



جريمة القرصنة البحرية واثارها القانونية و السياسية

The crime of maritime piracy and its legal and political implications

اسم الباحث: م. حسين علاء عبد الصاحب

جهة الإنتساب: الجامعة العراقية - كلية القانون و العلوم السياسية

Author's name: University Teacher Hussain Alaa Abdul-Sahib

Affiliation: Aliraqia University - College of Law and Political Science

E-mail: E.mail. hussain.abdulhsahib@aliraqia.edu.iq

work type: research paper

discipline: [General Law](#) , [Criminal law](#)

نوع العمل العلمي: [بحث](#)

مجال العمل: [القانون العام](#) - [القانون الجنائي](#)

Doi. <https://doi.org/10.61279/8myhr907>

Issue No. & date: Issue 25 - July 2024

Received: 13/5/2024

Acceptance date: 20/6/2024

Published Online: 25 July 2024

رقم العدد وتاريخه: العدد الخامس والعشرين - تموز - ٢٠٢٤

تاريخ الاستلام: ٢٠٢٤/٥/١٣

تاريخ القبول: ٢٠٢٤/٦/٢٠

تاريخ النشر: ٢٥ تموز ٢٠٢٤

© All rights are reserved to the Journal of the College of Law and Political Science at Aliraqia University

Intellectual property rights are reserved to the author

Copyright reserved to the publisher (College of Law and Political Science - Aliraqia University)

Attribution – NonCommercial - NoDerivs 4.0

International

For more information, please review the rights and license

© حقوق الطباعة محفوظة لدى مجلة كلية القانون والعلوم السياسية في الجامعة العراقية

حقوق الملكية الفكرية محفوظة للمؤلف

حقوق النشر محفوظة للناسر (كلية القانون والعلوم

السياسية - الجامعة العراقية)

نسب المصنّف - غير تجاري - منع الاشتقاق ٤,٠ دولي

للمزيد من المعلومات يرجى مراجعة الحقوق والترخيص



CC BY-NC-ND 4.0 DEED



**جريمة القرصنة البحرية
واثارها القانونية والسياسية
The crime of maritime piracy
and its legal and political implications**

م. حسين علاء عبد الصاحب

الجامعة العراقية - كلية القانون و العلوم السياسية
University Teacher Hussain Alaa Abdul-Sahib
Aliraqia University - College of Law and Political Science
hussain.abdulhsahib@aliraqia.edu.iq

المستخلص

كانت ولا زالت البحار و المحيطات اداة لتواصل الشعوب عبر التبادل التجاري و الثقافي بين الحضارات لكن منذ السنين الاولى لازدهار النقل و الانتقال بالسفن ظهر للعالم مصطلح القرصنة البحرية و هذا المصطلح يعني ان يقوم قرصان مسؤول عن مجموعة من القراصنة التابعين له بسلب و نهب محتويات السفن و قد تصل في بعض الاحيان الى اختطاف السفينة و من عليها بأكملها حيث تعد هذه الجريمة من ابرز التحديات التي تواجه المجتمع الدولي فقد تزايدت اعداد حوادث القرصنة البحرية نتيجة لسوء الظروف السياسية لكثير من الدول التي تطل على مواقع بحرية استراتيجية هامة مثل الصومال على سبيل المثال ولهذا الجريمة ابعاد قانونية و سياسية و اقتصادية سوف نقوم بمناقشتها في هذا البحث.

الكلمات المفتاحية: القرصنة البحرية، التأثيرات القانونية، التأثيرات السياسية، الاتفاقيات

الدولية، الاثار الاقتصادية

Abstract

Seas and oceans were and still the most effective tool for communication of peoples through commercial and cultural exchanges between civilizations ,but since the early years of transportation and shipping through ships ,the term marine piracy appeared to the world ,and this term means that a pirate responsible for a group of pirates looted and plundered the contents of ships and sometimes they hijack the whole ship with the passengers .This crime is one of the most important challenges facing the international community .Maritime piracy incidents has increased recently as a result of many bad political conditions for many countries that overlook important strategic marine sites such as Somalia .This crime has numerous legal ,political and economic dimensions that i will discuss in detail through this research paper.

Key word: Maritime piracy, Legal effects, Political influences ,International agreements, Economic impacts

المقدمة

ان كوكب الارض يغطي سطحه سبعون بالمئة مسطحات مائية تشمل بحار ومحيطات وغيرها من المسطحات المائية وهذه المسطحات تحتوي على ثروات هائلة تخدم الانسان اقتصادياً واجتماعياً وسياسياً بالإضافة ان هذه المسطحات قانونياً تدخل ضمن اراضي الدولة وتعتبر جزء لا يتجزأ من الاقليم لمسافة اثنى عشر ميل بحري وفق اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ ومن بعد هذه المسافة تعتبر مياه دولية فأن وقعت اي جريمة داخل اقليم الدولة تكون الدولة صاحبة الاقليم هي المسؤولة وفق الاختصاص الاقليمي بالمعاقبة على الفعل المجرم وفق القوانين المحلية او الدولية كما أن المياه الاقليمية قد تكون منظمة وفقاً لاتفاقيات الحدود الدولية بحيث أن لكل دولة عدة اميال تبعد عن شواطئها وتكون هذا الاميال تحت سيادة الدولة صاحبة هذه المسافة البحرية وهذا الاميال محددة ومعلومة حسب الاتفاقيات المبرمة بين الدول مثال ذلك ممر خور عبدالله بين العراق و الكويت. ان هذه المساحات الشاسعة من البحار والمحيطات التي تغطي كوكبنا تستخدم ايضاً لأغراض النقل البحري التجاري اي نقل البضائع و النقل البحري المدني اي نقل الاشخاص ولكي يحقق البشر الاستفادة القصوى من هذه المسطحات المائية سواء عبر النقل او التنقيب عن الثروات يجب ان يكون التعامل بين الشعوب المستفيدة من هذه الثروات والخدمات مبني على سلمية التعامل بعيداً عن الارهاب والقرصنة البحرية وما ينتج عنها من سلب ونهب حيث شهدت الفترة الاخيرة من القرن العشرين و بداية القرن الحادي والعشرين اتساع ظاهرة القرصنة البحرية المجرمة دولياً و محلياً وفق معظم تشريعات الدول حيث تشكل هذه الجريمة خرق لقواعد و اخلاقيات النقل البحري حيث ان الضحية الاولى في هذه الجريمة هي سمعة الدول امام المجتمع الدولي بسبب ضعف سيطرتها على سواحلها وحماية ممراتها المائية اما الضحية الثانية هي فئة التجار والمستوردين الذي سيخسرون بضائعهم نتيجة اعمال القرصنة البحرية والذي بدوره سوف يؤدي الى خسارة رأس المال الخاص بهم مما سوف يؤدي الى خلل في الاقتصاد القومي للدول التي يمثلها التاجر وكما اشرنا ان اتساع القرصنة في الآونة الاخيرة تجاوزت المفهوم التقليدي للقرصنة البحرية ولهذا السبب يتطلب على المجتمع الدولي و الدول مجتمعة ان تتخذ اجراءات ووسائل وتدابير احترازية ووقائية من اجل مكافحة هذه الظاهرة التي تهدد الدول وشعوبها من الناحية القانونية، الاقتصادية و السياسية.

الهدف من البحث

ان القرصنة البحرية تعتبر من اخطر الظواهر المجرمة حيث تهدد هذه الظاهرة مصالح المجتمع الدولي برمته فقد امتدت واتسعت لتطال معظم البحار والمحيطات واصبحت تهدد حركة التجارة العالمية والامن والاستقرار الاقليمي للدول وبالخصوص تلك

الدول التي تطل على ممرات مائية استراتيجية مهمة وما ان البحر الاقليمي للدول يخضع لقانون اقليم الدولة وتعد الدولة مسؤولة عن كل ما يجري داخل هذا الاقليم و بالمقابل ان النظام القانوني للبحر الدولي يقضي بأن لا يخضع هذا الجزء من البحر او المحيط الى أي قانون وطني انطلاقاً من مبدأ حرية الملاحة البحرية لكن في نفس الوقت لا يجوز ترك البحر الدولي مسرحاً للجرائم و الفوضى التي قد تسببها القرصنة البحرية فالهدف من البحث هنا هو ايجاد سبل لتوطيد الامن والسلام في المياها الدولية على وجه الخصوص عبر المراقبة و التنسيق المستمر بين الدول خصوصاً عبر مراقبة البحار بواسطة الاقمار الصناعية وايضاً عن طريق ابرام الاتفاقيات المشتركة بين الدول سواء بشكل ثنائي، اقليمي او تحت مظلة الامم المتحدة لمكافحة هذه الجريمة الدولية التي تمس امن الدول الاقتصادي و السياسي.

اشكالية البحث

ان القرصنة البحرية هي عبارة عن اغارة اشخاص بصورة غير مشروعة على السفن بمختلف انواعها وسرقة محتوياتها او خطفها ومن ثم التفاوض على طلب فدية حيث ان مشكلة البحث هي ظاهرة عالمية تهدد الملاحة البحرية بكل اصنافها التجارية و المدنية منذ القدم ولغاية يومنا هذا حيث تشهد هذه الظاهرة نمواً متزايداً في الممرات البحرية الاستراتيجية التي تربط الشرق بالغرب مثل مضيق باب المندب، مضيق هرمز و جبل طارق على سبيل المثال لا الحصر حيث ان هذه الظاهرة المجرمة دولياً و محلياً وفق قوانين معظم الدول تمس سيادة الدولة و امنها الاقتصادي و السياسي لذا سوف نتناول هذا الظاهرة مشكلة البحث بشكل تفصيلي خصوصاً في النطاق الاقليمي العربي.

منهجية البحث

ان منهجية البحث تعتمد على المنهج التحليلي و المنهج المقارن حيث سنتناول في المبحث الاول جريمة القرصنة البحرية مفهومها واثارها القانونية والذي يتضمن مطلبين المطلب الاول مفهوم جريمة القرصنة البحرية و المطلب الثاني الاثار القانونية المترتبة على جريمة القرصنة البحرية اما المطلب الثالث سوف يتكلم عن الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية في العراق اما فيما يخص المبحث الثاني فيتناول جريمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي واثارها الاقتصادية والسياسية والذي يتضمن مطلبين الاول هو الاهمية الاستراتيجية لمنطقة القرن الافريقي وتحديات القرصنة اما الثاني فيتعلق بالآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي اما المطلب الثالث فيدرس الاثار السياسية لجريمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي.

المبحث الاول

جريمة القرصنة البحرية مفهومها واثارها القانونية

المطلب الاول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية

لقد مر تعريف جريمة القرصنة البحرية بالكثير من التغيرات على مر التاريخ بسبب تطور الاساليب و الطرق المتبعة في تنفيذ عمليات القرصنة حيث تنامت هذه الظاهرة واتسعت في الآونة الاخيرة مما دفع الدول الى ابرام الاتفاقيات الدولية وسن قوانين محلية من اجل مكافحة هذه الظاهرة المجرمة على الصعيد الدولي و الوطني لمعظم الدول وذلك لخطورة هذه الجريمة من الناحية القانونية و الاقتصادية و السياسية. سنتناول في هذا المطلب تعريف القرصنة البحرية من الناحية الجزائية كجريمة يعاقب عليها القانون و سنتناول التعريف ايضاً من ناحية الفقه الدولي و الاتفاقيات الدولية.^١

اولاً: لقد عرفت معظم الدول وبالخصوص التي تطل على البحار او المحيطات جريمة القرصنة البحرية في قوانينها الوطنية ولا سيما ان قوانين هذه الدول التي تجرم القرصنة البحرية ستكون فعالة على مثل هكذا افعال داخل المياه الاقليمية للدولة صاحبة الاختصاص الاقليمي بنظر الدعوى الجزائية لان الجريمة وقعت على اقليمها فلها حق القبض و الاعتقال و المحاكمة بحق من ارتكب جريمة القرصنة البحرية حيث تقوم الدول بالمعاقبة على هكذا افعال في المقام الاول من اجل المحافظة على امن و سلم الملاحة البحرية وبالخصوص على الصعيد التجاري ان تعريف جريمة القرصنة البحرية وفق القانون الجزائري وبالعودة الى التاريخ صدرت اول قوانين بحرية في عهد الامبراطورية الرومانية تحث على ضرورة المحافظة على سلم و امن الملاحة البحرية خصوصاً في حقبة السلام بين الدول وعدم وجود معارك بين الدول في مسطح مائي معين^٢

تطرت الكثير من التشريعات الى تعريف مفهوم القرصنة البحرية فتفق معظمها على ان القرصنة البحرية هو كل عمل عنف غير مشروع أي مجرم وفق نص قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة اخرى بنية نهبها^٣ وقد تناول المشرع العراقي في قانون العقوبات رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ جريمة القرصنة البحرية في الفصل الثالث منه ضمن جرائم الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات في المواد من (٣٤٥-٣٤٦) فقد نصت المادة (٣٥٤) على ان يعاقب بالسجن من عرض عمداً للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية او المائية او سلامة قطار او سفينة او طائرة او أي وسيلة من وسائل النقل العامة، وقد تصل العقوبة وفق القانون العراقي الى السجن

١ الدكتور علي يوسف الدعيجي، التطور التاريخي لجريمة القرصنة البحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، ٢٠١١، ص ٣

٢ الدكتور علي يوسف الدعيجي، مصدر سابق، ص ٥

٣ الدكتور جيرهارد فان غلان، القانون بين الامم، ترجمة الاستاذ و فيق زهدي، دار الافاق الجديدة، بيروت، ١٩٧٠، ص ٦٦.

المؤبد في حال حدوث كارثة نتيجة الفعل المرتكب او قد تصل الى الاعدام في حالة موت انسان نتيجة لهذا الفعل المجرم ٤

وتناولت المادة (٣٥٨) من قانون العقوبات العراقي ان أي فعل من شأنه التعطيل المتعمد لوسيلة نقل عامة سواء كانت برية او بحرية او جوية يعاقب مرتكب الفعل بالسجن مدة لا تزيد عن سبع سنوات او بالحبس والغرامة أي ان المشرع العراقي وفق هذه المادة اعطى للقاضي السلطة التقديرية في تبويب الفعل المجرم كجناية عقوبتها السجن مدة لا تزيد عن سبع سنوات او تبويب الفعل المجرم كجناية مقترنة بغرامة ٥

ثانياً: تعريف جريمة القرصنة البحرية وفق الفقه الدولي, لا يوجد تعريف متفق عليه لجريمة القرصنة البحرية وفق الفقه الدولي وكذلك هو الحال في الاتفاقيات الدولية التي تتناول هذه الجريمة و العلة في ذلك صعوبة وضع تعريف محدد لهذ الافعال لتنوع اشكالها و اساليبها وانقسم فقهاء القانون الدولي الى فريقين عرف كل منهم القرصنة البحرية بطريقة مختلفة عن الفريق الاخر فعرفها الفريق الاول تعريفاً يعتمد على مكونات الفعل الجرمي حيث قاموا بتعريفها على انها ارتكاب عمل او اكثر من اعمال العنف ضد الاشخاص او الاموال عبر اعتداء مسلح تقوم به سفينة في اعالي البحار ضد سفينة اخرى الهدف منه هو نهب وسلب او اختطاف هذه السفينة ٦

وعرف جريمة القرصنة البحرية فقهاء اخرون على انها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب خاص مستهدفاً سلب و نهب السفن بغض النظر عن جنسيتها او خطف وسلب الاشخاص الموجودين عليها او الامرين معاً ٧ اما الفقيه فوشي فقد عرف جريمة القرصنة البحرية بأنها (قطع الطريق في البحر) ٨

وبالحديث عن الفريق الثاني فقد تناول هذا الفريق تعريف القرصنة البحرية معتمداً على عناصر الجريمة حيث اكتفى اصحاب هذا الاتجاه بتحديد عناصر جريمة القرصنة البحرية دون تقديم تعريف محدد وبالنسبة لأصحاب هذا الاتجاه يرون ان هذه العناصر هي ثلاث:

١- اعمال اكرهه قد تقع على المال او الاشخاص.

٤ قانون العقوبات العراقي, رقم (١١١), لسنة ١٩٦٩, المادة رقم (٣٥٤)

٥ قانون العقوبات العراقي, رقم (١١١), لسنة ١٩٦٩, المادة رقم (٣٥٨)

٦ الدكتور بهجت عبدالله, مفهوم القرصنة البحرية واشكالها في العصور القديمة والحديثة, جامعة نايف الامنية, الرياض, ١٩٩٠, ص ٣١.

٧ الدكتور علي صادق ابو هيف, القانون الدولي العام, دار المعارف, الاسكندرية, ص ٤٧

٨ الدكتور علي صادق هيف, مصدر سابق, ص ٤٨.

٢- اعمال الاكراه التي تقع على المال او الاشخاص يجب ان تقع في البحر العام وذلك لان الجرائم التي تقع داخل المياه الاقليمية للدولة بحسب رأي هذا الفريق من الفقهاء لا يعتبر قرصنة بالمعنى الدقيق اما يدخل ضمن اختصاص الدولة التي وقع الفعل المجرم في مياهها الاقليمية حيث تلك الدولة هي من تنظم كيفية العقاب على الفعل المرتكب.

٣- ان تكون هذه الاعمال هي افعال غير مشروعة لم يقر بها القانون الدولي

العام.٩

رغم اختلاف الفقهاء في تعريف جريمة القرصنة البحرية الا انهم جميعاً متفقون على ان هكذا افعال يتم ارتكابها في البحر العام تعتبر جريمة من جرائم القانون الدولي فقد استقر العرف الدولي و القضاء على اعتبار اعمال القرصنة البحرية اعمالاً محضرة يجب المعاقبة عليها بصرامة وذلك لخطورتها على الامن و السلم الدولي وما لها من اثار سلبية على الدول من الناحية الاقتصادية و السياسية ١٠

ثالثاً: تعريف جريمة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية

أ- معاهدة جنيف الخاصة بأعالي البحار والتي وقعت عام ١٩٥٨ و دخلت حيز النفاذ عام ١٩٦٢ جريمة القرصنة البحرية في المادة خمسة عشر من الاتفاقية والتي نصت على الآتي:

المادة خمسة عشر من اتفاقية جنيف

أي عمل غير مشروع يحوي على عنف او حجز او سلب يرتكب من قبل ملاحين او ركاب السفينة لأغراض خاصة وهذا العمل الغير مشروع من الممكن وفق هذه الاتفاقية ان يكون موجهاً ضد سفينة اخرى او طائرة او اشخاص او اموال في سفينة او طائرة.

ان أي مساهمة ارادية في أي فعل غير مشروع تقوم به سفينة او طائرة يعتبر من اعمال القرصنة و تحول السفينة الاعتيادية الى سفينة قرصنة و الطائرة الاعتيادية الى طائرة قرصنة .

تعتبر اعمال التحريض او التسهيل بصورة عمدية لأي عمل غير مشروع او فيه مساهمة في عمل غير مشروع والتي وردت في الفقرة (١ و ٢) من المادة خمسة عشر من

٩ الدكتور حسام الدين الاحمد، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، منشورات الحلبي، بيروت،

٢٠١٠، ص١٦.

١٠ الدكتور حسام الدين الاحمد، مرجع سابق، ص١٨.

اعمال القرصنة^{١١}

ب- اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ حيث تطرقت هذه الاتفاقية الى تعريف جريمة القرصنة البحرية في المادة (١٠١) وعرفتها بأنها أي عمل غير قانوني من اعمال العنف او الحجز او السلب يرتكب لأغراض خاصة ويكون موجه في اعالي البحار او في مكان يقع خارج ولاية أي دولة ضد سفينة او طائرة او اشخاص او ممتلكات على ظهر السفينة او الطائرة كما تشمل اعمال القرصنة وفق هذه الاتفاقية أي عمل من اعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة او طائرة مع العلم بأن هذه السفينة او الطائرة تستخدم لأغراض القرصنة او التحريض على ارتكاب احد الاعمال التي تعد من اعمال القرصنة^{١٢}

ج- اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ٢٠٠٥ حيث عرفت هذه الاتفاقية القرصنة البحرية من خلال بيان الافعال الغير المشروعة والتي نصت عليها المادة رقم (٣) من هذه الاتفاقية والتي بدورها اكدت ان أي شخص يعتبر قد اقترف جرماً اذا ما قام بأحد الافعال التالية:

١. الاستيلاء او السيطرة على سفينة باستخدام القوة او التهديد.
٢. ممارسة أي عمل من اعمال العنف ضد شخص على سطح سفينة اذا كان في ذلك الفعل ان يعرض الملاحة في تلك السفينة للخطر.
٣. تدمير السفينة او الحاق الضرر بها او الحاق الضرر بحمولة السفينة مما قد يعرض الملاحة في تلك السفينة للخطر.
٤. الاقدام على وضع جهاز تدمير او وضع مادة متفجرة على سطح السفينة مما قد يؤدي الى تدميرها او الحاق الضرر بها او بحمولتها او يعرض الملاحة في تلك السفينة للخطر.
٥. تدمير المرافق الملاحية البحرية او الحاق الضرر بها مما قد يعرض الملاحة البحرية للخطر.
٦. نقل معلومات يعلم الشخص انها غير صحيحة او محرفة مما قد يعرض الملاحة في السفينة للخطر.

كما تعتبر هذه الاتفاقية التهديد من اعمال القرصنة سواء كان التهديد مشروط او غير مشروط ان كان هذا التهديد من شأنه اجبار شخص حقيقي او اعتباري على القيام

١١ معاهدة جنيف الخاصة بأعالي البحار لسنة ١٩٨٥ المادة رقم (١٥)

١٢ اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ المادة رقم (١٠١)

بعمل او الامتناع عن عمل يهدف الى تعريض الملاحة البحرية للسفينة للخطر^{١٣}

د- مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن غربي المحيط الهندي وخليج عدن لسنة ٢٠١٧ حيث عرفت هذه المدونة القرصنة البحرية على انها أي عمل من أعمال العنف أو الحجز أو النهب أو السلب بطريقة غير مشروعة ترتكب من اجل تحقيق منافع وأغراض خاصة من قبل طاقم السفينة أو ركابها أو طائرة خاصة في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو ظهر تلك الطائرة.١٤

المطلب الثاني: الاثار القانونية المترتبة على جرية القرصنة البحرية

ان معظم الاثار القانونية المترتبة على جرائم القرصنة البحرية قد نظمها القانون الدولي عبر الاتفاقيات و المعاهدات دولية حيث ان من اهم هذه الاتفاقيات كانت الاتفاقية التي اقترتها الامم المتحدة و المتعلقة بقانون البحار حيث تناولت هذه الاتفاقية جرائم القرصنة البحرية وكيفية التعامل معها من الناحية القانونية للدول الاعضاء حيث ان هذه الاتفاقية وقعت عام (١٩٨٢) ودخلت حيز التنفيذ في عام (١٩٨٤).^{١٥} فقد نصت المادة (١٠١) كم هذه الاتفاقية ذات الشأن الكبير في مكافحة القرصنة البحرية على على التأكيد على تعريف أعمال القرصنة بالشكل واضح كما ورد في اتفاقية جنيف، والذي تمت الاشارة له سابقاً، فيما تضمنت المادة ١٠٢ تأكيداً آخر على حالة عصيان او تمرد طاقم أية سفينة أو ارتكابهم عملاً يعد من أعمال القرصنة، وأجازت التدخل ضد هذه السفينة واعتبارها تمارس القرصنة البحرية كما يستدعي التدخل القانوني الدولي بشكل مباشر وعلى وجه السرعة.

وفي نفس الإطار الدولي القانوني الذي يهدف الى مكافحة القرصنة البحرية اضافت الكثير من معاهد الدراسات الدولية و الاكاديميات المتخصصة بهذا الشأن على مستوى العالم دورات و ندوات وورش عمل تهدف الى محاربة القرصنة البحرية وكافة انواع الارهاب البحري الذي يربك التجارة البحرية و يتسبب في كل سنة بمبالغ هائلة من الخسائر المادية نتيجة سطو القراصنة على هذه السفن المحملة بالبضائع و السلع ومنذ بداية القرن العشرين اشتربت معظم البروتوكولات و الاتفاقيات الخاصة بالقرصنة البحرية على ان يتم تركيب جهاز تنبيه لاسلكي او راداري متصل بدولة العَلم الذي تحمله السفينة للتنبيه في حالة وجود عمليات قرصنة عليها او تستطيع من خلاله التواصل مع اقرب

١٣ اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ٢٠٠٥ المادة رقم (٣)

١٤ مدونة السلوك بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح اللذان يستهدفان السفن غربي المحيط الهندي وخليج عدن لسنة ٢٠١٧

١٥ اتفاقية الامم المتحدة الخاصة بقانون البحار لسنة، ١٩٨٢، نص المواد من (١٠١ - ١٠٧).

الدول التي تمر قربها السفينة من اجل انقاذها من اعمال القرصنة.^{١٦}

اما على المستوى العملي فإن كل ما اتخذته المجتمع الدولي، سواء عبر اتفاقية جنيف أو اتفاقية قانون البحار التي نظمتها الامم المتحدة، لم تكن تلك الجهود كفيلا للقضاء على أعمال القرصنة البحرية، أو حتى التخفيف من اعدادها، التي قد انتشرت في الكثير من مناطق العالم، خاصة وأن الكثير من الباحثين و المختصين في هذا الشأن يرون أن ثمة نقص تشريعي شديد ينتاب القانون الدولي والمحلي أيضا على حد سواء فيما يتعلق بملاحقة ومحاسبة القراصنة والجرائم التي ينفذونها بحق السفن المدنية و التجارية، إذ تعجز هذه القوانين في بعض الاحيان حتى عن ملاحقة هؤلاء المجرمين بالرغم من حجم الجرائم التي ينفذونها مثال ذلك ما قامت به بريطانيا عندما قبضوا على ثمانية قراصنة صوماليين بواسطة قطعة بحرية إنجليزية إلى تسليمهم للسلطات الكينية حيث أعلن الوزير الدفاع البريطاني بوب أنشورث أن البحرية البريطانية سلمت الحكومة الكينية ثمانية قراصنة صوماليين تم اسرهم في عملية لمكافحة اعمال القرصنة في خليج عدن عام ٢٠٠٨،^{١٧}

والاخطر من ذلك انه من الناحية القانونية ان تمت جرائم القرصنة البحرية في المياه الإقليمية فلا علاقة للقانون الدولي بها، وإنما تكون عقوبة فاعليها تعتمد على قوانين الدول صاحبة السيادة على هذه المياه الإقليمية التابعة لها، كما ان القانون الدولي لم ينص على عقوبات محددة بعينها للقرصنة، لكن مؤتمر وزراء الداخلية العرب والذي كان للعراق الدور البارز فيه في عام ١٩٨٨ قد اعتبر أن أعمال القرصنة من الجرائم الإرهابية، وأنه لابد من معاقبة مرتكبيها اشد العقوبات.^{١٨}

ولهذا السبب فإن القراصنة المحترفون يستغلون تلك الثغرات في القانون الدولي، الذي اكتفى بتجريم أعمال القرصنة من دون أن يحدد مدة عقوبتها أو أن يفرض عقوبات على الدول التي تحدث عمليات القرصنة البحرية ضمن مياهها الإقليمية فعلى الدول التي تحدث مثل هكذا جرائم ضمن مياهها الإقليمية ان تعاقب مرتكبيها بعقوبات رادعة و مشددة حفاظا على هيبة الدولة و سيادتها على اراضيها و مياهها الإقليمية.

المطلب الثالث: الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية في العراق

ان جريمة القرصنة البحرية كانت ولا تزال من اخطر الجرائم التي من الممكن ارتكابها في المياه الدولية او الإقليمية للدول فهي وبصريح العبارة تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية بصورة

١٦ الدكتور عبد العزيز سرحان.. مبادئ القانون الدولي العام الخاصة بالقرصنة البحرية، دار النهضة العربية، لسنة ١٩٨٠. ص. ٤٥.

١٧ الدكتور محمد فرج الحسيني، القرصنة البحرية في خليج عدن، عمان، دار وائل للنشر و الطباعة، لسنة ٢٠١١، ص. ٣٨.

١٨ مؤتمر وزراء الداخلية العرب، حول الامن الاقليمي البحري، لسنة ١٩٨٨.

عامة والتي بدورها أثرت بشكل خطير على حركة التجارة البحرية الدولية اصبحت تلقي بعواقبها الخطيرة على المجتمع الدولي وقد مهدت في القرن العشرين العديد من العوامل على إعادة انتشار هذا النوع من انواع الجرائم وبالخصوص امام السواحل الصومالية وخليج عدن ومن خلال انتشار جرائم القرصنة البحرية في هذه المناطق شعر وتنبه المجتمع الدولي بمدى الخطر المحدق به إذا ما استمر الحال على ما هو عليه مما اضطر جميع الدول للتحرك السريع والفعال لمواجهة القرصنة البحرية ومن ضمنها جمهورية العراق.

وقد تناول قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل في الفصل (الثالث) منه جرائم الاعتداء على سلامة النقل ووسائل المواصلات العامة المواد، فنصت المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي: (يعاقب بالسجن من عرض عمدا للخطر بأية طريقة كانت سلامة الملاحة الجوية أو المائية أو سلامة قطار أو سفينة أو طائرة أو أية وسيلة من وسائل النقل العامة. وتكون العقوبة السجن المؤبد اذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار أو غيره مما ذكر. وتكون العقوبة الإعدام أو السجن المؤبد اذا أدى ذلك إلى موت إنسان).^{١٩}

ونصت المادة (٣٥٨) من قانون العقوبات العراقي على (يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات أو بالحبس وبالغرامة، من عطل عمداً سير وسيلة من وسائل النقل العامة البرية أو المائية أو الجوية.^{٢٠}

ومن الضروري تمييز جريمة القرصنة البحرية عن الافعال التي يشتهب بأنها مشابهة لجرائم القرصنة البحرية حيث إن شيوع الحوادث ذات الخطر العام على السفن البحرية وتنوعها وتعدد أهدافها واختلاف وسائلها قد أدى إلى الخلط بين بعضها والبعض الاخر الذي لا يمت بصلة بجريمة القرصنة البحرية انما تشكل نوع اخر من انواع الجرائم وعليه سوف نحاول التمييز بين القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم الشائع الخلط بينها.

أولاً: تمييز جريمة السطو المسلح على السفن عن جريمة القرصنة البحرية

حيث ان جرائم السطو المسلح على السفن و القوارب تقع بالقرب من شواطئ الدول في مختلف أنحاء العالم. وقد تكون هذه الحوادث أقل خطورة من القرصنة البحرية التي قد تقع في المياه الإقليمية او الدولية وتكون اكثر عنفاً، خصوصاً الاصابات التي قد تلحق افراد طاقم السفينة، فبالنسبة للسطو المسلح على السفن الواقعة في المياه الإقليمية للدول فقد نصت المادة (٦٣) من اتفاقية روما سنة ١٩٨٨ م ، أن تتكفل الدولة الطرف التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية بكافة الاجراءات القضائية الكفيلة بمحاكمة المجرمين و القصاص منهم.^{٢١}

ومن جانب آخر فإنه كلاً من جريمة القرصنة البحرية و جريمة السطو المسلح على السفن،

١٩ قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة، ١٩٦٩، رقم المادة (٣٥٤).

٢٠ قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة، ١٩٦٩، رقم المادة (٣٥٨).

٢١ المادة رقم (٦٣) من اتفاقية روما سنة ١٩٨٨.

يعد من الجرائم و المخالفات القانونية، فالأولى مخالفة للقانون الدولي والثانية مخالفة للقانون المحلي

ثانياً: تمييز جريمة القرصنة البحرية عن جريمة خطف الطائرات

تعرف جريمة خطف الطائرات بجميع انواعها على انها (قيام شخص او عدة اشخاص بصورة غير شرعية، وهو على متن الطائرة في حالة الطيران بالاستيلاء و السيطرة عليها من خلال التعريف نلاحظ مدى الاختلاف و الشبه بين الجريمتين، فقد ظهرت لدينا ثلاث اراء فقهية حول هذا الموضوع فقد ذهب جانب من الفقه إلى ان اختطاف الطائرات يعد صورة من صور القرصنة، بينما ذهب فريق الفقهاء القانونيين الثاني الى أن خطف الطائرات ليس من قبيل القرصنة فكل منهما مفهومه المختلف، والشيء المشترك بيهم هو العنف او استخدام القوة.

وعلى الرغم من رأي كل فريق إلا ان الرأي الأقرب إلى الصواب هو الاتجاه الثاني القائل بأن جريمة خطف الطائرات جريمة مستقلة للأسباب الآتية:

١. إن جريمة القرصنة البحرية لا ترتكب إلا في أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة، أما خطف الطائرات بجميع انواعها فمن الممكن وقوعها في المجال الجوي لأية دولة.

٢. ترتكب جريمة القرصنة البحرية لتحقيق مصلحة شخصية وبالخصوص المنافع المادية أي أنها ذات طابع اقتصادي، أما خطف الطائرات فهي ترتكب لأسباب سياسية أو لتحقيق أغراض معينة.

المبحث الثاني

جريمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي
واثارها الاقتصادية والسياسية

المطلب الاول : الاهمية الاستراتيجية لمنطقة القرن الافريقي وتحديات القرصنة

من مسلمات الامور تعد خطوط النقل البحري- لاسيما التي تربط بين قارات العالم- والمناطق المشرفة عليها, ذات اهمية استراتيجية كونها تشكل شريان الاقتصاد العالمي وممرًا لنقل القوات العسكرية , عليه تعد مثل هذه المناطق مصدراً لتنافس دولي من اجل السيطرة عليها او المشاركة في ادارتها والاشراف عليها. وفي هذا المطلب سنتناول الوصف الجغرافي لمنطقة القرن الافريقي واهميته الاستراتيجية وابرز التحديات التي شهدتها المنطقة والمتمثلة بالقرصنة البحرية .

اولاً : الوصف الجغرافي والاهمية الاستراتيجية لمنطقة القرن الافريقي

هو ذلك البروز الشرقي من القارة الافريقية في اتجاه المحيط الهندي وخليج عدن على شكل مثلث يشرف على المدخل الجنوبي للبحر الاحمر, يكتسب القرن الافريقي اهمية استراتيجية فهو يطل على المحيط الهندي من ناحية ويتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الاحمر عبر مضيق باب المندب ودوله هي (اثيوبيا , جيبوتي , ارتيريا , الصومال) (٢٢) وبعض الدراسات تتخطى حدود الدلالات الجغرافية للمنطقة لتضم اليها كل من اليمن والسعودية , مؤكداً بذلك على الدلالات السياسية لمصطلح القرن الافريقي . وموقعه هذا هو يتحكم في طرق التجارة العالمي لاسيما تجارة النفط القادمة من دول الخليج العربي والمتجهة الى اوربا عبر البحر الاحمر, كما انه يعد ممرا هاما للقطعات العسكرية القادمة من اوربا او الولايات المتحدة الامريكية في اتجاه منطقة الخليج العربي (٢٣) . لا تقتصر اهمية القرن الافريقي على اعتبارات الموقع وانما تتعداها الى ما تملكه من موارد طبيعية منها البترول , بهذا تعد منطقة القرن الافريقي من منظور القوى الدولية الفاعلة ذات اهمية استراتيجية وتشكل باعثا للتنافس الدولي من اجل ايجاد منطقة نفوذ لها ضمن المنطقة. ينظر خارطة رقم (١-١)

تشرّف منطقة القرن الافريقي على مضيق باب المندب رابع أكبر الممرات البحرية من حيث حجم تجارة البترول التي تمر عبره , اذ وصلت الى خمسة مليون برميل نفط يوميا في العام ٢٠١٦ وتشكل ٧% من مجمل تجارة النفط العالمية , كما تمر عبره اكثر من

٢٢ سامي السيد احمد : السياسة الامريكية تجاه صراعات القرن الافريقي ما بعد الحرب الباردة الدور والاستجابة , مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية , الامارات العربية المتحدة , ٢٠١٠ , ص ٢٨
٢٣ باب المندب خطر الحرب الاقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الاستراتيجية , مركز هردو لدعم التعبير الرقمي , القاهرة , ٢٠١٥ , ص ٧. متاح على الرابط www.hrdoegypt.org

٢١ الف سفينة تجارية سنويا وان ٩٨٪ من السفن الداخلة عبر قناة السويس تمر من خلاله , وتبلغ حجم التجارة العالمية عبر مضيق باب المندب نحو ٢٠٪ من حجم التجارة العالمية وبقيمة سنوية تصل الى ٧٠٠ مليار دولار سنويا. (٢٤)

خارطة (١-٢) تمثل منطقة القرن الافريقي



maps/com.google.www

بهذا فان الوضع الجغرافي لمنطقة القرن الافريقي واشرافه على مضيق باب المندب وخليج عدن والبحر الاحمر ومن خلاله باتجاه البحر المتوسط شمالا , ومنطقة الخليج العربي شرقاً , هذا الوضع الجغرافي اصبح له اثار سياسية وامنية واقتصادية حيث تنتقل الصراعات فيه لتلك المناطق .اذ يشكل القرن الافريقي والبحر الاحمر حلقة محورية في حركة المواصلات التجارية والعسكرية ما بين البحر المتوسط والمحيط الهندي . كما توجد العشرات من الموانئ المنتشرة على جانبي سواحل البحر الاحمر اهمها (ميناء بور تسودان , ميناء عثمان , ميناء بشائر في السودان) و(ميناء جدة , ميناء الملك عبد العزيز , ميناء الدمام , ميناء الملك فهد , ميناء ينبع , ميناء جازان في المملكة العربية السعودية) و(ميناء عدن , ميناء سقطري , ميناء المكلا , ميناء نشطون , ميناء الحديدية , ميناء المخا ,

٢٤ احمد الفقيه :القرن الافريقي ميدان للتنافس وبسط النفوذ الخليجي , دراسة منشورة , مركز الدراسات الاستراتيجية والدبلوماسية , لندن , ٢٠١٩ , ص ٢ , www.csd-center.com

٢٥ حمدي عبد الرحمن : اسرائيل وافريقيا في عالم متغير من التغلغل الى الهيمنة , متاح www.aljazeera.net

ميناء رأس عيسى في اليمن) والموانئ الصومالية وهي (ميناء بربر ,ميناء كسمايو, ميناء مقديشو) فضلا عن الموانئ الجيبوتية .(٢٦) وجميع هذه الموانئ هي على صلة بالوضع الامني في منطقة القرن الافريقي المتحكم بخليج عدن ومضيق باب المندب .

ثانياً: تحديات القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي

شكلت ظاهرة القرصنة في منطقة القرن الافريقي خلال العقد الاول من القرن الحادي والعشرين تحدياً عالمياً اما حركة التجارة الدولية , اذ برزت هذه الظاهرة بعد تدهور الاوضاع الامنية في منطقة القرن الافريقي اثر انهيار الدولة في الصومال في عقد التسعينات من القرن العشرين , لقد كان لانهيار الدولة تداعيات عدة ابرزها: سياسية حيث غابت الدولة وسلطتها , واقتصادية تدهور الوضع الاقتصادي الامر الذي انعكس على تدهور الاوضاع الاجتماعية وهذا قادة بالنتيجة الى نشأت جماعات مسلحة جعلت من السطو على السفن المارة ضمن خط الملاحة الدولي هدفا لها . وقد وصلت حوادث القرصنة البحرية في خليج عدن وساحل الصومال ارقاما غير مسبوقة , فبعدها افادت التقارير الدولية بوقوع ١٠ حوادث فقط في العام ٢٠٠٤ شهدت المنطقة ٤٤ هجوما في العام ٢٠٠٧ , ١٣٩ هجوما في العام ٢٠١٠ , ٢٣٧ هجوما في العام ٢٠١١ , فضلاً عن ذلك , احتجز القراصنة ٤٧٠ رهينة من البحارة خلال هذه الاعوام . في حين شهد العام ٢٠١٢ تعرض ٧٥ سفينة الى هجمات القراصنة ووقعت ١٤ عملية اختطاف .(٢٧)

والجدير بالملاحظة ان انهيار الدولة في الصومال جعل من منطقتة الاقتصادية التي تمتد ٢٠٠ ميل بحري مفتوحة امام جميع الدول لرمي مخلفاتها الصناعية فضلا عن قيام سفن صيد اجنبية بأعمال صيد غير مشروعة في مياه الصومال , لذا شرع الصيادون الصوماليون في تولي مسؤولية ادارة الشؤون في خليج عدن كما لجأوا الى القرصنة وسموا انفسهم (مشاة البحرية الصومالية) او فيلق الانقاذ المحيطي للدفاع عن معيشتهم .(٢٨)

٢٦ سيد يوسف الطريقي : الاثار الاقتصادية لعمليات القرصنة البحرية على التجارة المنقولة بحراً دراسة حالة منطقة القرن الافريقي في الفترة من ٢٠١٠-٢٠١٦ , رسالة ماجستير ,كلية الاقتصاد والعلوم الادارية , جامعة البحر الاحمر , السودان , ٢٠١١ , ص٢٥-٢٠

٢٧ فياجي ساكوجا : القرصنة في خليج عدن وبحر العرب , سلسلة محاضرات الامارات (١٨٠) , مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية , الامارات العربية المتحدة , ٢٠١٤ , ص٩

٢٨ المصدر نفسه , ص٨

المطلب الثاني: الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الأفريقي

كانت أعمال القرصنة البحرية ترتكب بدافع تحقيق المكاسب الاقتصادية التي تأتي على شكل فديات ومواد ومعدات مسروقة من السفن , بما في ذلك ممتلكات الطاقم , حتى ان السفينة تباع برمتها في بعض الاحيان , فضلا عن ذلك تتكبد شركات النقل البحري خسائر تُعزى الى التأمينات المرتفعة للمرور عبر المناطق التي تشهد فيها عمليات قرصنة , كما ان التكاليف الاضافية المصاحبة لوضع حراس أمن خاص على متن السفن , والخسائر الناجمة عن تحويل مسار السفن والوقت الذي تستغرقه الرحلة (٢٩) . اذ تشير التقديرات الى ان اعمال القرصنة تولد ما يزيد عن ٢٠٠ مليون دولار سنويا . (٣٠)

وفقا لتقرير (التكلفة الاقتصادية للقرصنة الصومالية لعام ٢٠١٢) الصادر عن مؤسسة (محيطات وراء القرصنة - Oceans Beyond Piracy) تشير الى ان تكلفة القرصنة البحرية التي تكبدها الاقتصاد العالمي في العام ٢٠١٢ تتراوح بين (٥,٧ الى ٦,١ مليار دولار. (٣١) ينظر الجدول رقم (٢-١)

جدول رقم (٢-١) يمثل تكاليف اعمال القرصنة البحرية في منطقة القرن الأفريقي ٢٠١٢

الملاحظات	2012	2011	20	الال الفئة
دفع الفدية, والتكاليف اللوجستية المرتبطة بدفع هذه الفدية, واستعادة السفن, وتكلفة تسليم الفدية, والضرر الذي يصيب السفينة خلال فترة احتجازها, وتكلفة المفاوضات, وأجور المحامين والمستشارين	35 مليون دولار	159 مليون دولار		الفديات
عملية أطلنطا, وعملية درع المحيط, وفرقة العمل المشتركة 151 والصين, والهند, واليابان, وروسيا, وكوريا الجنوبية.	1.09 مليار دولار	1.27 مليار دولار		ع عمليات عسكرية
قبول أكبر للحراس المسلحين من قبل الدول التي ترفع السفن أعلامها, وأصحاب السفن, ومشغليها, وزيادة تكلفة الحراس المسلحين.	1.53 مليار دولار	530.61 مليون دولار		الحراسة
تحويل مسار السفن على طول ساحل شبه الجزيرة العربية والساحل الهندي بدلاً من إبحارها مباشرة عبر المنطقة العالية	290.5 مليون دولار	594.06 مليون دولار		تحويل مسار السفن

٢٩ فياجي ساكوجا , مصدر سبق ذكره , ص ١٠

٣٠ حسام الدين بوعيسي : القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية, اطروحة دكتوراه, كلية الحقوق والعلوم السياسية ,

جامعة الحاج لخضر , الجزائر , ٢٠١٣, ص ٥٩

٣١ فياجي ساكوجا , المصدر السابق , ص ١١

منظمات مكافحة القرصنة, بدءاً من الوكالات التابعة للأمم المتحدة, وصولاً إلى المنظمات غير الحكومية	24.08 مليون دولار	21.3 مليون دولار	منظمات مكافحة القرصنة
تكاليف التأمين على السفن التجارية	550.7 مليون دولار	634.9 مليون دولار	التأمين

الجدول من اعداد الباحث اعتمادا على فياجي كاسوجا , مصدر سبق ذكره , ص ١٢

كما ان تغيير مسار الملاحه عن طريق رأس الرجاء الصالح قد انعكس ذلك في زيادة تكلفة النقل , فمثلا (ان السفينة متجهة من السعودية الى الولايات المتحدة الامريكية بدلا من المرور عبر البحر الاحمر يضيف ٢٧٠٠ ميل كل رحلة ليكلف السفينة ما يقارب ٣,٥ مليون دولار سنويا كمبرغ اضافي لاستهلاك الوقود فقط). كما ارتفعت اسعار التأمين بنسبة ١٠% للرحلة التي تمر بخليج عدن الامر الذي نتج عنه ارتفاع اسعار الشحن الى ٥٠% وتكلفة المرور بقناة السويس , وانخفض عدد السفن العابرة لقناة السويس بنحو ٢٢ سفينة عن المتوسط اليومي المسجل والذي بلغ ٥٩ سفينة , وقد ادى هذا الى تراجع ايرادات قناة السويس بمقدار ٢٩% في العام ٢٠٠٩ ومقدار ٨١ مليون دولار . (٣٢) والجدير بالذكر ان حالات القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي شكلت ٣٧% من حالات القرصنة العالمية , وهي بهذا دليل على الاثار السلبية لتداعيات انهار الدولة في الصومال (٣٣).

المطلب الثالث : الاثار السياسية لجريمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي

شكلت جريمة القرصنة البحرية تحديا دوليا تطلب تضافر الجهود من اجل مواجهتها والحد منها والقضاء عليها , بعد ان تفاقمت اضرارها على امن وسلامة التجارة الدولية وامن الملاحه البحرية ويمكن ان نقسم هذه الجهود وفقا لثلاثة مستويات .

اولاً : مستوى العمليات - الدولي

استجابة للتحديات التي شكلتها ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة القرن الافريقي , ارسلت عددا من الدول سفناً حربية , لضمان امن الملاحه في منطقة القرن الافريقي , وقد عملت هذه القوات بوصفها جزءاً من قوات المهام المشتركة البحرية المتعددة الجنسيه , مثل قوة المهام المشتركة ١٥٠ , وقوة المهام المشتركة ١٥١ , والقوة البحرية

٣٢ حسام الدين بو عيسى , مصدر سبق ذكره , ص ١٠٢

٣٣ يسرا محمد رضا : الجريمة المنظمة العابرة للوطنية والاستقرار السياسي - القرصنة البحرية و المركز الديمقراطي , برلين , ٢٠١٦ , ص ٧

التابعة للاتحاد الاوربي EUNAVFOR . والى جانب قوات المهام المشتركة هذه، نشرت الولايات المتحدة الامريكية قوات بحرية في خليج عدن ، كما نشرت الصين قوة المهام البحرية ٥٢٥ ، وارسلت دول اخرى ، مثل الهند وايران ، وروسيا سفنا حربية لغرض مواجهة اعمال القرصنة البحرية ، وكان لحلف شمال الاطلسي دورا بهذا الصدد من خلال نشر قوة (درع المحيط) التابعة له في بحر العرب وخليج عدن وحوض الصومال .(٣٤) وتم اعتماد مبادرة (الممر الموصى به دوليا لعبور السفن) وهذه مبادرة مبتكرة تم بموجبها انشاء ممر بحري في خليج عدن ، حيث تقوم السفن الحربية بأعمال تسيير الدوريات وتوفير الحماية للنقل البحري الدولي الذي ينتظم في قوافل ، وهي مبادرة اسيوية تضم الصين ، الهند ، اليابان ، كوريا الجنوبية .(٣٥)

ثانياً : المستوى المؤسسي

صاغ المجتمع الدولي عددا من الاستجابات المؤسسية المتعددة الاطراف بهدف مكافحة القرصنة البحرية ، فقد اصدر مجلس الامن الدولي القرارات رقم (١٨١٤ ، ١٨١٦ ، ١٨٣٨ في ٢٠٠٨) وجاء فيها : (٣٦)

١. ادانة جميع اشكال القرصنة البحرية في الساحل الافريقي.

٢. دعا الدول الكبرى الى استخدام القوة لمنع ومحاربة القرصنة البحرية.

٣. تعاون دول المنطقة مع المجلس للقضاء على القرصنة البحرية .

تم الاعلان من قبل الامين العام (بان كي مون) عن تأسيس الصندوق الائتماني لدعم مبادرات الدول التي تكافح القرصنة قبالة سواحل الصومال في العام ٢٠١٠ والغرض منه هو المساعدة في تحمل النفقات المرتبطة بمحاكمة القراصنة .(٣٧) فضلا عن ذلك اعلن الاتحاد الاوربي عن تكوين اطار تنظيمي لقوات مكافحة القرصنة تحت مسمى عملية (اتلانتا) مقرها في بريطانيا .

واضطلعت بعثة الامم المتحدة وبعثة الاتحاد الاوربي لتقديم المساعدة الى الصومال ، من خلال وضع خطة لبناء القدرات من اجل تدريب خفر السواحل الصومالي ووحدات

٣٤ فياجي ساكوجا ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٣

٣٥ المصدر نفسه ، ص ١٥ .

٣٦ عمر يحيى : القرصنة البحرية في الصومال وانعكاساتها على الامن الدولي والاقليمي ، كلية العلوم السياسية والدراسات

الاستراتيجية ، جامعة الزعيم الازهري ، السودان ، ٢٠١٥ ، ص ٨

٣٧ فياجي ساكوجا ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٥



الشرطة البحرية , كما واصل البرنامج العالمي لمكافحة الجرائم البحرية تقديم المساعدة من اجل اعداد وتدريب كوادر الشرطة البحرية الصومالية وبتمويل من قبل الدول الاوربية .(٣٨)

ثالثاً : على الصعيد الاقليمي

على الصعيد الاقليمي كانت هناك مجموعة اجراءات ضمن جهود الدول الاقليمية والمدعومة دوليا من اجل مكافحة اعمال القرصنة , اذ تم الاعلان عن مبادرة (جيبوتي لقواعد السلوك) في العام ٢٠٠٩ , تهدف الى قمع القرصنة والسطو المسلح على السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن , حيث تتوخى التعاون الفني من خلال تبادل المعلومات وتدريب الشركاء, وللمدونة ثلاثة مراكز لتبادل المعلومات في تنزانيا , وكينيا , واليمن .(٣٩) كما كان لمصر جهدا دبلوماسيا بهذا الشأن برز من خلال مجموعة اجراءات ابرزها هو: انضمامها الى مجموعة الاتصال الدولية لمكافحة القرصنة امام سواحل الصومال , كما حرصت على استضافة الاجتماع الثاني للمجموعة والذي عقد في القاهرة عام ٢٠٠٩ , كما قامت الدبلوماسية المصرية بالتنسيق المستمر مع القوات الدولية المتواجدة بمنطقة خليج عدن من اجل توفير الحماية اللازمة للسفن المصرية المارة بالمنطقة .(٤٠) وكان للمملكة العربية السعودية جهودا دبلوماسية وامنية مساندة للجهود الدولية في مكافحة القرصنة البحرية اذ نشرت قواتها العسكرية ضمن المنطقة التي شهدت اعمال قرصنة بحرية .وفي العام ٢٠٠٩ قررت دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية , الى جانب دول البحر الاحمر, وهي: جيبوتي , مصر , الاردن, السودان , واليمن تشكيل فرقة عمل بحرية عربية بهدف مكافحة القرصنة والعمل تحت قيادة موحدة.(٤١)

٣٨ للمزيد عن دور الامم المتحدة ينظر : تقرير الامين العام المقدم الى مجلس الامن عن ما يتعلق بالقرصنة والسطو المسلح في

عرض البحر قبالة سواحل الصومال , ٢٠١٨ , ص ٦

٣٩ فياجي ساكوجا , مصدر سبق ذكره , ص ١٧

٤٠ محمد قاسم نفل : جريمة القرصنة البحرية , رسالة ماجستير , كلية الحقوق , جامعة النهرين , ٢٠١٣ , ص ١٠٢

٤١ فياجي ساكوجا , مصدر سبق ذكره , ص ٢٠

الخاتمة

ان ظاهرة القرصنة البحرية تعتبر من اخطر الظواهر الإجرامية التي تهدد مصالح المجتمع الدولي كله حيث انتشرت هذه الظاهرة واتسع نطاقها في خليج عدن وجنوب غرب المحيط الهندي خصوصاً قبالة السواحل الصومالية، كما وصلت إلى السفن التي تمر قبالة السواحل الكينية وشواطئ تنزانيا ومدغشقر ثم تمتد إلى الشرق حتى وصلت السواحل العمانية في بحر العرب وخليج عدن ومضيق باب المندب حيث أصبحت تهدد حركة التجارة العالمية تهديداً خطيراً وتندرج بعواقب وخيمة على الأمن والاستقرار الإقليمي للدول الواقعة على خليج عدن والبحر الأحمر ودول القرن الإفريقي كذلك تضر بالملاحة البحرية العالمية وتهدد سلامة البيئة البحرية ، إذا كان النظام القانوني للبحر العام يقضي بالا يخضع هذا البحر لأي قانون وطني فليس معنى ذلك أن يترك البحر العام مسرحاً للجرائم والفوضى وعند ذلك لا معنى للغرض الذي من اجله تقرر مبدأ حرية البحار المتمثل في توطيد الأمن والسلام لمن يعبرها ، حيث كانت القرصنة البحرية جريمة بحرية دولية فان الدول التي بقيت عاكفة على محاربتها حتى باتت جريمة القرصنة البحرية مجرمة بناءً على القوانين الداخلية للدول كما أصبحت مجرمة في القانون الجنائي الدولي بناءً على الأعراف والاتفاقيات الدولية حيث شهد مسرح الأحداث الدولية ارتكاب العديد من جرائم القرصنة البحرية ، ونظراً لتعاظم آثارها وتداعياتها أصبحت القرصنة تمثل جريمة ضد النظام الدولي . وان مصالح الشعوب الحيوية وكذلك امن وسلامة وحقوق وحرية الأفراد الأساسية .وتكمن مشكلة دراسة جريمة القرصنة البحرية في كون الموضوع يحتاج إلى تحديد وتعريف واضح وبالرغم من إن هذه الجريمة مغلغة في القدم إلا إن الفقه الجنائي الدولي لم يضع لها تعريفاً محدداً وكذلك الحال جاءت الاتفاقيات الدولية مبهمة وغير واضحة تماماً في تحديد مفهوم القرصنة البحرية ، ولعل السبب في ذلك يعود لتداخل هذه الجريمة بجرائم دولية أخرى مشابهة من حيث العناصر والآثار والنتائج .

الاستنتاجات:-

١. لاتعد ظاهرة القرصنة البحرية مشكلة عالمية ففي اغلب الاحيان تعد مشكلة محلية ويتطلب تجاوز القراصنة للحدود المحلية اشخاصاً بدرجات كفاءة عالية وتنظيم يمكنه توفير معلومات مخبراتية والوفاء بالمتطلبات اللوجستية
٢. عدم وجود نصوص تشريعية في بعض الدول تجرم وتعاقب على جريمة القرصنة البحرية، وأخرى تنص على عدم اختصاصها بمحاكم القراصنة إلا إذا ارتكبت جريمة القرصنة في مياهها الإقليمية أو كانت السفن أو الأشخاص المعتدى عليهم يحملون جنسية الدولة أو كان الجناة يحملون جنسية الدولة (مثال ذلك القانون الفرنسي).
٣. محدودية القدرات القضائية المتعلقة بمحاكمة الأشخاص المشتبه بأنهم يقومون بأعمال قرصنة بعد القبض عليهم.

٤. قصور الاتفاقيات الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية، حيث أن المادة (١٠١) قد جاءت بتعريف يخرج من إطار جريمة القرصنة تلك الأعمال التي ترتكب في المياه الإقليمية أو الداخلية لإحدى الدول، وكذلك اذا لم ترتكب تلك الأعمال لأغراض خاصة عدم وجود قانون محدد يحكم أعمال القرصنة البحرية في المياه الإقليمية للدول

التوصيات:-

١. إدراج الأعمال التي تقع في المياه الإقليمية لإحدى الدول ضمن الأعمال المكونة لجريمة القرصنة البحرية، بحيث يكون الاختصاص في القبض على مرتكبي تلك الأعمال للدولة صاحبة الإقليم إلا إذا سمحت الدولة صاحبة الإقليم من تلقاء نفسها أو بموجب اتفاقية بدخول سفن إحدى الدول والقبض على القراصنة داخل مياهها الإقليمية.

٢. أن يكون هنالك التزام على جميع الدول بتجريم أعمال القرصنة، لان التقارير الدولية تشير إلى أن هنالك بعض الدول لازالت لم تضع في قوانينها الوطنية مواد جنائية خاصة ب جريمة القرصنة، ورغم أن اتفاقية قمع الأعمال الغير مشرعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ١٩٨٨ حيث نصت على هذا الالتزام إلا أن الدول ليست كلها أطراف في هذه الاتفاقية

٣. ضرورة اعادة النظر في تعريف القرصنة البحرية الوارد في الاتفاقيات الدولية لقانون البحار، وإلى أن يتم وضع تعريف جديد للقرصنة البحرية توصي هذه الدراسة بأن يكون بروتوكول لسنة ٢٠٠٥ الملحق باتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية هو خيار الامثل للدول في تصديها ومكافحتها لتلك الأعمال لاسيما وقد جاء البروتوكول لسد النقص والثغرات التي جاءت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في تعريفها للقرصنة البحرية حيث نص بوضوح على الجرائم التي يشملها بالتعريف الفني للقرصنة والذي لا يزال يثير البلبلة والخلاف بين فقهاء القانون

وقد تضمنت هذه الدراسة العديد من العناصر البحثية في مضمونها ومن أهمها ما يلي:

- مفهوم القرصنة البحرية واركائها واحكامها.
- القواعد التي تحكم القرصنة في القانون الدولي.
- التعاون الدولي القانوني في مكافحة القرصنة البحرية ومعوقاته.