الخسائر<sup>1</sup>، وعليه فإنه من الواضح أن هناك حقل ألغام قانوني يعيق الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية ولمعالجتها لابد من تعديل بعض التشريعات القانونية للدول وكذا سن قوانين جديدة لسد الثغرات، فلقد انصبت قرارات مجلس الأمن في هذا الباب " قرار 1846 و1851" اللذان يخولان اتخاذ تدابير ضد القرصنة في البحر واليابسة لكن المسألة تحتاج إلى اجراءات وتدابير أكثر من ذي قبل<sup>2</sup>.

### المبحث الثاني: تأثير جريمة القرصنة البحرية على التجارة الدولية والقرن الإفريقي ( دراسة حالة )

إن ظاهرة القرصنة في الصومال خصوصا ومياه البحر الأحمر عموما تمثل تحديا وتهديدا لأمن الدول وتجارها، نظرا لما يمثله هذا الممر المائي من سبيل رئيس للتجارة بين الدول من القدم وإلى اليوم.

فهو يصل بين البحار والمحيطات المفتوحة ويربط بين العديد من القارات، إضافة إلى كونه ممر رئيسي في حركة التجارة الدولية بين أوروبا وآسيا، غير أن هذه الظاهرة ازدادت خطورتها في هذه المنطقة وأصبحت تشكل تهديدا مستمرا.

### المطلب الأول: الأسباب والآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية

ثمة طبقة واسعة من التحديات التي فرضت نفسها على الصعيد الدولي، وعلى الرغم من ذلك فإن التحديات الأكثر بروزا تتمثل في حوادث القرصنة البحرية وخاصة في المنعطفات التي تمثلها المضائق البحرية، ولعل أسباب هذه الظاهرة سوف ندرجها آنفا.

<sup>1</sup> لمزيد من المعلومات انظر قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة في دورتها 56 في 09 مارس 2001 على الموقع [www.un.org/or/ga/index.shtml](http://www.un.org/or/ga/index.shtml)

<sup>2</sup> ابراهيم الخليل ابراهيم الجبور، مرجع سابق، ص255.

### الفرع الأول: الأسباب الاقتصادية لجريمة القرصنة

تعد القرصنة البحرية جريمة تهدد التجارة العالمية من خلال تهديدها للاقتصاد العالمي حيث يتم نقل أكثر من 3 أرباع تجار العالم بحرا فالنقل البحري مصدرا لا يستهان به من خلال الدخل القومي ومؤثرا أساسي في ميزان المدفوعات لأي دولة، فضلا عن اسهامه في التنمية والنمو الاقتصادي، وتهدد القرصنة أهم الخطوط البحرية العالمين للنقل عبر المياه.

✓ تؤثر جريمة القرصنة البحرية في المقام الأول على التجارة البحرية الدولية حيث تقدر التكلفة السنوية للقرصنة البحرية على التجارة الدولية ما يتراوح من 1 إلى 16 مليار دولار ما بين سرقة البضائع وتأخير مواعيد النقل حيث إن تجارة النقل البحري هي التجارة التي يرتبط عملها بالسفن وتظم كل أصحاب المصالح من ملاك السفن وبناء السفن وانشاء الموانئ البحرية والبنوك البحرية وشركات الشحن والتفريغ والنقل والتخزين وشركات التأمين البحري مما أدت بجريمة القرصنة البحرية إلى أضرار جسيمة تتمثل في اغراق السفن وخطفها ونهب خزنة السفينة ومتعلقات ركابها أو نهب البضائع أو إتلافها كما يقع على مالك السفينة ومشغلها أعباء مالية طائلة مقابل تخلصها من أيدي القراصنة<sup>1</sup>، وفي هذه الحالة يستولي القراصنة على ناقلات البترول ويتم بيعها في السوق السوداء ومن ثم فإن حماية ناقلات البضائع العملاقة يقتضي الزاما تحمل تكلفة مادية اضافية على التكلفة الأساسية للنقل وهو ما يترتب عليه زيادة أسعار السلع والبضائع هذه الزيادة يتحملها في النهاية المستهلك<sup>2</sup>.

✓ وهناك جانب اقتصادي آخر يتمثل في ما تتحمله الدول الضحية أو شركات الملاحة التي تتبعها السفن المحتجزة لدفع فدية إلى القراصنة مقابل الافراج عنها وما تحمله من

<sup>1</sup> السيدة يوسف الطريفي، الأثر الاقتصادي لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحراً، مذكرة ماجستير، جامعة البحر الأحمر، 2011، ص18.

<sup>2</sup> السيدة يوسف الطريفي، مرجع سابق، ص19.

بضائع حيث اشارت بعض الاحصائيات أن شركات الملاحة البحرية خسرت سنة 2007 نحو 30 مليون دولار مقابل الافراج عن السفن التي احتجزها القراصنة<sup>1</sup>.

✓ وتشير المصادر إلى أن القرصنة البحرية تؤدي إلى مخاطر تلحق بـ 65798 صياد يمتلكون 16 ألف قارب صيد تمثل 2890 فرصة عمل جديدة سنويا كما تؤدي إلى ارتفاع أسعار السمك والثروة السمكية ومنذ عام 2006 تدنى مستوى الصادرات من السمك في الدول التي تتأثر بمشكلة القرصنة في الصومال بنسبة 22% مقارنة بالدول الأخرى، بينما انخفضت كميات سمك التونة التي يتم اصطيادها في الجزء الشرقي من المحيط الهندي بنسبة 26% وهو ما أجبر سفن الصيد على الانتقال إلى مناطق بديلة أخرى آمنة<sup>2</sup>.

✓ تهدد القرصنة أهم الخطوط البحرية العالمية لنقل التجارة الدولية وهي:

- النقل البحري: هو عصب الحياة الاقتصادي والاجتماعي والذي يرتبط ارتباطا وثيقا بالتنمية المستدامة وهو أحد دعائم العولمة وحرية التجارة، إن النقل البحري هو عبارة عن منظومة متكاملة من التكتلات الاقتصادية.

الممرات البحرية العالمية: انشغلت الدول العظيمة منذ الأزل بالممرات المائية - مضائق وقنوات - وهذا بإدراكها اليقيني على قيمتها كضمان إلى تحقيق مصالحها في الشرق.

- المضائق و القنوات البحرية: تعتبر المضائق أقاليم تضيق فيها المياه وتقترب من اليابسة وتمر من خلالها طرق الملاحة البحرية أما القنوات البحرية فهي طرق مائية صنعها الانسان لتسهل عليه عملية النقل البحري وهي من أهم أنظمة النقل التي تعمل على اختصار المسافة بين بحرين أو محيطين<sup>3</sup>، وفي دراسة الطرق البحرية الرئيسية في العالم يتضح لنا أهمية الطريق من آسيا لأوروبا وخاصة تلك الممرات مثل قناة السويس (لقد مر

<sup>1</sup> محمد عرفة، جريمة القرصنة البحرية ومكافحتها وآثارها الاقتصادية، الموقع الإلكتروني [www.alqet.com](http://www.alqet.com)

2008/1121/artecle-16627.html/ اطلع عليه بتاريخ 2021/04/05 على الساعة 18:00

<sup>2</sup> محمد عرفة، مرجع سابق، بدون ذكر الصفحة.

<sup>3</sup> السيدة يوسف الطريفي، مرجع سابق، ص20.

علينا منذ أيام حادثة اكتسحت وسائل الإعلام العالمية وأخذت بعدا كبيرا أثر على الاقتصاد العالمي للحظات كارتفاع البترول ب3 دولارات في البرميل وإن بدت قليلة فهي كذلك تشير للأهمية العظيمة للمضائق ألا وهي حادثة جنوح الناقلة العملاقة ( إيفير غيفين) التي يصل تعداد حمولتها لأكثر من 218 ألف طن مما أثر على سير حركة الملاحة البحرية وعطل اقتصاد عدة دول فهي تحمل مواد غذائية عرضة لنهاية الصلاحية كما أنها عطلت من ورائها حركة عدة سفن قد يؤدي تأخير تسليم السلع في أوانها إلى دفع غرامة التأخير كما سيحدث تنذباً في أسعار المنقولات بسبب تأخر التسليم)<sup>1</sup>

وباب المنذب عبر البحر الأحمر ومن أهم تسع ممرات ( مضيق مالغا - مضيق البوسفور- مضيق الهرمز -مضيق باب المنذب - قناة السويس -مضيق جبل طارق - مضيق رأس الرجاء الصالح - رأس مجلان - قناة بنما ) وتتأثر مناطقنا العربية بخمس من هذه الممرات الحيوية والاستراتيجية والتي تنعش الاقتصاد والتجارة العالمية في تقليص المسافة<sup>2</sup>

- مناطق انتشار القرصنة البحرية: اذا ما تتبعنا عمليات القرصنة البحرية نجدها متواجدة على مختلف الطرق الملاحية العالمية وترتكز عمليات القرصنة البحرية في كل من مضيق مالغا والممر المائي بين سنغافورة وأندونيسيا وماليزيا ودول شرق آسيا وبنغلاديش وبحر الصين، وكذلك نجدها في الهند وبحر العرب (خليج عدن) اضافة إلى منطقة الصومال وتنزانيا ومدغشقر وجنوب افريقيا والقرن الإفريقي ولا ننسى أنغولا والساحل الغربي للبرازيل وجنوب امريكا وأمريكا الوسطى<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> انظر موقع قناة الجزيرة [www.aljazeera.net/news/politics/2021/3/24](http://www.aljazeera.net/news/politics/2021/3/24) /سفينة-حاويات-عملاقة-تعطل- حركة اطلع عليه بتاريخ 2021/04/20.

<sup>2</sup> محي الدين جمال، مرجع سابق، ص110.

<sup>3</sup> محمد يوسف طه، خدمات مرور السفن ومكافحة القرصنة البحرية في الممرات المائية، ادارة الكوارث البحرية، السعودية، 1421هـ.

## الفرع الثاني: أهم الآثار الاقتصادية.

ان الحديث عن الممرات البحرية في البحر الأحمر أو بحر العرب أو المحيط الهندي يعني الحديث عن أهم الممرات البحرية المرتبطة بتأمين صادرات النفط إلى قارات العالم. - تهديد الممرات البحرية من الخليج الذي يمر عبره أكثر من 40% من نفط العالم، حيث يمل تهديدا مباشرا على الاقتصاد العالمي حتى مع تراجع الطلب على النفط بفعل الأزمات المالية التي أدت إلى ركود اقتصادي جامح هذا الذي بدوره إلى انخفاض على الطلب العالمي على النفط<sup>1</sup>.

- انحراف سفن عن خط سيرها الاعتيادي لتفادي مسارات بعيدة عن مناطق القرصنة يترتب عليها زيادة في استهلاك الوقود ومن ثم زيادة تكاليف النقل مع عدم احترام مواعيد رسو السفن، فعلى سبيل المثال تحويل ناقلة تتجه من المملكة العربية السعودية إلى الولايات المتحدة إلى راس الرجاء الصالح بدلا من قناة السويس تكلفها مسافة اضافية تقدر بحوالي 2700 ميل بحري لكل رحلة وهذا ما يجبرها على زيادة تكلفة تقدر 3.5 مليون ريال سنويا كمبرغ اضافي لاستهلاك الوقود (كان هذا اقتراح للسفن التي تعطل طريق سيرها بسبب جنوح الناقلات العملاقة " ايفير غيفن" لعدم علمهم بموعد تعويم السفينة واعادة بعث نشاط القناة من جديد - استهلاك اضافي للوقود - ضياع المزيد من الوقت) .

- تأخر وصول الشحنات إلى مستلمها ومن ثم تحمل عبئ التعويض الناشئة عن التأخير في تسليم البضائع<sup>2</sup>.

- زيادة اقساط التأمين نتيجة اتخاذ اخطوط المعتادة كارتفاع تكاليف التأمين يرغم بعض الشركات إلى الابحار من حول جنوب افريقيا بدلا من قناة السويس طلبا للسلامة وإلا فإن الشركات الملاحية سوف تضطر إلى تحمل تكاليف وأعباء اضافية للتأمين حيث تقدر

<sup>1</sup> محمد عرفة، مرجع سابق، بدون ذكر الصفحة.

<sup>2</sup> محمد عرفة، نفس مرجع سابق، بدون ذكر الصفحة.

الزيادة في تكاليف تأمين خطر الحرب حوالي 20.000 سفينة تعبر خليج عدن يمكن إلى يصل إلى 400 مليون دولار، علما بأنه منذ سنة 1982م بدأت بعض شركات التأمين في ادراج خطر القرصنة كخطر بحري وليس خطر حرب، هذا في حين نوادي الحماية والتعويض تعتبر القرصنة ضمن الأخطار الحربية مما يؤدي إلى احتمال دفع تأمين مزدوج والإضافة إلى التأمين ضد الاختطاف والفيدي وخلافه.

- في حالة وقوع الاعتداء تتحمل شركة التأمين خسائر وتعويض الاضرار.

- الركود في الموانئ وتناقص الاستثمار البحري مما يؤدي الى ازدياد معدلات البطالة كل سنة الذي يؤثر بدوره على التجارة الدولية<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: دراسة حالة حول بلد الصومال

يعتبر موضوع القرصنة في بلاد الصوماليين لبنة أخرى من لبنات مأساة هذا البلد لاسيما على صعيد سمعتها العالمية والرأي العام العالمي من حوله وتأثير ذلك على المدنيين لاسيما جراء قطع القرصنة الطرق أمام المساعدات الغذائية الإنسانية، فأعمال القرصنة تتعاظم بشكل كبير قبالة السواحل الصومالية إلى درجة خطرة تهدد بوقوع اضطرابات عنيفة في مجال التجارة العالمية وهي توفر الأموال لإمداد الحروف الضاربة التي تدور رحاها في الصومال<sup>2</sup>.

ولا يتعلق الأمر هنا بعمليات لصوصية البحر أو قطع الطريق على الشواطئ الصومالية بالمعنى المصغر بل يتعدى ذلك إلى أن تصل إلى القرصنة الدولية من النوع الذي تحضره الاتفاقيات الدولية وتجعل منه جريمة عالمية مفتوحة الاختصاص وهي قد تتحول إلى سلاح فعال في يد الارهاب الدولي، وهناك تزايد مستمر في أعمال القرصنة

<sup>1</sup> محمد عرفة، مرجع سابق، بدون ذكر الصفحة.

<sup>2</sup> زازة لخضر، مرجع سابق، ص 242.

البحرية في منطقتي خليج عدن والقرن الإفريقي والذي يعتبر النقطة الحيوية في شبكة معقدة تتغذى التجارة الدولية منها<sup>1</sup>.

والقرصنة البحرية من المشكلات القائمة في المياه الصومالية من عشرات السنوات على الأقل إلا أنها لم تكن ظاهرة على النطاق العالمي الواسع، ومع ذلك فإن عدد الهجمات الناجحة بدأ فعليا منذ منتصف الألفية فقط، وكان الفترة الوحيدة التي توقفت فيها الهجمات هي فترة 6 أشهر الفترة التي تولت فيها المحاكم الإسلامية زمام الأمور في النصف الثاني من عام 2006، ثم عادت إلى الظهور لتطفو على الساحة مرة ثانية بعد انحصار نفوذ المحاكم الإسلامية فتحوّلت حينئذ الشواطئ الصومالية ومياها الإقليمية إلى مرتع خصب ازدهرت فيه القرصنة وتزايد عددهم في ظل غياب الحكومة وانعدام تام إلى مصادر الرزق<sup>2</sup>.

ومن بين أهم الأسباب التي أدت إلى تفاقم هذه الظاهرة في هذه المنطقة هي:

- أسباب سياسية: إن انهيار الدولة في الصومال والاطاحة بالرئيس الصومالي السابق محمد صياد بري سنة 1991 كانت وراء وقوع الصومال في فوضى واضطرابات مستمرة وكان فشل التدخل الدولي بها خلال الفترة الممتدة ما بين 1992 و 1995 وحالة عدم الاستقرار التي عاشها الصوماليين سبب رئيسي في بروز هذه الظاهرة ويمكن استخلاصها وتوضيحها في هذه النقاط:

✓ نقص الاهتمام الغربي لجريمة القرصنة رغم أنها تمس الأمن القومي الغربي في الصميم.

✓ حالة الفوضى والانهيار التي ساهمت في حدوثها عدد من الدول وكان للدور الخارجي والتدخلات الإقليمية مهما في تردي الأوضاع في الصومال<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> -محمد يوسف طه، مرجع سابق، ص 25.

<sup>2</sup> - زازة لخضر -مرجع سابق - ص 244.

<sup>3</sup> - حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 63.

✓ مشكلة الحروف الأهلية والحروب مع الدول المجاورة والتي زادت في تفاقم والتدني المعيشي التي زادت في معاناة الشعب الصومالي.

✓ سياسات الدول المجاورة للصومال التي كانت تعمل بشكل مستمر على تدمير الصومال سواء لأسباب داخلية أو مصالح وتنفيذ سياسات وأجندات خارجية<sup>1</sup>.

• تأثير أزمة القرصنة الصومالية على دول الجوار: إن ضعف الحكومة المركزية الصومالية وزيادة انتشار جريمة القرصنة البحرية نتج عنها حالة من الأرباك والتداعيات الخطيرة على سلامة وأمن البحر الأحمر وعلى استمراره كمر آمن مائي آمن للتجارة الدولية وهذا ما يؤثر سلبا على المصالح الاستراتيجية للدول المطلة عليه بالإضافة إلى دول الجوار خاصة تلك التي تعتمد عليه بشكل رئيسي في تجارتها، حيث زيادة واتساع رقعة هذه الظاهرة الاجرامية تكون له تبعات على الدول المجاورة من خلال بعض النقاط الهامة.

✓ إن تحويل الطريق البحري نحو طريق رأس الرجاء الصالح سيأثر سلبا على هذه الدول وعلى مداخلها الاقتصادية والتجارية<sup>2</sup>.

✓ إن تحويل المنطقة إلى منطقة حروب وصراعات تنتج عنه فواعل اجرامية على الساحة وهو ما يستمد آثاره إلى دول الجوار لقوة الظاهرة العابرة للحدود ( الإجمالية).

✓ دخول قوى فاعلة جديدة تسعى إلى استنزاف ونهب خيرات المنطقة خاصة القوى القطبية العظمى.

✓ سعي الكيان الصهيوني منذ نشأته للسيطرة على المنطقة كونها منطقة استراتيجية وادراك الكيان الصهيوني لذلك، لذا يسعى للسيطرة على المنطقة وأمنها واقتصادها وهو ما يوجب الصراع في المنطقة ويهدد الأمن القومي العربي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 64.

<sup>2</sup> - محمد يوسف طه، مرجع سابق، ص 28.

<sup>3</sup> - حسام الدين بو عيسى، نفس مرجع سابق، ص 65.

• دور دول الجوار في انعدام الاستقرار الصومالي والمساهمة في ظهور جريمة القرصنة وتناميها.

➔ **أولا الدور الإثيوبي:** تحتل إثيوبيا موقع هام واستراتيجي في شرق إفريقيا وتشكل القلب النابض للقرن الإفريقي وهو يعتبر متدفق بالمياه حيث تشكل بحيراتها وحدها قرابة 83 % من حملة منابع نهر النيل وتقوم بدور اقليمي في القرن الإفريقي وشرق إفريقيا إلا أن هذا الدور تناقص مع استقلال إقليم ارتيريا عن إثيوبيا عام 1993 حيث كانت تمارس دورا كونها الموقع الأول للمسيحية في إفريقيا فخدمت مشاريع الغرب المسيحي في منطقة البحر الأحمر قديما وإلى يومنا هذا، وتتنافس مع ارتيريا حاليا في كسب ود الكيان الصهيوني والغرب مما أدى فتح بلادها إلى نفوذ هذه القوى<sup>1</sup>.

وكما تسعى كل من الولايات المتحدة الأمريكية وابنتها المدللة -الكيان الصهيوني- إلى أن يكون إلى إثيوبيا دورا محوريا في منطقة البحر الأحمر على حساب الدور العربي وجعلها الدولة المشرفة على باب المنذب ودول مجمع الأنهار، هي الدول المشرف على حوض السودان وتحاول الولايات المتحدة جعل كل من السودان والصومال وجيبوتي كيانات صغيرة تابعة إلى إثيوبيا وهي بدورها قاعدة أمريكية اسرائيلية يسهل من خلالها خلق التوترات والسيطرة على المنظومة الاقليمية<sup>2</sup>.

➔ **ثانيا الدور الارتيري:** تحتل ارتيريا موقعا مهم في جنوب غرب البحر الأحمر حيث تطل على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتمتلك عدد من الجزر البحرية الاستراتيجية والخطوط الملاحية العابرة للمياه الدولية كما ترتبط بحدود برية مع دولة السودان اثيوبيا وجيبوتي ذو الانتماء إلى الأصول العربية فلقد استقلت من اثيوبيا سنة 1993 حيث تلقت دعما عربيا في ذلك ولكن مع تدخل الغرب وعلى رأسهم الولايات

<sup>1</sup> - حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 66.

<sup>2</sup> - محمد يوسف طه - مرجع سابق - ص 32.

المتحدة جعلت منها دولة تابعة لها وبدأت في صراعات مع دول المنطقة حيث كانت مع السودان في صراعها حول استضافتها عام 1994 مما أدى باصطدام عسكري ثم انتقل الصراع مع اليمن في نزاعها على جزيرة تدعى "حنيش" سنة 1991. ومع اثيوبيا في حرب دامت سنتين ومع الصومال بدعم الفصائل والمليشيات ضد اخرى وأخيرا قيامها باحتلال جزء من أراضي جيبوتي سنة 2008<sup>1</sup>. ويجمع المحللين على أن اليد الخفية والمتمثلة في الكيان الصهيوني وخدمة إلى أجنحة الويات المتحدة حيث يعتقد الجميع أن ارتيريا تطمح إلى احتلال أراضي مطلة على خطوط البحر الأحمر الذي يعتبرونه تهديدا مباشرا لمصالحهم الوطنية وفي الحقيقة الأمر هو بإيعاز من الكيان الصهيوني لكي تقيم في أراضيها قواعد عسكرية وتوسع إلى السيطرة على المنطقة كونها استراتيجية ومهمة وتبقي الأمر على حالة من الفوضى وكثرة الهجمات للقرصنة<sup>2</sup>.

➤ **ثالثا الدور الكيني:** حيث تعتبر نقطة مهمة من النشاط الصهيوني في القرن الإفريقي وهذا بتواجد قواعد عسكرية ومحطات استخباراتية وتعد بعثة الموساد في نيروبي مركز اقليمي لكافة أنشطة الموساد بالرقن الإفريقي وكينيا تعد من أكبر المستفيدين من الانهيار الصومالي حيث تستقبل بعثات الأمم المتحدة والمساعدات المالية ومقرات البعثات الأجنبية واستغلال خيرات الصومال كسوق تجاري وبالتالي تسعى كينيا إلى اضعاف الصومال واستغلال مواردها وعدم مطالبة بالأجزاء التي احتلها كينيا من الصومال<sup>3</sup>.

إن استئصال القرصنة البحرية من بلد الصومال كان يجب الاسراع فيها بأي شكل من الأشكال وإذا كان من الصحيح أن وقف القرصنة لن يؤدي إلى وقف القتال في هذا

<sup>1</sup> - حسام الدين بو عيسى، مرجع سابق، ص 67.

<sup>2</sup> - حسام الدين بو عيسى، نفس مرجع سابق، ص 68.

<sup>3</sup> - حسام الدين بو عيسى، نفس مرجع سابق، ص 68.

البلد فعلى الأقل سوف يساعد على تقليل الإمدادات المالية العائدة من الغنائم البحرية التي تذهب إلى شراء السلاح بطرق غير شرعية كما أن غياب السفن الحربية لا يجب أن يسمح به أبداً في تلك المنطقة فالدوريات البوليسية من شأنها أن تردع عمل القرصنة وأن تثني عزمهم عن المخاطرة، ناهيك عن أن في ذلك تأمين لحماية البيئة البحرية فيما لو تمكن القرصنة من قصف أو تلم ناقلة نفط<sup>1</sup>.

فأصدر مجلس الأمن بخصوص بلد الصومال في هذا الصدد العديد من القرارات منها القرار 1950 الصادر سنة 2010 وقرار 1976 الصادر سنة 2011 والقرار 2020 الصادر سنة 2011 وأخيراً القرار 2039 الصادر سنة 2012 والذي أعرب المجلس بموجبه عن بالغ قلقه ازاء ما تشكله أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر (خليج غينيا) من تهديد للملاحة الدولية والأمن والتنمية الاقتصادية في دول المنطقة ولسلامة البحارة وغيرهم لما في ذلك تعرضهم للاحتجاز كرهائن<sup>2</sup>.

ثم أشار المجلس إلى أحكام مكافحة القرصنة التي تضبطها اتفاقيات الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 وشدد على المسؤولية الأساسية الملقاة على عاتق دول خليج غينيا في مكافحة أعمال القرصنة ومع ذلك فإن الأزمة الصومالية مؤخراً بدأت تتفتح قليلاً نحو الانفراج خصوصاً بالنسبة لأزمة المدنيين في هذا الإطار وتجدر الإشارة إلى أنه تعيين بعثة إلى الاتحاد الإفريقي التي أقرت سياسة النيران الغير مباشرة فهدفها التخفيف من الأضرار التي باتت يتعرض لها المدنيين بشكل أساسي وانهاؤها ومنع تكرارها وفي

<sup>1</sup> - انظر تقرير التنمية الانساني العربي لعام 2009، برنامج الأمم المتحدة الانمائي والصندوق العربي للإنماء، المكتب الإقليمي للدول العربية UNDP ، طبعة شركة كركي بيروت لبنان، 2009، ص181.

<sup>2</sup> - زازة لخضر، مرجع سابق، ص246.

هذا الصدد تجدر الإشارة إلى قرار مجلس الأمن رقم 2036 المؤرخ في 2012/02/22 الوثيقة (S/RES/2036/2012) الداعي إلى دعم هذه الخلية من قبل الشركاء والمعنيين<sup>1</sup>.

• التدابير والاجراءات الواجب اتخاذها:

➔ العمل على تنفيذ مبادرة أممية للمصلحة الوطنية في الصومال: يجب أن تتم المصلحة في إطار أممي بعيدا عن انفراد القوى الكبرى في مجلس الأمن ذات المصلحة بعرقلتها.

- إن هذا الإطار الأممي لا يفي ضرورة التنسيق مع المنظمات الإقليمية المعنية.  
- عدم انفراد الدول الإفريقية بجهود التنسيق بين الفصائل وإنما تعقد جهود المصلحة في دولة محايدة تحت اشراف أممي.

- تحديد جدول زمني مرحلي مدد للمبادرة المقترحة مع توفير الدعم المادي اللازم.  
- توفير قوة متعددة الجنسيات من دول غير اقليمية لحماية الحدود الصومالية بحرا وبراً<sup>2</sup>.

➔ اتباع بعض التدابير والاجراءات التكتيكية:

- تقسيم البحار والمحيطات إلى قطاعات مسؤولية وذلك لحماية السفن التجارية العابرة خلال كل قطاع.

- تأمين السفن التجارية بواسطة المروحيات المقاتلة وفي الواقع مروحية واحدة فقط بحيث تحط على ظهر السفينة التجارية عند ابحارها في منطقة القرصنة لحمايتها عند الحاجة.

- السماح للسفن التجارية الأجنبية المرور بالمياه الإقليمية لدولة أخرى وعلى متنها أفراد مسلحون وهذا ما دفع بلجنة العلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية لاتخاذ

<sup>1</sup> انظر تقرير الأمين العام عن حماية المدنيين في النزاعات المسلحة المقدمة إلى مجلس الأمن بتاريخ 2012/S.2012/05/22، ص 12.

<sup>2</sup> - سامر أحمد ناجي حباش، التعامل الدولي من أجل مكافحة القرصنة البحرية، رسالة ماجستير في العلاقات الدولية -جامعة دمشق، كلية العلوم السياسية، 2015، ص136.

توصيات خير مسبوقه في تاريخ النقل لحماية السفن من القرصنة ومن أهمها مطالبة الدول والحكومات للسماح للسفن الأجنبية المرور من خلال مياهها الإقليمية وعليها طاقم مسلح لمواجهة الخطر المتوقع وخاصة خطر القرصنة البحرية<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup>-سامر أحمد ناجي حباش، مرجع سابق، ص138.

ونخلص في فصلنا هذا إلى:

على الرغم من التقدم الحضاري الكبير في العالم وعلى الرغم من وجود جهود دولية وإقليمية ووسائل الرصد ومراقبة فائقة القدرة والتطور الرهيب في الأسلحة عادت أعمال القرصنة البحرية لتطفو وتظهر على الساحة الدولية من جديد.

حيث تحقيق الأمن واستقرار المجتمع الدولي وحماية مصالحه ومقدراته تتطلب عملا منظما تتضافر فيه الجهود وتنسق وتستثمر فيه الامكانيات وسبل تحقيق هذا الهدف في مواجهة الظواهر كالقرصنة البحرية يتطلب تكثيف الجهود أكثر كي لا تكون لها انعكاسات من الجانب التجاري، ولا يمس الاقتصاد العالمي فتتمثل فيما يصيب الضحايا من أضرار وخسائر خاصة عند الاستيلاء على ناقلات البترول والبضائع كما تكلف الاقتصاد العالمي مبالغ باهظة وضخمة.

ومن خلال دراسة حالة بلد الصومال في حلقات الصراع في القرن الإفريقي يعد الاستعمار الغربي كمحرك دولي لتاريخ الأحداث قد ساهم بتكالب وتعاقبها مع احتلال دول المنطقة واليوم نشهد نفس الشيء فإنه يساهم في خلق أوضاع هشة ومتفجرة فيها خدمة إلى المصلحة الثابتة والغير متحولة وخدمة إلى أجياله المستقبلية.

إذا تعد منطقة الصومال منطقة استراتيجية حيث تزخر بكثرة مواردها وخيراتها وتعد كذلك همزة وصل وربط ملاحى.

# الخاتمة

إن ظاهرة القرصنة تعد واحدة من الظواهر التي عرفها منذ أن ارتاد البحر فهي تشكل تحد أمني وتهديد اقتصادي على التجارة الدولية بأكملها، حيث أنها ألحقت خسائر بالتجارة البحرية ونشاط النقل وكانت السبب الرئيسي في ارتفاع أسعار التأمين.

فلقد أحدث خطر القرصنة المتزايد استجابة دولية غير مسبقة بعدما كانت تنخر في عظم المجتمع الدولي والحقيقة التي يؤكدها معظم الخبراء في هذا المجال، أن مواجهة هذا التحدي يستدعي اليوم وأكثر من أي وقت عملا منسقا ومنظما وجهدا مضاعفا من المجتمع الدولي خصوصا أن القرصنة تحولت إلى اقتصاد مستقل بذاته.

فعلى الرغم من التصدي لبعض الأسباب الرئيسية كان لازما المضي في المعالجات الجزائية وفي مقدماتها القيام بتأمين الحماية للسفن وخطوط الملاحة في الممرات المائية مع ضرورة العمل على بلورة الاستراتيجية الدولية والإقليمية شاملة لمواجهة هذا التحديد من جوهر المعضلة القائمة.

فالأمن الملاحي لدول المنطقة والسواحل المطلة على الممرات المائية ذات الاستراتيجية العالمية مازالت مهددة ومازالت تبعاتها تمثل نزيفا متعدد المستويات، والسبب يعود لعدم التناسب بين التجهيزات التسليحية والقوات الموجودة قبالة السواحل وطبيعة المهمة المكلفة بها من ناحية، ومن ناحية أخرى غياب شامل للتنسيق على المستوى الميداني، إضافة إلى أن المجتمع الدولي غير موحد في الحد من ظاهرة القرصنة البحرية، ومن خلال بحثنا هذا توصلنا إلى مجموعة من النتائج أهمها:

- إن القانون الدولي قد حدد الإطار القانوني المطبق على جريمة القرصنة البحرية وغير ذلك من الأنشطة البحرية على نحو ما تجسده اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وفي ما يتعلق بالثغرات التي تخللت هذه الاتفاقية من خلال تجارب المجتمع الدولي في مكافحة جريمة القرصنة البحرية.

- لم تضع اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958 ولا اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 تعريف دقيق لجريمة القرصنة البحرية واكتفت بذكر الأفعال المكونة لها مع غياب أي نص في الاتفاقيتين بشأن العقوبات المقررة لمرتكبي هذه الجريمة.
  - بالرغم من بعض القصور الذي يعتري اتفاقية روما لسنة 1988 إلا أنها تمثل الإرهاصة الأولى والحقيقية الفعالة لمواجهة المشكلة الدولية نظرا إلى ما قامت به من سد بعض الثغرات التي تعتري الاتفاقيتين سالفتي الذكر.
  - لا يوجد تشريعات واضحة دوليا تعمل على القضاء على الظاهرة التي تهدد كافة البشرية أو وضع آلية لملاحقة القراصنة أو أسرهم بعد ارتكابهم لجريمة القرصنة، فهي جريمة دولية ولولايات المحاكمة الدولية أو الوطنية.
  - إن الوضع المتأزم في السواحل الصومالية هو الذي يزيد المشكلة ويجعلها أكثر تعقيدا كل يوم لارتباطها باستقرار الدولة وانهاء الحروب والصراعات الداخلية.
  - يعتبر الإذن الممنوح بدخول المياه الإقليمية الصومالية أحد أبرز النقاط التي تضمنها مجلس الأمن مخالفا بذلك اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.
  - لا توجد محاكم جنائية دولية من أجل العمل على معاقبة القراصنة على تلك الأفعال المجرمة.
- ومن خلال النتائج السابقة، نرى أن نورد بعض الاقتراحات والتي قد تساهم في القضاء على هذه الظاهرة أو الإقلال منها إلى الحد الأدنى وهي:
- 1- صياغة اتفاقية دولية جديدة أو تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة 1982 تتضمن تعريف جريمة القرصنة البحرية وتعريف الأفعال الغير مشروعة المكونة لها وملاحقة مرتكبيها ووضع نصوص جنائية لعقابهم.
  - 2- وضع قواعد للتعاون الدولي بين جميع الدول من أجل اتخاذ الاجراءات اللازمة للقضاء على هذه الجريمة، والدعوة إلى الانضمام دول العالم للمعاهدة والتوقيع والتصديق عليها، لتكون ملزمة لكافة الدولة وخاصة الدول المتضررة لهذه الظاهرة.

- 3- يجب على الدول التي لم تتضمن تشريعاتها الوطنية على تجريم القرصنة بسن القوانين المناسبة، من أجل ملاحقة ومعاقبة القرصنة.
- 4- تشكيل قوة بحرية دولية تابعة لمنظمة الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية، مع اجبارية مرافقة فرق حماية عسكرية لسفن الشحن التجاري، مع انشاء محكمة دولية خاصة لمعاقبة مرتكبي هذا الفعل.
- 5- معالجة حالة الدول الفاشلة وغير القادرة على مكافحة القرصنة في نطاق اختصاصها الإقليمي، والتي تصبح منطلقا وملاذا آمنا للقرصنة، وذلك بإدراج نصوص قانونية أو ملحق باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يعالج هذه الحال.
- 6- إن الأفعال التي تجري قبالة السواحل الصومالية هي شكل من الأشكال ارهاب الدول تمارسه الولايات المتحدة، مستخدمة في ذلك أطراف محلية واقليمية لإثارة فزع العالم من هذه الأفعال التي تهدد التجارة الدولية.
- 7- وضع استراتيجية للملاحة البحرية في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن بين الدول المطلة على واجهة البحرية منها، ومساهمة جميع الدول العربية في توفير الامكانيات اللازمة لهذا التنسيق بينها.
- 8- ان الحد من استغلال خيرات الصومال والحد من انتهاكات مياهها الإقليمية، من خلال دعم دولة الصومال والدول المجاورة على بناء قوة اقليمية قادرة على حماية اقليمها البحري وأمنها الداخلي، وهو أهم هذه الحلول وأسرعها علاجها.
- 9- ضرورة التركيز على مكافحة هذه الظاهرة باقتلاع جذورها، وهذا بمتابعة حركة أموال الفدية التي تدفع لملاحقة هذه العصابات، لأنها تؤثر سلبا على التجارة العالمية.
- 10- العمل على تبني حل عربي للظاهرة وحماية المصالح الاقتصادية والاجتماعية للدول المتأثرة بالقرصنة البحرية.

# قائمة المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع:

1- المصادر:

• القرآن الكريم.

• الاتفاقيات الدولية:

- اتفاقية لاهاي 1907.

- اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958.

- الإتفاقية الأوروبية 1977.

- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 1988.

- الإتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب 1998

- البروتوكول المكمل لإتفاقية قمع الأعمال الغير مشروعة 2005.

- اتفاقية حفظ الأرواح والسلامة البحرية "SOLAS" 2002.

• قوانين ومراسيم:

- القانون البحري الجزائري الأمر رقم 80/56 المؤرخ في 23/10/1976 في الجريدة الرسمية

العدد 47 المعدل بالقانون 04/10 المؤرخ في 15/08/2010 عدد رقم 2010/46.

- المرسوم التنفيذي 192/95 بتاريخ 10/07/1995 ويتضمن انشاء محافظة أمن ميناء

والمطاردة ج.ر عدد رقم 1995/38.

- المرسوم التنفيذي رقم 418/04 المؤرخ في 20/12/2004 ويتضمن السلطات المختصة في

مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وانشاء الهيئات التابعة لها، ج.ر رقم 2004/82.

• قرارات وتقارير:

- تقرير المنظمة البحرية الدولية الصادر في 27/04/2004 على

. [www.omi.org/facilitation/maritin/as-topied=326](http://www.omi.org/facilitation/maritin/as-topied=326)

- تقرير الجمعية العامة A/56/58 في دورتها 56 في 04/12/2009 على الموقع

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

-قرار الجمعية العامة في دورتها 56 في 2001/03/09 على الموقع  
[www.un.org.ga/index.shtm](http://www.un.org.ga/index.shtm)

-تقرير التنمية الإنسانية العربية لعام 2009 - برنامج الأمم المتحدة الإنمائي - الصندوق  
العربي للإنماء - المكتب الإقليمي للدول العربية (OMDB) طبعة شركة كركي - لبنان -  
2009.

-قرار مجلس الأمن 2008/1814 الصادر بتاريخ 2008/05/15.

-قرار مجلس الأمن 2008/1816 الصادر بتاريخ 2008/06/02.

-قرار مجلس الأمن 2008/1846 الصادر بتاريخ 2008/12/02.

-قرار مجلس الأمن 2008/1838 الصادر بتاريخ 2008/10/07.

-قرار مجلس الأمن 2008 /1851 الصادر بتاريخ 2008/12/16.

-قرار مجلس الأمن 2009/1904 الصادر بتاريخ 2009/12/17.

-قرار مجلس الأمن 2010/1918 الصادر بتاريخ 2010/04/27.

-قرار مجلس الأمن 2010/1950 الصادر بتاريخ 2010.

-قرار مجلس الأمن 2011/1976 الصادر بتاريخ 2011.

-قرار مجلس الأمن 2011/2020 الصادر بتاريخ 2011.

-قرار مجلس الأمن 2020/2036 الصادر في 2020/02/22.

-قرار مجلس الأمن 2012/2039 الصادر بتاريخ 2012.

-المنشور رقم 17 الصادر عن المنظمة الدولية البحرية (OMI).

-دور المنظمة البحرية الدولية (OMI) المنشور رقم 622 الصادر بتاريخ 1993، والمنشور  
رقم 623 الصادر بتاريخ 1993.

2- المراجع:

●الكتب:

-إناس محمد البهجي، يوسف المصري- جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية - المركز  
القومي للإصدارات القانونية-القاهرة - الطبعة الأولى -2013.

- ابراهيم الخليل ابراهيم الجبوري- القرصنة البحرية في السواحل الصومالية وباب المنذب - دار السنات للنشر- مصر-2011.
- باستيك ماخوفيسكي - تاريخ القرصنة في العالم- ترجمة أنور محمد ابراهيم - الهيئة المصرية العامة للكتاب- القاهرة -بدون طبعة -2008.
- جمال محي الدين - القانون الدولي للبحار-دار الخلدونية-الجزائر-الطبعة الأولى -2009.
- عبد المنعم محمد داود-القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية - منشأ المعارف الإسكندرية - الطبعة الأولى - مصر.
- زازة لخضر - حماية المدنيين من القانون الدولي الإنساني إلى التدخل والمسؤولية على الحماية -دار الضحى للنشر والإشهار - الجلفة - الطبعة الأولى -2017.
- سعادي محمد - سيادة الدولة على البحر في القانون الدولي العام - دار الجامعة الجديدة - الإسكندرية مصر -2012.
- محمد سلامة مسلم الدويك - القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر- منشورات الحلبي الحقوقية - لبنان - الطبعة الأولى -2011.
- محمد الحاج حمود - القانون الدولي للبحار- دار الثقافة للنشر والتوزيع -عمان - الطبعة الأولى -2008.
- محمد يوسف طه- خدمات مرور السفن ومكافحة القرصنة البحرية في الممرات المائية - كتاب إدارة الكوارث البحرية - السعودية -1992.
- مرتضى عبد الرحيم محمد عبد الرحيم - أحكام القرصنة البحرية في الفقه الإسلامي دراسة مقارنة -جامعة الطائف-السعودية -بدون سنة نشر.
- مذكرات ورسائل تخرج:
- السيدة يوسف الطريقي -الأثر الاقتصادي لعمليات التجارة المنقولة بحرا، دراسة حالة ، منطقة القرن الإفريقي في فترة 2006 إلى غاية 2010- مذكرة ماجستير- جامعة البحر الأحمر - 2011.

- بوقجوة فؤاد-القرصنة البحرية بين الممارسات الدولية والقانون الدولي - مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير - كلية الحقوق -جامعة الجزائر 01 -سنة 2013.
- بوخميسي وناسة - النظام القانوني للسفينة في القانون البحري للسفينة - مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير - كلية الحقوق، جامعة وهران 2012.
- حسام الدين بو عيسي- القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية -أطروحة دكتوراه للعلوم السياسية والعلاقات الدولية -جامعة باتنة -2013.
- حاشي عسبلي فيدو- جريمة القرصنة البحرية وبعدها الأمني - دراسة تأصيلية مقارنة - مذكرة تخرج ماجستير- الرياض -2012.
- زازة لخضر - الوضع القانوني للسفينة في منطقة البحر الإقليمي- دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار - أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون العام - كلية الحقوق - جامعة وهران 2009.
- سامر أحمد ناجي حباش - التعاون الدولي من أجل مكافحة القرصنة البحرية - مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير في العلاقات الدولية - جامعة دمشق -كلية العلوم السياسية - سنة 2014.
- عيسات راضية - القرصنة البحرية وانعكاساتها على الأمن البحري - مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام - جامعة تيزي وزو- كلية الحقوق -2016.
- علي بن عبد الله الملحم - القرصنة البحرية على السفن - دراسة تأصيلية مقارنة تطبيقية - مذكرة ماجستير- جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية -2007.
- عامر جوهر - تجريم الاختطاف طلبا للفدية كمصدر لتمويل الجماعات الإرهابية - اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه - كلية الحقوق - جامعة مستغانم -سنة 2019.
- منى سليمانى -القرصنة البحرية في العلاقات الدولية -جامعة محمد خيضر -بسكرة -مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر - سنة 2016
- ناجي بن راجح ناجي الغامدي - جريمة القرصنة البحرية وعقوبتها في الفقه الإسلامي- مذكرة تخرج لنيل شهادة الماجستير- السعودية -2015.

•ندوات وملتقيات:

-بهجت عبد الله قائد - مفهوم القرصنة البحرية وأشكالها في العصور القديمة والحديثة وأمن الملاحة العربي-دار النشر بالمركز العربي للدراسات الأمنية-الرياض -الطبعة الأولى -سنة 1988.

-رقية عواشرية - قمع القرصنة البحرية في ضوء قواعد القانون الدولي - دراسة تقييمية - كتاب الندوة الثالث لإدارة الكوارث البحرية - المديرية العامة لحرس الحدود -وزارة الداخلية -السعودية - من 10 إلى 14 2010.

-فاطمة بوخاتمي - أشغال الملتقى الدولي في المنازعات البحرية- منشورات الألفية الثالثة - جامعة وهران -من 02 إلى 03 سنة 2009.

•مجلات قانونية:

-عمراني نادية -القرصنة البحرية وتمييزها عن الأعمال المشابهة لها - مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية -كلية الحقوق - جامعة البليدة 02- العدد 06-سنة 2014.

-مايا خاطر - الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية -مجلة جامعة دمشق للعلوم القانونية - العدد 04- سنة 2011.

•المواقع الإلكترونية:

-محمد عرفة -جريمة القرصنة البحرية ومكافحتها وأثارها الاقتصادية على الموقع الإلكتروني [www.alqet.com/2008/11/21/article16627.html](http://www.alqet.com/2008/11/21/article16627.html) تم التصفح يوم 2021/04/05 على الساعة 18:00.

# فهرس المحتويات

## فهرس المحتويات

الصفحة

كلمة شكر

إهداء

1

مقدمة

### الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والقانوني لجريمة القرصنة البحرية

9

المبحث الأول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية وتطورها

9

المطلب الأول: تطور جريمة القرصنة البحرية

9

الفرع الأول: القرصنة البحرية في العصور القديمة

11

الفرع الثاني: القرصنة البحرية في العصور الوسطى

12

الفرع الثالث: القرصنة البحرية في العصر الحديث

15

الفرع الرابع: القرصنة البحرية في الشريعة الإسلامية

16

المطلب الثاني: تعريف جريمة القرصنة البحرية

17

الفرع الأول: تعريف القرصنة البحرية في الفقه الدولي

18

الفرع الثاني: القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

23

المبحث الثاني: التكيف القانوني لجريمة القرصنة البحرية.

23

المطلب الأول: أركان القرصنة البحرية.

23

الفرع الأول: الركن الشرعي في جريمة القرصنة البحرية.

24

الفرع الثاني: الركن المادي في جريمة القرصنة البحرية

25

الفرع الثالث: الركن المعنوي في جريمة القرصنة البحرية

26

الفرع الرابع: الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية

27

الفرع الخامس: التمييز بين جريمة القرصنة البحرية والجرائم المشابهة لها

29

المطلب الثاني: الآثار القانونية المترتبة على جريمة القرصنة البحرية.

29

الفرع الأول: القبض على القراصنة.

30

الفرع الثاني: محاكمة القراصنة

32

الفرع الثالث: آثار القرصنة البحرية على الأمن البحري.

## الفصل الثاني: سبل مكافحة وتحديات القرصنة البحرية وأثرها على التجارة الدولية

- 39 المبحث الأول: الآليات وعوائق للحد من جريمة القرصنة البحرية
- 39 المطلب الأول: الآليات الدولية والإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية.
- 39 الفرع الأول: الآليات الدولية للحد من جريمة القرصنة البحرية
- 48 الفرع الثاني: الآليات الإقليمية للحد من جريمة القرصنة البحرية
- 53 المطلب الثاني: عوائق مكافحة جريمة القرصنة البحرية
- 53 الفرع الأول: القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية
- 56 الفرع الثاني: القيود ذات الطبيعة القانونية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية
- 58 المبحث الثاني: تأثير جريمة القرصنة البحرية على التجارة الدولية والقرن الإفريقي (دراسة حالة)
- 58 المطلب الأول: الأسباب والآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية
- 59 الفرع الأول: الأسباب الاقتصادية لجريمة القرصنة
- 62 الفرع الثاني: أهم الآثار الاقتصادية.
- 63 المطلب الثاني: دراسة حالة حول بلد الصومال
- 73 الخاتمة
- 77 قائمة المصادر والمراجع
- الملاحق
- فهرس المحتويات

الملاحق

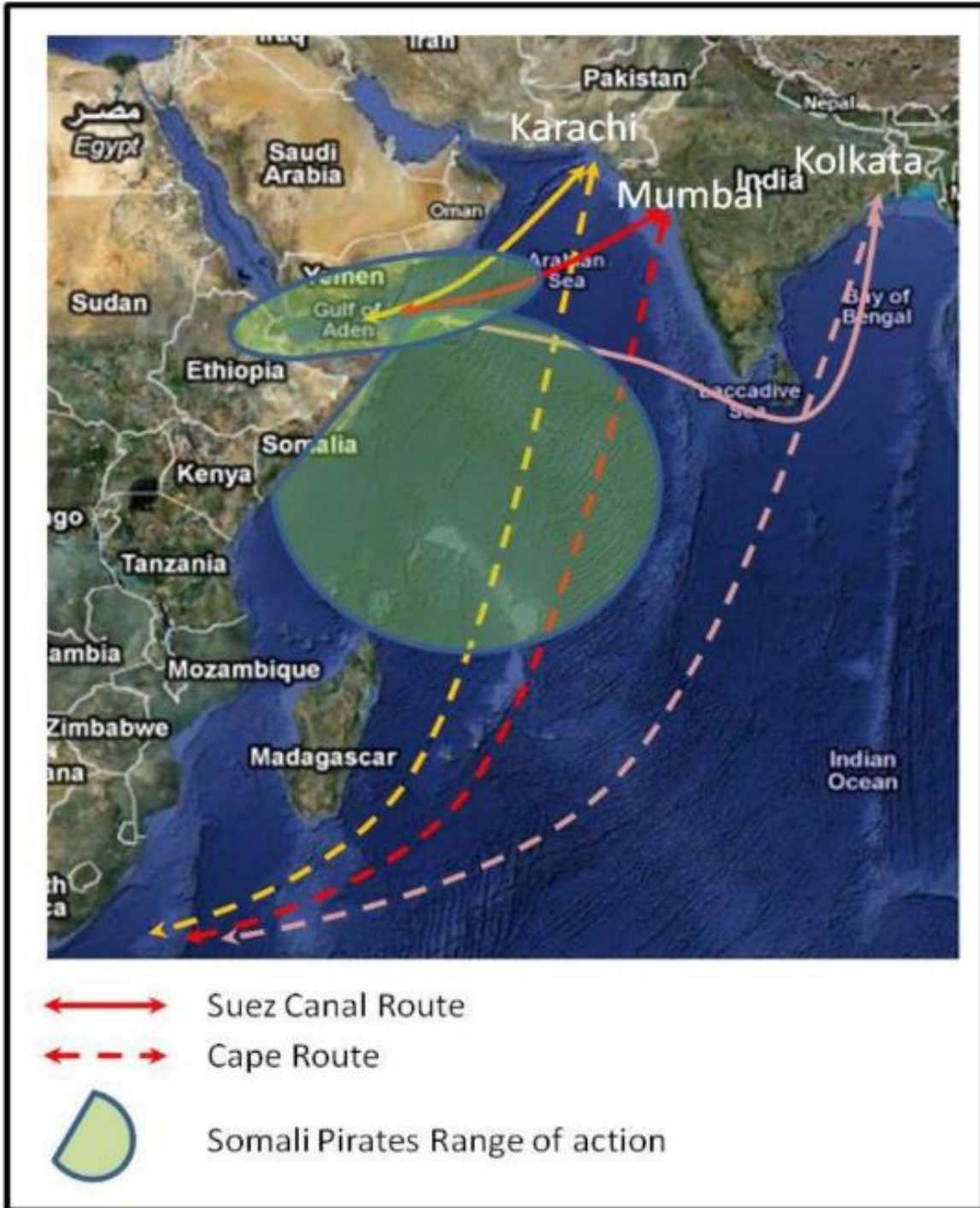
## الملحق رقم (01)



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

- World Map Finder :
- <http://www.worldmapfinder.com/Ar/Africa/Somalia/>

الملحق رقم (02)



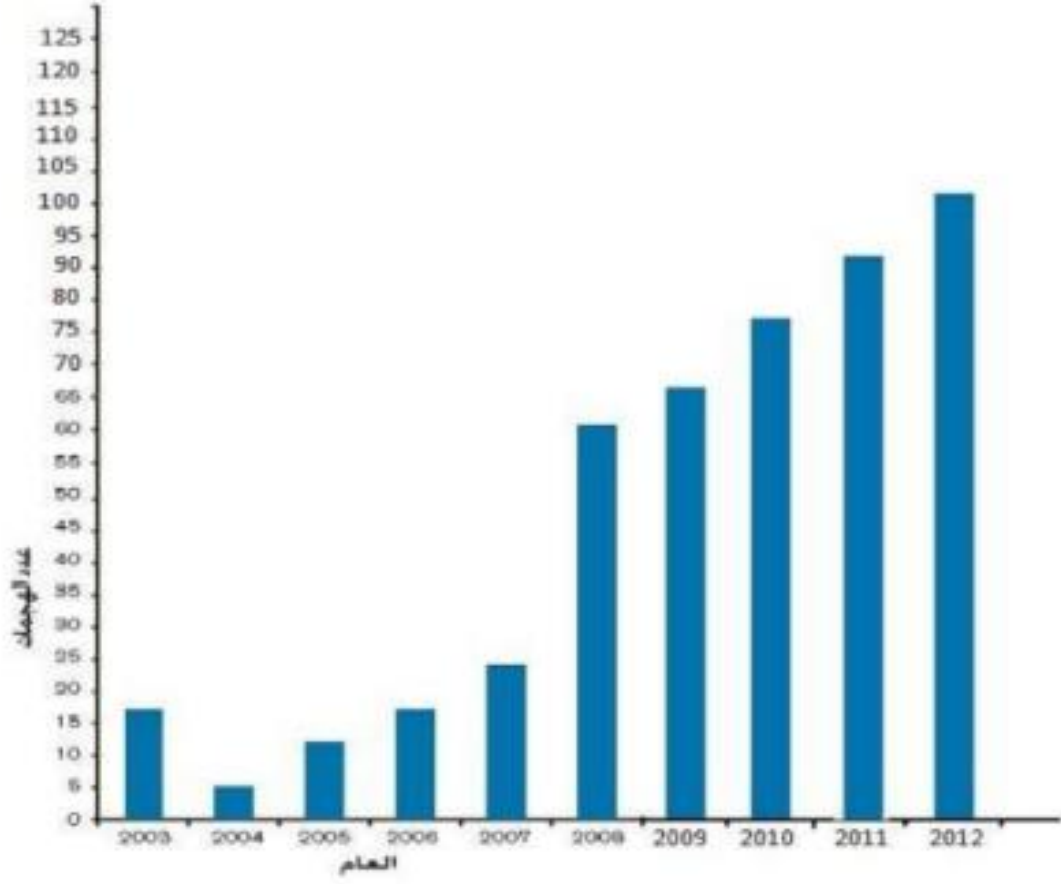
- طرق عمل القراصنة. قناة السويس- رأس الرجاء الصالح- المحيط الهندي.

- المصدر:

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



## الملحق رقم (04)



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

المصدر : موقع مجلس الغرف السعودية

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

x

## الملحق رقم (05)



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

- المصدر:

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

## الملحق رقم (06)

### قناة بنما

