جريمة الإرهاب البحري

د. ياسر عواد شعبان
مدرس القانون الجنائي
جامعة تكريت / كليــة الحقـوق

المقـــدمـــة

يتعرض الأمن البحري لتهديدات خطيرة من حروب بحرية وقرصنة بحرية وأعمال سطو مسلح وتنفيذ مشاريع تتعلق بالمطالبة بحقوق جماعات معينة لأهداف سياسية، كذلك امتدت يد الإرهاب لتطال أمن المياه في البحار والمحيطات، وظهر حديثاً مصطلحاً شاع بين طيات الكتب التي تتناول هذه المصطلحات جريمة جديدة أضيفت لأصناف جرائم الإرهاب الذي أصبح هماً بشرياً لدى جميع الشعوب على اختلاف أصنافه، ألا وهو (الإرهاب البحري)، تضررت من جراء ارتكابه كجريمة ليس الدول التي تمتلك أقاليماً مائية فقط، وإنما كل دول العالم لأنه يطال وسائل النقل عبر الخلجان والبحار والمحيطات، فليس من دولة إلا وتمتلك واسطة نقل مائية ترفع علما، وإن لم يكن فلها بضائع تحتاجها تنقلها بهذه الوسائط المائية.

والإرهاب البحري كصنف من أصناف جرائم الإرهاب عموماً، لم يتناوله الفقه بالتوضيح لبيان مفهومه كجريمة تحدها عناصر معينة تبين تعريفها، ثم تميز بينها وبين العديد من الجرائم الأخرى التي تشتبه بها، فاغلب الوقائع التي تحدث في البحار توصف على أنها جرائم قرصنة بحرية، وهي برؤيتنا بعيدةٌ كل البعد عن هذه الجريمة، وأخذ يختلط بالقرصنة البحرية صورٌ عدة، والمادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة

لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ حددت أوصاف جريمة القرصنة البحرية، وأهم ما يميزها طابعها الربحي في الحصول على الأموال بالسلب أو الابتزاز وهو ما صرحت به هذه المادة بـ(أغراض خاصة)، كما وتشتبه جريمة الإرهاب البحري مع جرائم السطو المسلح على السفن ومع جرائم خطف الطائرات في أوصاف أخرى.

لقد تصدت التشريعات الدولية لجرائم الإرهاب عموماً، والانتهاكات الماسة بالسلامة البحرية وأمن البحار، وقد بذلت الإنسانية جهوداً جمة في مواجهة هذه الظواهر التي تناولتها بالتجريم فعقدت العديد من الاتفاقيات الدولية لقمع ومواجهة هذه الانتهاكات بوصفها جرائم مستقلة وضعت أوصافها الاتفاقيات على اختلاف ظروف وأحوال انعقادها، وقد امتد هذه التجريم للعديد من التشريعات الداخلية الوطنية اليت حددت هذه التصرفات كجرائم إرهاب في قوانين العقوبات منذ تشريعها، أو واكبت التطور التشريعي الحاصل في معالجة هذه الانتهاكات بطرق إحلال النص أو علويته أو بتشريعات جديدة، خصوصاً تلك الدول التي تمتلك حدوداً مائية ذات مساحات كبيرة، أو تمتلك حيوية النشاط والحركة البحرية.

وتبرز أهمية جريمة الإرهاب البحري لخطورته كأي نوع من أنواع الإرهاب، ثم لعد وضوح الرؤية التشريعية والفقهية في تحديد أوصافه، وعدم وجود تشريع خاص به، كما ولاختلاطه ببقية أنواع من الجرائم يكون نطاق حدوثها الأقاليم المائية، مما يسبب إشكالية في تحديد الأوصاف الخاصة بهذه الجريمة التي شاع حدوثها كغيرها من الجرائم، وتشابهها مع صور الجرائم الماسة بالنقل المائي.

لذلك نتصدى لبيان هذه المفاهيم في بحثنا هذه على مبحثين: يكون المبحث الأول لبيان مفهوم الإرهاب البحري بمطلبين في تعريف الإرهاب البحري وتمييزه مما يشتبه بها من جرائم القرصنة البحرية وجرائم السطو المسلح على السفن وجرائم خطف الطائرات، ثم نتناول في المبحث الثاني المواجهة التشريعية لجريمة الإرهاب البحري في بيان مواجهة التشريعات الدولية لجريمة الإرهاب البحري بمطلب أول ومواجهة

التشريعات الوطنية لجريمة الإرهاب البحري بمطلب ثانٍ، ثم نختم بحثنا بخاتمة نوضح فيها أهم الاستنتاجات والمقترحات.

المبحث الأول

مفهوم الإرهاب البحري

مع مطلع القرن السادس عشر الميلادي ترسخت لدى الدول قواعد عرفية في وجوب حماية أمن البحار من الاعتداءات المتكررة التي تقع على السفن في البحار أو تلك الأعمال الواقعة على شواطئ البلدان البحرية، لذا سعت هذه الدول إلى شيوع عرف متبادل بوجوب معاقبة هذه الانتهاكات والتعاون في إلقاء القبض على هؤلاء المجرمين ومعاقبتهم وفق القوانين السائدة في كل دولة، وقد أصدر ملك إنجلترا (هنري الثامن) قانوناً لمعاقبة هؤلاء ومقاضاتهم سنة ١٥١٦م، وقد أتبرت هذه الدول آنذاك أن هؤلاء المجرمين هم أعداء للبشرية لذا تجب معاقبتهم ووجوب تقديمهم للعدالة[١] ، وقد كانت هذه الوقائع بداية التعاون في تحديد مفهوم هذه الجرائم، وكلها كانت تصب في مكافحتها ضمن مفهوم جريمة القرصنة التي شاعت وطغت على أغلب الجرائم التي تقع في البحار بحيث أصبحت أغلب التصرفات الجرمية الواقعة في البحار توصف على أنها جرائم قرصنة.

ومع تطور التشريعات وظهور جرائم الإرهاب وشيوعها كصفة ملازمة لظاهرة الجريمة في عصرنا الحالي، أخذت هذه التصرفات أوصافاً أخرى ضمن جرائم الإرهاب، وقد أخذ مفهوم الإرهاب البحري حيزاً في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية روما للقضاء على الأفعال الغير المشروعة ضد السلامة البحرية لسنة ١٩٨٨ والتي دخلت حيز التنفيذ سنة ١٩٩٢م وصادقت عليها (٣٠) دولة لغاية سنة ٢٠٠٢، وكان سبب

١- ينظر: د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٦، ص ١٨١.

انعقادها تلافي النقد الموجه لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢[١] ، كذلك اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لسنة ٢٠٠٥، إذ يرتبط مفهوم الإرهاب البحري بمفهوم الإرهاب عموماً، فهو كصورة من صور هذه الجرائم الإرهابية المتعددة التي تسود مجتمعات عدة، ومنها مجتمعنا العراقي الذي يعاني منه بشكل متواتر، إلا أن مفهوم الإرهاب البحري يتسم بعدم وضوح الرؤى التي تتناوله، لذا نتصدى في هذا المبحث لبيان مفهومه في مطلبين يكون الأول عن تعريفه، والثاني عن تمييزه مما يشتبه به.

المطلب الأول

تعريف الإرهاب البحري

بذل الفقه كثيراً من الجهود في تعريف الإرهاب عموماً، ولكن مصطلح (الإرهاب البحري) طغى عليه تعريف القرصنة البحرية كجريمة سائدة في المياه البحرية، وتعد القرصنة البحرية جريمةً تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م في المادة (١٠١) منها، والتي سميت فيما بعد اتفاقية قانون البحار[٢]، ومن الجرائم الإرهابية التي حددتها الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب الصادرة سنة ١٩٩٨م في الفقرة (٣) من المادة الأولى.

١- لشرحها ينظر: محمد أحمد حبالة ، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية ٢٠٠٤، ص ٣٣-٣٤.

٢- الصادرة عن المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار جاء لأول مرة في نيويورك في كانون الأول سنة ١٩٧٣ واستكمل عمله في سنة ١٩٨٢ بعد التوقيع في ١٩٨٢/١٢/١٠ التي وقعت في مونتيغو باي (جامايكا) لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (CNUDM) ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في ١٩٩٤/١٠/١٦ بعد أن صادقت عليها ٦٠ دولة. متوافرة على الرابط: آخر زيارة ٢٠١٦/١٢/١٣

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pdf

وطبقاً لاتفاقية قانون البحار يقصد بالقرصنة البحرية: (أ – أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجها: ١– في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة. ٢ – ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

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

ج – أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال السابقة أو يسهل عن عمد ارتكابها.

كما تعد من أعمال القرصنة أي سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمام السفينة أو الطائرة إذا ارتكبت أي عمل من الأعمال السابقة وفي جميع الحالات تعد السفينة أو الطائرة سفينة أو طائرة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال السابقة)، ونرى أن الكثير من الأوصاف التي نصت عليها هذه المادة تعد من السلوكيات المجرمة على أنها جرائم إرهابية.

وقد اعترف مجلس الأمن في قراره رقم (١٨٣٨) لسنة ٢٠٠٨ الذي اتخذه مجلس الأمن في جلسته المنعقدة رقم ٥٩٨٧ في ٢٠٠٨/١٠/٧ بأن جريمة القرصنة البحرية تمثل شكلاً من أشكال الارهاب الدولي وذلك طبقاً للاتفاقيات والمواثيق الدولية الخاصة بمنع ومعاقبة أعمال الارهاب الموجهة ضد الأفراد والممتلكات والدول ووسائل النقل والمواصلات[1]، وقد أبدى المجتمع الدولي اهتمامه بجريمة القرصنة البحرية وعدتها

١ – ينظر في شرحه: حسام الدين الأحمد ، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية ، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ٢٠١٠، ص ١٥٥.

الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب من الجرائم الإرهابية وهو أمر يتفق وحقيقة ما تمثله القرصنة من قطع الطريق البحري أو الجوي على السفينة أو الطائرة أو إعاقتها عن استكمال رحلتها في البحر أو في الجو[١] ، وقد أكد خبراء المكتب البحري الدولي (IMB) أن القرصنة والإرهاب متداخلان بشكل قانوني يؤدي إلى تعريف جديد لدمج القرصنة ضمن العمليات الارهابية وهو: (عبارة عن مجموعات لأطراف فاعلة خارج الحدود الاقليمية وخارج ولاية أي دولة وتشتمل على اعمال القتل والتدمير وتحقيق مكاسب مادية، وبالتالي ترتبط بالجانب الاقتصادي للعمليات الإرهابية)، ويمكن التكهن أيضاً على أن القراصنة يعملون لصالح المنظمات الارهابية. وقد أظهرت تقارير استخباراتية للدول الكبرى أن القرصنة البحرية في الصومال تتعامل مع جماعات إرهابية وفرت لها التدريب البحري، وأنه تم استخدام القراصنة في عمليات تهريب ونقل الاسلحة ، وذلك ما أكده تقرير تشاتام هاوس في تشرين ٢٠٠٨ الصادر في المملكة المتحدة عن القرصنة في الصومال وخليج عدن[٢] .

وأصبح الإرهاب البحري من المشاكل التي تطال أمن الدول خصوصاً تلك التي تمتلك سواحل بحرية. وقد أشارت الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام ٢٠٥٠ أن من بين الأمور التي تشمل التهديدات ونقاط الضعف في المجال البحري هي الجريمة المنظمة العابرة للأوطان في المجال البحري (بما في ذلك غسل الأموال، والاتجار غير المشروع بالأسلحة والمخدرات والقرصنة والسطو المسلح في البحر، والتموين بالنفط غير القانوني وسرقة النفط الخام على طول السواحل الأفريقية، الإرهاب البحري والاتجار بالبشر وتهريب البشر وطالبي اللجوء المسافرين عن طريق البحر)[٣]

١- أ.د. محمد الحسيني مصيلحي ، الإرهاب مظاهره وأشكاله وفقا للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ، المعهد العالي للقضاء ، الرياض ٢٠٠٥، ص ٢٦-٢٧.

٢- ينظر: حسام الدين الأحمد ، مصدر سابق ، ص ٣٣-٣٤.

٣- تنظر: الاتحاد الإفريقي ، الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام ٢٠٥٠ ، النسخة رقم ٢٠١٢/١.٠، ص ١٣.

، لاسيما وأن أغلب جرائم الإرهاب البحري تطال السواحل الأفريقية لاعتبارها المكان الأضعف في توافر الحماية البحرية لأمن السفن والسواحل، وقد شهدت السواحل الصومالية العديد من هذه الجرائم.

وقد أشارت تقارير الامم المتحدة التي تتولى عمليات رصد تهريب الأسلحة في منطقة القرن الأفريقي الى ان أمراء الحرب والقراصنة تربطهم علاقة مع الفصائل الإرهابية وأن استعمال القرصنة يوفر الأموال اللازمة لشراء الأسلحة، وقد أكد رئيس وكالة المخابرات المركزية الأمريكية "مايكل هايدن" الى ان الجماعات الارهابية قد وسعت نطاق انتشارها في القرن الافريقي[١] ، ويرى البعض[٢] أن العالم يشهد ظهور حركات إرهابية متطرفة، إذ يمكن للإرهاب القادم عن طريق البحر المتمثل في جماعات تختلف فكرياً وسياسياً مع الأنظمة الحاكمة أن تتخذ البحر لتصل إلى أهداف منتقاة بالساحل والبحر مثل مواقع تصدير النفط، محطات توليد الطاقة، أنابيب النفط والغاز، السفن التجارية، الممرات الملاحية.

وقد أكد تنظيم القاعدة في رسالة عنوانها (الارهاب البحري ضرورة استراتيجية) تناقلتها مواقع مقربة منه في نيسان ٢٠٠٨ على أن مجاميعه المسلحة المتمركزة في الشواطئ العدنية تقوم منذ أكثر من عام بالسطو على السفن التجارية والسياحية والنفطية.. ويطمح فيه التنظيم الى السيطرة على منافذ البحر الأحمر ومنافذ بحر العرب وخليج عدن وعن طريق هذه المنافذ نجح التنظيم في عمليتين: هما ضرب المدمرة الأمريكية "كول" في تشرين الثاني ٢٠٠٠ وناقلة النفط الفرنسية "ليمبورغ" سنة ٢٠٠٠[٣] ، مما يشكل تهديداً للملاحة البحرية، ومن وسائل تهديده هي تلغيم البحر الأحمر كما حدث في سنة ١٩٨٤م مما أدى إلى إثارة مخاوف حادة وقد اعتبر ذلك

١ – ينظر: حسام الدين الأحمد ، مصدر سابق ، ص ٤٠–٤١.

٢– د. جمال عبد الرحمن يسن رستم ، أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة ، مجلة دراسات أفريقية، العدد ٥٠، جامعة أفريقيا العالمية، الخرطوم ٢٠١٤، ص ٦٥.

٣ – ينظر: حسام الدين الأحمد ، مصدر سابق ، ص ٥٥–٥٦.

وضعها نوعاً من الإرهاب البحري وخطورة ذلك إذا تم قبالة السواحل والموانئ السودانية أو في ممراته[١] ، كما ولّد لدى بعض الدول تشكيل صنوف خاصة من قواتها المسلحة متخصصة بمكافحة الإرهاب البحري ومن دولة الإمارات العربية المتحدة التي احتفلت إدارة "ق "٧ التابعة للإدارة العامة لحماية المنشآت في شرطة أبوظبي بتخريج الدورة التخصصية الثانية لمكافحة الإرهاب البحري والطائرات المدنية لعناصر السرايا القتالية بمشاركة عناصر من إدارة مكافحة الإرهاب والبالغ عددهم ٢٠ من الضباط وضباط الصف. وهذه الدورة جاءت ضمن اهتمامات القيادة العامة لشرطة أبوظبي بتأهيل منتسبيها ورفع كفاءاتهم وقدراتهم، وحرصت بشكل مستمر على تدريب منتسبيها واطلاعهم على أحدث الخطط والتقنيات المتاحة في جميع المجالات الأمنية لاسيما في مجال مكافحة الأعمال الإرهابية، واشتمل برنامج الدورة التي عقدت تحت إشراف مدربين من قسم التدريب الميداني/ فرع تدريب السرايا القتالية على عدة تمرينات وتدريبات مثل اقتحام السفن في البحر، ومداهمة البواخر والنزول عليها بالتعاون مع القوات المسلحة، إلى جانب حماية الشخصيات والمباني ومداهمة السفن لمكافحة جرائم الإرهاب البحري[٢] .

وبعد هذا التقديم لفكرة الإرهاب البحري وتداولها وهذه المقتطفات من مخاوف الدول من شيوعها وسعيها لمكافحتها، نورد التعاريف الواردة لهذه الجريمة، إذ عرّف بأنه :(أي عمل من أعمال العنف غير المشروعة، التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من بضائع وممتلكات، أو ضد الموانئ والأهداف البحرية، بهدف التأثير المباشر أو غير المباشر على حكومة دولة معينة أو أية جهة أخرى، تحقيقاً لأهداف سياسية)[٣]، وعُرف بأنه :(تعمد إحداث حالة من الخوف أو الفزع عن طريق

١- د. جمال عبد الرحمن يسن رستم ، مصدر سابق ، ص ٦٣.

٢- جريدة الاتحاد الاماراتية ، العدد ٤٨١١، الأحد ٢٦ أغسطس ٢٠٠٧.

٣- رضا زين العابدين ، الاغتنام البحري "دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية" ، مطابع السفير، الإسكندرية ١٩٧٩، ص ٤٨.

العنف أو التهديد به ، في المجال البحري ، سعياً لتحقيق أهداف سياسية)[١] ، ونرى أن جريمة الإرهاب البحري لها لاستقلاليتها بعناصرها المكونة لها والتي نصت عليها قرار مجلس الأمن رقم (١٣٧٣) لسنة ٢٠٠١ وقرار مجلس الأمن ١٥٦٦ لسنة ٢٠٠٤ والذي أوصى بإدراج نصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية المنعقدة في روما لسنة ١٩٨٨، والبروتوكول المكمل لها الخاص بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنصات الثابتة القائمة على الجرف القاري والتي عدت سلامة هذه المنصات من سلامة الملاحة البحرية، مما شكل ما يعرف بالقانون الدولي للبحار.

كما يعرفه المكتب البحري الدولي في لندن بأنه: (القيام بالأعمال والأنشطة الإرهابية باستخدام السفن ضد السلامة البحرية أو المنصات الثابتة أو الموانئ أو الأفراد على ظهر السفن أو ضد المنشآت الساحلية أو المنتجعات السياحية)[٢] ، وهو أول تعريف للإرهاب البحري وقد تضمنته اتفاقية روما لسنة ١٩٨٨، وقد تضمن هذا التعريف المناطق البحرية تحت سيادة الدول وخارجها، وهو يميز جريمة الإرهاب البحري عن جريمة القرصنة التي ترتكب في البحر العالي فقط خارج سيادة الدول، إلا أنه قد وسع من نطاق هذه الجريمة وشمل الموانئ وجميع الأماكن الساحلية من منشآت ومرافق سياحية مما يتداخل مع الحماية الجزائية الإقليمية.

كما عرف بأنه: (استخدام العنف أو التهديد باستخدامه ضد السفن حربية كانت أم مدنية بركابها أو طاقمها أو وقع على الحمولة التي فيها أو وقع على أحد مرافق

1- Major Fredrick Chew , Piracy, Maritime Terrorism and Regional interests , USA 2005, P.74

٢- التعريف معروض على الموقع:

http://www.maritimeterrorism.com/2010/04/07/maritime-security-challenges-conference-2010.٢٠١٦/٤/١٩ / تأريخ الزيارة

الميناء لأهداف سياسية بحتة)[١] ، وهذا التعريف يؤكد على أن الإرهاب البحري هو جريمة مستقلة خاضعة للقانون الجزائي، وقد حدد غرضها والباعث عليها ألا وهو الهدف السياسي، إلا أنه جاء مختصراً، ولم يتضمن كل الصور التي تطلبتها اتفاقية روما لسنة ١٩٨٨.

ونرى أن الأفضل في تعريف الإرهاب البحري هو تحديد عناصره قبل وضع تعريف له، وهذه تتمثل بمنطقة بحرية يستهدفها الإرهاب وتسمى (المحل) وإلى الأداة المستخدمة في تنفيذ هذه الجريمة (الوسيلة) وإلى الهدف الذي تسعى إلى تحقيقه (الغرض) فإذا تظافر وجود هذه العناصر الثلاثة بارتكاب أي اعتداء على المناطق البحرية الخاضعة لسلطات دولة معينة على سفينة أو أحد المرافق الملاحية أو المنصات الثابتة القائمة على الجرف القاري أو تلك المناطق غير الخاضعة لسلطات الدولة في البحر الحر، وذلك باستخدام وسائل بحرية لأغراض إرهابية مثل الزوارق والسفن، يتظافر ذلك مع المشروع الإرهابي الذي يهدف غرض الجريمة لتحقيقه.

لذا يمكننا وضع تعريفنا لجريمة الإرهاب البحري بأنه: (إحداث حالة الفزع والخوف الشديد عمداً في المياه البحرية باستخدام وسائل بحرية لتحقيق غرض إرهابي) ، فإن تفجير أو تفخيخ السفن أو الزوارق في المياه البحرية الخاضعة لسلطات دولة ما أو في البحر الحر ، أو الاعتداء على الموانئ باستخدام المتفجرات أو الأسلحة البيولوجية أو الكيماوية أو الاعتداء على المنصات الثابتة للجرف القاري وغيرها من الصور، وكانت هذه الأفعال لتحقيق أغراض إرهابية، نكون أمام جريمة (الإرهاب البحري) الذي هو صورة من صور الإرهاب عموماً.

1- Akiva j. Lorenz , Al Qaeda's Maritime Threat, the definition of Maritime Terrorism , P. 3-4. متوفر على الرابط: https://wikileaks.org/gifiles/attach/8/8953_AlQaeda%20MaritimeThreat.pdf تأريخ آخر زيارة: ٢٠١٦/٩/٢٠.

وبعد تعريف جريمة الإرهاب البحري ننتقل للمطلب الثاني من مبحثنا الخاص بمفهومه لنستكمل تمييزه مما يشتبه به من جرائم أخرى.

المطلب الثاني

تمييز جريمة الإرهاب البحري مما يشتبه بها

تشتبه جريمة الإرهاب البحري بالعديد من الجرائم الأخرى فأولها جريمة القرصنة البحرية التي طغت على كل التصرفات الإجرامية في البحار، وثانيها جريمة السطو المسلح على السفن وثالثها جريمة خطف الطائرات، وقبل بيان هذه الاشتباهات الثلاث، نشير إلى أن جرائم الإرهاب عموماً ومنها جرائم الإرهاب البحري تشتبه بأعمال الثوار أو حركات التحرر وتقرير المصير التي قد تلجأ في سياقات عملها وكسبها الرأي العام إلى أفعال تختلط بالطابع الإرهابي عموماً، ولكن الفقه [١] ميز ذلك بالشروط التي تطلبتها المادة (٤/أ/٢) من اتفاقية جنيف الخاصة بمعاملة أسرى الحرب، والمادة (١٣/أ/٢) من اتفاقيتي جنيف الأولى والثانية لسنة ١٩٤٩. أما تمييز جريمة الإرهاب البحري من مشتبهاته فنتناوله بفروعنا الثلاثة الآتية.

الفرع الأول: تمييز جريمة الإرهاب البحري من جريمة القرصنة البحرية

تعرف جريمة القرصنة البحرية بأنها: (القيام بإعمال أكراه أو الشروع بها في البحر من دون تصريح مشروع وخارج نطاق اختصاص أي دولة)[٢]، كذلك تعرف بأنها

١- ينظر: د. صلاح الدين عامر ، المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام، مع إشارة خاصة إلى أسس الشرعية الدولية للمقاومة الفلسطينية ، دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٧٧، ص ٣٧ وما بعدها.

٢- ينظر: محمد طلعت الغنيمي ، قانون السلام في الإسلام دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٩٣، ص ٢١١، وينظر: د. أحمد ابو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ ، ط ٢، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٦، ص ٣٤٨.

كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص ، والغرض الذي يرمي إليه القرصان عادة هو السلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها أو الأمرين معاً[١].

وهناك عدة أمور متشابهة يمكن أن نلاحظها ما بين جريمة الإرهاب البحري وما بين جريمة القرصنة البحرية كصورة من صور الإرهاب بشكله العام، إذ يتضمن كلاهما ممارسة أعمال عنف غير مشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات، ويشكلان تهديداً لأمن المجتمع الدولي بأسره، كما أنهما من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة السفن، وحركة الملاحة الدولية.

وعلى الرغم من نقاط الالتقاء ما بين جريمة الإرهاب البحري وجريمة القرصنة البحرية باعتبارهما صورة من صور الإرهاب بشكله العام إلا أن هناك فروق جوهرية ما بين الاثنين يمكن إبرازها وفق النقاط الآتية:

١- إن جريمة الإرهاب البحري لا يشترط لقيامها أن تقع في أعالي البحار فيكون محلها المياه المحلية أو الإقليمية أو البحر الحر، عكس جريمة القرصنة البحرية التي تعتبر أعالي البحار محلاً محدداً لقيامها.
٢- تطور الوسائل المستخدمة في عمليات الإرهاب البحري، بعكس القرصنة التي ما زالت تعتمد على وسائل تقليدية.
٣- لا تتم جريمة القرصنة البحرية إلا بتحقق شرطين في الوسيلة هما السفينة المهاجمة والسفينة المعتدى عليها، بينما لا يشترط ذلك في جريمة الإرهاب البحري الذي يمكن حصوله من مهاجمين من السفينة ذاتها أو من طاقمها.
٤- الهدف من الإرهاب غالباً ما يكون الاستهداف الحيوي لتحقيق الأغراض الإرهابية، بعكس جريمة القرصنة البحريةالتي يكون السلب أو الخطف أو تحقيق الربح هدفها

١- ينظر: د. علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، ط ١٢، منشاة المعارف، الإسكندرية ٢٠١٥، ص ٣٨٦.

الأساس[١].

٥- تهدف العمليات الإرهابية البحرية إلى تحقيق أكبر الخسائر بالضحية المستهدفة وجذب الإعلام في كل مكان، بينما تهدف القرصنة إلى تحقيق الربح بأقل الخسائر الممكنة ولا تسعى إلى جذب الرأي وإنما يحبذ القراصنة العمل في الخفاء والتستر.

الفرع الثاني: تمييز جريمة الإرهاب البحري من جريمة السطو المسلح على السفن

تعرف جريمة السطو المسلح على السفن بأنها: (عمل من أعمال العنف، لا شرعية له، يتمثل بالاحتجاز أو السلب يوجه ضد سفينة أو من هم على متنها من أشخاص وممتلكات، يكون محله المياه الإقليمية لدولةٍ ما). وهذا التعريف تبنته المنظمة البحرية الدولية بقرارها ذي الرقم (٢٢/ ٩٢٢أ٠) الصادر سنة ٢٠٠١. [٢]

ومن هنا يظهر لنا الشبه بينها وبين جريمة الإرهاب البحري والتي قد تكون في أساسها صورة من صوره إذا توافرت شروط الإرهاب من الهدف والغرض الإرهابي بالسطو المسلح على سفينةٍ ما، ولكن هذه الجريمة بعناصرها تختلف عن جريمة الإرهاب البحري في عدة جوانب، أهمها أن هذه الجريمة غرضها ربحي كأي صورة من صور جرائم السرقات ولكن لخطورتها خصتها بعض الاتفاقيات بنصوص قانونية.

كما وأن جوهر النطاق المكاني لجريمة السطو المسلح على السفن يتحدد بالمياه الإقليمية لدولة ما، بعكس جريمة القرصنة التي يشترط لوقوعها أعالي البحار، وهما

١ – ينظر في ذلك: رشدي شحاته ، السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي ، ط١، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠٠٨، ص٢١٧.

٢- المنظمة البحرية الدولية ، نشرة ندوة الأمن البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ٢٠٠٢ ، ص ٢٦. ومتاحة على الرابط: www.imo.org/safety تاريخ أخر زيارة ٢٠١٦/٨/١٩.

بذلك محددتا النطاق المكاني بينما جريمة الإرهاب البحري نطاقها المكاني واسع يشمل المياه الإقليمية والدولية[١].

وأن حق مطاردة الفاعلين في جريمة السطو المسلح على السفن يكون من اختصاص الدولة التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية بينما في جريمة الإرهاب البحري وفق الاتفاقيات تكون مطاردة الفاعلين مسؤولية جميع الدول، وأن الجرائم الإرهابية ومنها جريمة الإرهاب البحري تخضع للاختصاص الشامل أو العالمي لقوانين العقوبات [٢] قبل خضوعها للاتفاقيات الدولية الخاصة بمعالجتها.

الفرع الثالث: تمييز جريمة الإرهاب البحري عن جريمة خطف الطائرات

تعرف جريمة خطف الطائرات بأنها: الاستيلاء أو محاولة السيطرة من شخص أو أكثر وهو على متن الطائرة التي تكون بحالة الطيران باستعمال القوة أو التهديد باستعمالها[٣] ، والفرض المقصود في تشابه جريمة الإرهاب البحري مع جريمة خطف الطائرات حالة وجود هذه الطائرات في أماكن تحلقيها فوق المياه الإقليمية أو الدولية، فهل تدخل بهذه الصورة ضمن الإرهاب البحري؟ أم تبقى كجريمة مستقلة خاصة بالطائرات؟

١- ينظر نص المادة (٨) من قانون العقوبات العراقي الخاصة بالاختصاص الإقليمي: (لا يسري هذا القانون على الجرائم التي ترتكب على متن سفينة أجنبية في ميناء عراقي أو في المياه الإقليمية إلا إذا مست الجريمة أمن الإقليم أو كان الجاني أو المجنى عليه عراقياً أو طلبت المعونة من السلطات العراقية ...).

٢- ينظر نص المادة (١٣) من قانون العقوبات العراقي الخاصة بالاختصاص الشامل: (... تخريب أو تعطيل وسائل المخابرات والمواصلات الدولية...). لمزيد من التفصيل يراجع تقرير الأمين العام، الدورة السادسة والخمسون، المحيطات وقانون البحار الفقرة (١٨١، ص ٤٣)، الفقرة (١٩٧ ص ٤٦).

٣ – ينظر بهذا المعنى: علي جبار صالح الحسيناوي ، جرائم الخطف ، دار المطبوعات والنشر، عمّان ٢٠٠٧، ص ٢٣.

وللإجابة على تساؤلنا الذي افترضنا، نبين أن الفقه أورد آراء عدة بخصوص جريمة خطف الطائرات، يذهب البعض إلى أن جرائم العنف الموجه للطائرات وركابها والمنشآت الملاحية مما لا يدخل بوصف جرائم الإرهاب الدولي لأنها كسائر الجرائم الدولية تحكمها الاتفاقيات السارية وقت وقوعها، مستندين على أن اتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١ والتي بينت القضاء المختص بهذه الجرائم لم تورد في مادتها الأولى التي وضحت صور جرائمها أي صورة تشير إلى العمل الإرهابي.[١] وفي هذا إشارة إلى أن الأفعال المجرمة دولياً لا تعني جميعها أنها تهدد السلم والأمن الدوليين. يؤيده أخر [٢] بعدّها خارج صور الإرهاب، وهذه الجريمة تمتلك تعبيراً مختلفاً عن الإرهاب، وإن اشتركت معه بالترويع والخوف الشديد الذي هو ميزة الإرهاب، لكنها ليست سوى جريمة من الجرائم الواقعة أو الماسة بسلامة وسائل المواصلات الدولية.

بينما يعدّه البعض صورة من صور الإرهاب الدولي شديدة الترويع المؤثر على النفس البشرية لما للطائرة من خصائص في صعوبة الاستغاثة والنجدة أثناء تحليقها، كما يشكل اعتداءً على سيادة الدولة التي تحمل علمها[٣] ، وجاءت الاتفاقية الأوربية لقمع الإرهاب في ١٩٧٦/١٠/١٠ والسارية النفاذ سنة ١٩٧٨ ونصت على الأعمال الإرهابية وعدت أولها خطف الطائرات[٤].

١- ينظر: د. علي إبراهيم يوسف ، الحقوق والواجبات الدولية في عالم متغير المبادئ الكبرى والنظام الدولي الجديد ، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٧، ص ٤٩١.

2- Tullio Treves , Piracy, law of the sea, and use of Forces , Development off the Coast of Somalia, The European Journal of international law, Vol.20, 2009, P.12.

٣ – ينظر: د. صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٦، ص ٢١ وما بعدها.

٤- ينظر في شرحها: د. محمد المتولي ، التخطيط الاستراتيجي في مكافحة جرائم الإرهاب الدولي "دراسة مقارنة"، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت ٢٠٠٦، ص ٢٢ وما بعدها.

ويذهب رأيٌ ثالث[١] إلى أن جريمة خطف الطائرات شبيهةٌ بجريمة القرصنة البحرية مستنداً لفكرة الجهة المختصة بالردع في كلتا الجريمتين، وأن اتفاقية جنيف لسنة ١٩٥٨ بينت أن جريمة القرصنة البحرية هي جريمة دولية تمثل عدواناً على أمن المواصلات الدولية والتي هي مصلحةٌ دولية محمية، أيدتها اتفاقية طوكيو لسنة ١٩٦٣ التي منحت اختصاص الملاحقة القضائية في جرائم خطف الطائرات لعدة دول، وهنا تشابهها مع جريمة القرصنة.

ولاعتبار الآراء السالفة، لكننا نرى أن جريمة خطف الطائرات من جرائم الإرهاب، مؤيدين الاتجاه الثاني والذي تبنته أغلب الاتفاقيات الدولية الخاصة بقمع الإرهاب أو الخاصة بحماية الطيران، وهي وإن تشابهت مع جريمة الإرهاب البحري بكونهما من جرائم الإرهاب لكنها تختلف عنه بأوجه عدّة منها:

١- مكان ارتكاب الجريمة الذي يحدده واقع جريمة الإرهاب البحري بالمياه، بينما يمكن ارتكاب جريمة خطف الطائرات في مختلف الأقاليم برية وبحرية وجوية.

٢- تغلب على جرائم خطف الطائرات صفة الجرائم السياسية، والاتجاهات الحديثة في القانون الجزائي [٢] تخرج الإرهاب من صفة الجرائم السياسية.

٣- نطاق جريمة خطف الطائرات في الجرائم الماسة بالمواصلات ، بينما يتشعب نطاق الإرهاب ومنه الإرهاب البحري لنطاقات عديدة ، أشخاص وأموال، وإن كانت المواصلات إحداها.

وبعد أن أكملنا مبحثنا الأول الذي تناولنا فيه مفهوم جريمة الإرهاب البحري ببيان تعريفه وتمييزه مما يشتبه به من جرائم، ننتقل إلى المبحث الثاني من بحثنا هذا والذي

١- ينظر: د. أشرف محمد لاشين ، النظرية العامة للجريمة الدولية "دراسة تحليلية تأصيلية" ، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠١٢، ص ٣٩٤-٣٩٥.

٢- ينظر في ذلك: أحمد عبد الحكيم عثمان ، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشريعة الإسلامية ، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر ٢٠٠٩، ص ١٤٠.

نتناول فيه المواجهة لهذه الجريمة في التشريعات الدولية التي تناولت هذه الجريمة، وفي التشريعات الوطنية الداخلية.

المبحث الثاني

المواجهة التشريعية لجريمة الإرهاب البحري

دخل مصطلح الإرهاب الدولي ضمن المفاهيم القانونية سنة ١٩٣٤، بعد حادثة قتل ألكسندر الأول ملك يوغوسلافيا، ولويس بارثو وزير خارجية فرنسا، بمدينة مرسيليا الفرنسية في ١٩٣٤/١٠/٩، وعلى إثرها عمدت عصبة الأمم لتجريم الإرهاب الدولي ووضع العقاب لمرتكبيه، وتوصلت سنة ١٩٣٧ إلى وضع اتفاقيتين: الأولى لمكافحة الإرهاب وتجريمه، والثانية تدعو لإنشاء محكمة جنائية دولية دائمة، ولم تدخل هاتين الاتفاقيتين حيز النفاذ، بسبب عدم تصديق العدد الكافي من الدول عليهما، وبصرف النظر عن الإبرام فإنهما رسّختا مفهوم تجريم الأفعال الإرهابية ووضع العقوبات اللازمة عليها دولياً، وعلى الرغم من أن لجنة المسؤوليات في الحرب العالمية الأولى سنة ١٩١٩ صنفت أعمال الإرهاب المنظم ضمن قائمة الجرائم المرتكبة أثناء الحرب، إلا أن نتاج الجهود الدولية جاء متأخراً.

ولم تكن المواجهة الدولية للأعمال الإرهابية وليدة أحداث ٢٠٠١/٩/١١ وإنما سبقت الاتفاقات الدولية هذه الأحداث بعقود زمنية، والتي تصدت للأعمال الإرهابية ضد الملاحة البحرية وصنفت السلوكيات المجرمة في حالات الاستيلاء على السفن بالقوة أو التهديد، وممارسة العنف ضد الأشخاص على ظهر السفن، وتدميرها أو إلحاق الضرر بها أو بحمولتها، أو وضع المواد المسببة لتدميرها على متنها، وتدمير المرافق الملاحية وإلحاق الضرر بها، ونقل المعلومات الزائفة التي تهدد أمن السفن، وجرح وقتل الأشخاص على متون السفن، ضمن طيات التجريم في نصوص هذه الاتفاقيات، كذلك خصت بتجريمها المحاولة والتحريض والمشاركة والتهديد، وهذه المصطلحات وإن كانت مختلفة عن المصطلحات المخصصة للتعبيرات المستعملة في

التشريعات الجزائية الداخلية؛ لأن التشريعات الدولية عادةً ما تكون عباراتها فضفاضة، ولكنها تدلل دلالات واضحة على هذه السلوكيات المجرمة، والتي تعد من الأفعال الإرهابية، ونعتبرها من السلوكيات المجرمة التي تمثل صوراً للسلوك الجرمي في جرائم الإرهاب البحري.

وللوقوف على المواجهة التشريعية تجاه جرائم الإرهاب البحري، وبيان الجهود المبذولة ضد هذه السلوكيات المجرمة، نقسم مبحثنا هذا إلى مطلبين، نتناول في المطلب الأول مواجهة التشريعات الدولية لجريمة الإرهاب البحري، ونتناول في المطلب الثاني مواجهة التشريعات الوطنية لهذه الجريمة.

المطلب الأول

مواجهة التشريعات الدولية لجريمة الإرهاب البحري

نتيجة لعدم الوصول إلى تعريف شامل للإرهاب، تعاملت الأمم المتحدة معه كمشكلة بأسلوب مجزأ من خلال التجريم الدولي لبعض الأفعال التي تعد صوراً من صور الإرهاب، ونتيجة لهذا أصدرت عدة اتفاقات دولية وملاحق لتعديلها ومنها:

١. اتفاقية طوكيو في ١٩٦٣/٩/١٤ الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال المرتكبة على متن الطائرات. والتي دخلت حيز النفاذ في ١٩٦٩/١٢/٢٤.

٢. اتفاقية لاهاي في ١٩٧٠/١٢/١٦ لمكافحة الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والتي دخلت حيز النفاذ في ١٩٧١/١٠/١٤.

٣. اتفاقية مونتريال في ١٩٧١/٩/٢٣ لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني ودخلت حيز النفاذ في١٩٧٣/١/٢٦ والبروتوكول الملحق بها والموقع في ١٩٨٤/٥/١٠ المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي.

٤. اتفاقية نيويورك في ١٩٧٣/١٢/١٤ لمنع الجرائم المرتكبة ضد الأشخاص المتمتعين بحماية دولية، بمن فيهم الموظفون الدبلوماسيون.

٥. اتفاقية نيويورك لمناهضة أخذ الرهائن في ١٩٧٩/١٢/١٧.

٦. اتفاقية الحماية المادية للمواد النووية في فينا لسنة ١٩٨٠.

٧. اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة المتعلقة بسلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما في ١٩٨٨/٣/١٥، وأبرم سنة ٢٠٠٥ بروتوكول ملحق بهذه الاتفاقية، بشأن قمع الأعمال الإرهابية ضد سلامة الملاحة البحرية وفق سياق المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري.

٨. الاتفاقية الدولية لقمع الهجمات الإرهابية الموقعة في ١٩٩٧/١٢/١٥ في نيويورك.

٩. الاتفاقية الدولية لقمع تمويل الإرهاب لسنة ١٩٩٩.

١٠. اتفاقية لندن لقمع الأعمال غير المشروعة ضد السلامة البحرية لسنة ٢٠٠٥[١] .

وضمن المواجهات الإقليمية للإرهاب أبرمت منظمة الدول الأمريكية اتفاقية لمنع وقمع الإرهاب وقعت في واشنطن سنة ١٩٧١ كذلك فعل المجلس الأوربي بإبرامه الاتفاقية الأوربية لقمع الإرهاب سنة ١٩٧٦ والتي دخلت حيز النفاذ سنة ١٩٧٨، ونصت على عدة أفعال تعدها أعمال إرهابية. وتبنى الاتحاد الأوربي تعريفاً للإرهاب في اجتماعه المنعقد في ٢٠٠٢/٤/١٨ ويسعى الاتحاد الأوربي لتفعيل مجالات التعاون بين المؤسسات المختصة لتسيير تسليم المجرمين بين الدول الأعضاء ومنع حالات

١- ينظر في شرحها: د. محمد الأمين البشري ، التحقيق في الجرائم المستحدثة ، ط١، منشورات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ٢٠٠٤، ص ١٤٢ وما بعدها. وذكرها أستاذنا د. آدم سميان الغريري في أطروحته الموسومة ، الجرائم الناجمة عن الغزو العسكري ، كلية الحقوق بجامعة حلب ، كلية الحقوق بجامعة تكريت ٢٠١٣، ص ٣٢٣.

تنازع الاختصاص بين محاكمها، والسعي لتطبيق تعاريف مشتركة للجرائم والعقوبات في مجالات الجريمة المنظمة والإرهاب وغيرها من الجرائم.[١]

وضمن الاستراتيجية الأوربية لمواجهة تهديدات الإرهاب فرضت التدابير الخاصة بتأمين أوربا من هجمات الإرهابيين، بشل تمويلاتهم والاحتياط لعملياتهم وفرض المساعدة المتبادلة مع الولايات المتحدة في مكافحة الإرهاب، كذلك أبرمت الدول العربية اتفاقية لمكافحة الإرهاب سنة ١٩٩٨ والتي عرفت الإرهاب بأنه: (كل فعل من أفعال العنف أو التهديد به أياً كانت بواعثه أو أغراضه، يقع تنفيذاً لمشروع إجرامي فردي أو جماعي، ويهدف إلى إلقاء الرعب بين الناس أو ترويعهم، بإيذائهم أو تعريض حياتهم أو حريتهم أو أمنهم للخطر، أو إلحاق الضرر بالبيئة أو بأحد المرافق أو الأملاك العامة أو الخاصة أو احتلالها أو الاستيلاء عليها، أو تعريض أحد الموارد الوطنية للخطر)[٢]، وقد تناولت الاتفاقات الدولية المختصة بالنزاعات المسلحة الدولية تحريم اللجوء إلى الإرهاب عند نشوب هذه النزاعات، وهذا التحريم يختص بأفراد القوات المسلحة، وكل من يمكن استخدامهم من قبلهم من أفراد ومنظمات، باللجوء إليه كوسيلة للقتال.

ومن ضمن نصوص هذه الاتفاقيات نجد معالجات لجريمة الإرهاب البحري؛ لأنه من منظور القانون الدولي، تقوم جريمة الإرهاب البحري عند توافر الشروط القانونية، والأركان الأساسية لها، وحسب نص المادة (١٠١) من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بقانون البحار لسنة ١٩٨٢ ، فإن الغرض من جريمة القرصنة البحرية، يشترط فيه أن يكون خاصاً، أي أن يعود بالمصلحة الخاصة للقراصنة فقط؛ كالسلب، والابتزاز للحصول على المال، ونحو ذلك، ويتضح ذلك من منطوق عبارة "لأغراض خاصة" الواردة في المادة المذكورة، أما إذا كان الغرض من الحادثة عسكريا وسياسيا، فلا يمكن

1- Maria Fletcher, Robin Lööf and Bill Gilmore , EU Criminal Law and Justice , Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, UK 2008, P. 33.

٢- أطروحة: د. آدم سميان الغريري ، مصدر سابق ، ص ٣٢٦.

عده جريمة قرصنة بحرية، هذه الجريمة وبموجب المادة المذكورة، لا يمكن ارتكابها من سفينة حربية، ولا من موظفين حكوميين، وعليه، فلا يمكن تكييف الكثير من حوادث الاعتداء على السفن البحرية على أنها من قبيل جرائم القرصنة الدولية، وهذا يعني أنها من جرائم الإرهاب البحري.

فالقانون الدولي ممثلاً هنا باتفاقية روما الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد الملاحة البحرية والموقعة في روما لسنة ١٩٨٨م والتي عددت في المادة (٣) منها مجموعة من الأعمال، واعتبرتها من جرائم الإرهاب البحري، وهي على النحو التالي: يعتبر أي شخص مرتكباً لجريمة (إرهاب بحري) إذا أقدم، بطريقة غير قانونية وبصورة متعمدة، بالاستيلاء على سفينة أو السيطرة عليها بالقوة ... أو تنفيذ عمل من أعمال العنف ضد شخص على ظهر سفينة، أو تدمير سفينة أو إلحاق الضرر بها أو بطاقمها، إذا كان ذلك العمل يعرض سلامة ملاحة السفينة للخطر .كما يعد من قبيل الإرهاب البحري التسبب بجرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو مجرد محاولة ارتكاب تلك الأفعال. من الملاحظ أن هذه المادة في بدايتها تضمنت، وبشكل صريح، عبارة "أي شخص " الأمر الذي يفيد بسريان الاتفاقية على أي شخص سواء كان يعمل لحسابه الخاص، أو نيابة عن أي منظمة أو بناءً على تعليمات رسمية أو غير رسمية من دولة، كما تضمنت ذات المادة كذلك عبارة " بطريقة غير قانونية " أي أن يكون من قام بذلك الفعل ليس له الصفة أو الحق في القيام بذلك، أما إذا تم الفعل بطريقة قانونية؛ كأن يصدر، مثلاً، من الدولة المالكة بهدف (وفي حدود) استعادة بسط السيطرة على السفينة التابعة لها، والمخطوفة في أعالي البحار أو في مياهها الإقليمية، فهنا لا جريمة بموجب هذه الاتفاقية، لكون الفعل قد تم بطريقة قانونية.

وإن أحداث العنف والقتل والتدمير المتعمد على متن السفن، والاستيلاء بالقوة غير المشروعة على حمولتها، وتخريب السفن وتعرض سلامة ملاحتها للخطر الجسيم، واقتحام وتغيير مسارها بالقوة (غير القانونية) إلى غير وجهتها الأصلية، هو انتهاك صارخ للقوانين والأعراف الدولية، وخرق صريح لمبدأ حرية الملاحة المكفول لجميع

الدول في أعالي البحار. الأمر الذي يمكن على أساسه القول إن (الأركان والعناصر والشروط) المطلوبة لقيام جريمة الإرهاب البحري متوافرة، وهي في الواقع تحقق كل ما هو مطلوب لتكييف هذه التصرفات المجرمة قانونياً، وبموجب اتفاقية روما لسنة 1988 ، على أنه جريمة من جرائم (الإرهاب البحري).

ومن ضمن الجهود الدولية في مواجهة جريمة الإرهاب البحري اتفاقية لندن لقمع الأعمال غير المشروعة ضد السلامة البحرية لسنة ٢٠٠٥ التي جرمت الاعتداءات على السفن بالمواد المشعة أو البيولوجية أو الكيمياوية او النووية، أو نقلها على متن السفن أو استعمال أو نقل المواد القابلة للانشطار أو معداتها أو برمجياتها، ومن سلوكياتها المجرمة قتل الأشخاص على ظهر السفن أو الشروع أو المساهمة في ذلك.

"وبالإشارة إلى حادثة إرهابية، وهي حادثة تفجير السفينة الهولندية الشهيرة (Rainbow warrior)التابعة لمنظمة " السلام الأخضر"، والتي استهدفت بالتفجير في١٩٨٥/٦/١٠ أثناء رسوها في ميناء أوكلاند النيوزلندي، من عناصر سرية تابعة للقوات المسلحة الفرنسية، وأسفر التفجير عن إغراق السفينة ومقتل أحد أفراد طاقمها. ويرجع سبب تدمير السفينة إلى إعلان المنظمة عن معارضتها الشديدة لسلسلة التجارب النووية المزمع إجرائها من الحكومة الفرنسية آنذاك في المحيط الهادي، وأشارت المنظمة، وفي إطار محاولتها الرامية لمنع إجراء تلك التجارب، إلى أن السفينة المذكورة ستشارك وتقود مجموعة من السفن للتظاهر والتواجد في نفس مكان ووقت إجراء التجارب. وبناءً على نتائج التحقيقات التي أجرتها السلطات النيوزلندية في الحادثة، وإلقاء القبض على عدد من الجناة الذين أقروا بجريمتهم، وجدت الحكومة الفرنسية نفسها مضطرة للاعتراف بمسؤوليتها عن الحادثة. ويشار هنا إلى أن رئيس الوزراء النيوزلندي – آنذاك – قد وصف الجريمة بالعمل الإرهابي. كما ذهبت محكمة أوكلاند العليا، في حيثيات حكمها النهائي على الجناة، إلى أن ما قام به الجناة من جرم، وإن

كان بموجب أوامر رسمية من السلطات الفرنسية، فذلك لا يغير شيئا من طابعه الإرهابي"[١] .

وبعد بيان هذه النبذة في أهم الاتفاقيات الدولية التي تشير إلى هذه السلوكيات المجرمة في نصوصها، **نرى** أنها لم تشر صراحةً إلى جريمة الإرهاب البحري كجريمة مستقلة لها أوصافها وتكييفها، ولكنها أشارت إليها ضمن السلوكيات المجرمة لجرائم الإرهاب بشكل عام، وهذا ما يستدعي مواجهة تشريعية دولية خاصة بهذه الجريمة بعد شيوعها في عالمنا المعاصر، تتضمن نصوصاً تحدد مفهومها وتميزها من غيرها من الجرائم المشابهة لها، وبعد هذه الإشارات للمواجهة الدولية لجريمة الإرهاب البحري، ننتقل إلى المطلب الثاني لبيان أهم الإشارات التشريعية في مواجهة هذه الجريمة في التشريعات الداخلية، ضمن النصوص التي تناولتها بعض الدول.

المطلب الثاني

مواجهة التشريعات الوطنية لجريمة الإرهاب البحري

واجهت المجموعة الدولية في التشريعات التي تناولت تجريم الإرهاب أو الاعتداءات على السلامة البحرية عموماً في بعض نصوصها جرائم الإرهاب البحري في بعض الاتفاقيات التي أسلفناها، والتي تعتبر قواعد مكتسبة للشرعية الدولية العامة لأنها عبرت عن إرادات هذه الدول، ومنحت مشروعية العقاب على هذه الانتهاكات، ولابد من أن تطبق هذه النصوص التي صُدّقت بإرادات هذه الدول في الواقع القانوني عن طريق تبنيها بنصوص خاصة في التشريعات الداخلية بواسطة برلمانات هذه الدول، أو عن طريق علوية النص الدولي الذي تتبناه بعض الدول كمبدأ قانوني، أو عن طريق الإدراج، وذلك بتبني نصوص المعاهدات في تشريعات وطنية.

١ – ذكرها: د. محمد جمال خليفة المري ، جريدة الاتحاد الإماراتية ، الصادرة في ٢٠١٠/٦/٥.

وكما هو معروف فإن الاتفاقيات التي تتضمن نصوصاً لمكافحة جرائم يتضمنها الاختصاص الشامل لقانون العقوبات تدخل ضمن الاختصاص العالمي الإلزامي وتكون تشريعات الدول الوطنية في دور معاقبة المنتهكين أو تقوم سلطات هذه الدول بتسليم المجرمين إلى دول تلاحقهم وفق القانون، لأن المعاهدات قد لا تكفي لتوجيه المسؤولية المباشرة للأفراد.

وهذه المعاهدات الشارعة تمثل التشريع العالمي في مكافحة هذه الجرائم ومنها جرائم الإرهاب البحري، وفي حال انسحاب أي دولة من هذه المعاهدات بإرادتها المنفردة فلا تتأثر هذه الاتفاقيات بذلك، لكون نصوصها قد دخلت في حيز القواعد القانونية المقررة، والتي لا يمكن إلغاؤها إلا بمعاهدة دولية لها ذات القيمة القانونية، أو بقرار صادر عن مجلس الأمن بموجب الفصل السابع بصفته النائب الشرعي عن الدول، يقرر صراحةً إلغاء القاعدة المؤسسة والقائمة في النظام القانوني الوضعي، وعالمنا القانوني لم يشهد إلى يومنا هذا إلغاءً لقواعد قانونية نصت عليها معاهدة دولية.

عموماً، تحرص الدول في تشريعاتها الداخلية على تجريم الانتهاكات التي تمس سلامة سفنها وأساطيلها ومرافئها التي تتعرض لاعتداءات عدة منها الإرهاب البحري، وتنص في تشريعاتها العقابية على عقوبات صارمة تجاه هذه الانتهاكات التي تعدها من الجرائم الخطيرة، وقد فرض قرار الأمم المتحدة رقم (١٩١٨) لسنة ٢٠١٠ [١] على جميع الدول تجريم الاعتداءات الواقعة على السلامة البحرية وملاحقة هؤلاء المعتدين، واحتجاز المشتبه به منهم ومعاقبة المدانين بالاعتداء على السفن أو نهبها أو تدميرها، وكذلك الاعتداءات على المنصات الثابتة للجرف القاري، أو قتل الأشخاص أو نهب الأموال في المياه البحرية، مع مراعاة القواعد المعمول بها في القانون الدولي لحقوق الإنسان.

١- قرار مجلس الأمن رقم ١٩١٨ الذي اتخذه المجلس في جلسته ٦٣٠١ المعقودة ٢٠١٠/٤/٢٧، رمز الوثيقة S/RES/1918 (2010).

وتختلف التشريعات الوطنية في تناولها لجرائم الإرهاب، فبعضها يتخذ النص على مدلوله، ثم سرد الأفعال التي تعطي معنى المدلول، والتي غالباً ما تكون قد جرمت ضمن نصوص قانون العقوبات سلفاً، والجديد في تناولها هو بعض الأحكام الخاصة التي تعالج هذه الظاهرة وتميزها عن الجرائم الأخرى، كما فعل المشرع العراقي قانون مكافحة الإرهاب رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٥، إذ أن جرائم القتل والجرح والتفجير وأخذ الرهائن منصوص عليها في قانون العقوبات العراقي النافذ رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل، ولكن النص على تجريمها مرة أخرى في متن قانون مكافحة الإرهاب وضع ضابطاً جديداً يميزها عن الأفعال التي تفتقر له، وهو الترويع الشديد الذي ينفذه المجرم ذو الغرض الإرهابي، مما يميز الجرائم المنصوص عليها فيه عن غيرها من الجرائم.

ويفيد البعض[١] أن هذا الأسلوب هو نهج المشرع الفرنسي الذي نص في المادة (١/٤٢١) من قانون العقوبات لسنة ١٩٩٤ على تعريف الإرهاب وأدرج بعدها بعض الجرائم ضمن صور الإرهاب وقد خصص لها إجراءات جزائية خاصة بها. تبعه المشرع المصري بذلك، لكنه أضاف صوراً أكثر لم يتناولها المشرع الفرنسي، وزادت على ما تناوله هو في قانون العقوبات المصري.

أما البعض الآخر من التشريعات فيكتفي بتحديد صور جرائم الإرهاب من دون التطرق لتعريفه، نظراً لما يسببه تعريفه من جدال فقهي بين المشمول وغير المشمول من التصرفات، وبين العناصر المتطلبة للصياغة الدقيقة التي لا تمس بالحقوق والحريات، وتكافح خطورة جرائم الإرهاب.

وبالنسبة لتشريعاتنا العقابية العربية فقد تناولت مكافحة الإرهاب والعقاب عليه، ولكنها كانت على قسمين: أولهما، من أبقى هذه الجرائم خاضعة لنصوص مواد قانون العقوبات، ضمن الجرائم الماسة بأمن الدولة الداخلي، فضمن الجنايات والجنح المضرة بالحكومة من جهة الداخل عرف المشرع المصري الإرهاب بالمادة (٨٦) من قانون

١- د. آدم سميان الغريري في أطروحته ، مصدر سابق ، ص ٣٣٩.

العقوبات رقم (٥٨) لسنة ١٩٣٧، المضافة بالقانون رقم (٩٧) لسنة ١٩٩٢، ثم عدل بالقانون رقم (٩٥) لسنة ٢٠٠٣ نص المادة (٨٦/د) مكرر ليضيف إلى جرائم الإرهاب صورتين هما التعاون والالتحاق بجماعة إرهابية. كذلك عدّها المشرع السوري ضمن الجرائم الواقعة على أمن الدولة الداخلي في المواد ٣٠٤-٣٠٦، وكان آخر تعديلٍ ورد عليها بموجب القانون رقم (٣٦) الصادر بتأريخ ١٩٧٨/٣/٢٦، وفعل مثله المشرع الأردني في المواد (١٤٧-١٤٩) وكان آخر تعديلٍ ورد عليها بالقانون المؤقت رقم (٥٤) الصادر بتأريخ ٢٠٠١/١٠/٨، وكذلك المشرع اللبناني بالمواد (٣١٤-٣١٦) وكان آخر تعديلٍ ورد عليها بالقانون رقم (٥٥٣) الصادر بتأريخ ٢٠٠٣/١٠/٢٠. كذلك فعل المشرع العماني بالمادة (١٣٢)، وهذه الفئة من قوانين العقوبات مازالت كلها تُخضع جرائم الإرهاب لنصوصها ضمن جرائم أمن الدولة.

بينما اختص القسم الثاني منها جرائم الإرهاب بقوانين خاصة، فبعد أن كانت الجزائر من أولى الدول العربية التي تتعرض للإرهاب كان المشرع الجزائري من السباقين بين المشرعين العرب إلى مكافحة الإرهاب، وقد أصدر المرسوم التشريعي الخاص بمكافحة الإرهاب والتخريب رقم (٩٢ – ٣) بتأريخ ١٩٩٢/٩/٣٠ والمعدل بالمرسوم التشريعي (٩٣-٥) بتأريخ ١٩٩٣/٤/١٩. أعقبه المشرع السوداني بإصداره قانون مكافحة الإرهاب رقم (٦) لسنة ٢٠٠١. ثم جاء بعدهما المشرع المغربي بقانون مكافحة الإرهاب رقم (٠٣-٠٣) لسنة ٢٠٠٣. ثم أصدر المشرع الإماراتي قانون مكافحة الإرهاب رقم (١) لسنة ٢٠٠٤. وبعده المشرع القطري بقانون مكافحة الإرهاب رقم (٣) لسنة ٢٠٠٤. وبعدها أصدر المشرع العراقي قانون مكافحة الإرهاب رقم (١٣) لسنة ٢٠٠٥. ثم المشرع البحريني بقانون حماية المجتمع من الأعمال الإرهابية رقم (٥٨) لسنة ٢٠٠٦[١] .

١- ذكرها د. آدم سميان الغريري في أطروحته ، مصدر سابق ، ص ٣٣٨.

كذلك تناول المشرع اللبناني بقانون العقوبات في المادة (٦٤١) المعدلة بالقانون رقم (٥١٣) الصادر في ١٩٩٦/٦/٦ العقاب بالأشغال الشاقة المؤبدة حالات الاستيلاء على السفن أو السيطرة عليها بالتهديد أو العنف، أو السيطرة على منصات الجرف القاري، أو تعريض سلامة الملاحة البحرية أو المنصات الثابتة للخطر، وتبعتها المادة (٦٤٢) مستكملة صور الإرهاب البحري التي تؤدي إلى موت شخص أو غرق السفينة بنفس العقاب.

وقد تناولت التشريعات الأجنبية القديمة تجريم الإرهاب البحري، فصدر في إنجلترا منذ سنة ١٥٣٥ تشريعات خاصة تعاقب على الانتهاكات التي تطال الملاحة البحرية والتي تتضمن صورها جرائم الإرهاب البحري الذي وصف حديثاً بينما كانت تدخل ضمن جرائم القرصنة، وتم تعديل هذه التشريعات في سنوات ١٧٠٠ و ١٧٢١ و ١٨٢٣، أما في فرنسا فقد جرمت هذه الانتهاكات في تشريعها الصادر في ١٨٢٥/٤/١٠، كذلك جرمت بلجيكا بتشريعها الصادر سنة في ١٩٢٨/١/٥ هذه الجرائم التي تدخل صورها ضمن جرائم الإرهاب البحري[١].

أما التشريعات الأجنبية[٢] فقد تناول المشرع البريطاني جرائم الإرهاب البحري في نصوص تشريعه في الحفاظ على أمن الطيران وسلامة الملاحة البحرية لسنة ١٩٩٠، كما تناول المشرع الأسترالي في قانون مكافحة الجرائم الواقعة على السفن والمنصات الثابتة رقم (١٧٣) لسنة ١٩٩٢ وآخر تعديلاته في ٢٠٠١/٥/٢٨ نصوص اتفاقية روما لسنة ١٩٨٨ ونص في المادة (٨) منه العقاب بالسجن مدى الحياة لكل من يستولي أو يسيطر على سفينة خاصة بواسطة التهديد أو القوة أو الإكراه أو التخويف، وتناول في المادة (٩) منه تجريم العنف ضد الأفراد على متن السفن بالسجن لمدة

١- تنظر: مايا خاطر ، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٢٧ ، العدد الرابع،٢٠١١ ، ص ٢٧٣.

٢- تنظر هذه التشريعات على الرابط: آخر زيارة في: ٢٠١٧/٣/٢١

https://www.Bmla.org.uk/doc/HFW1-65

خمس عشرة سنة، وفي المادة (١٠) عاقب بالسجن مدى الحياة على جريمة تدمير السفن أو الإضرار بها، واستمر في سلسلة التجريم لغاية المادة (١٧) متناولاً وضع الأجهزة المدمرة على السفن، وتدمير المرافق الملاحية، وغيرها من صور الإرهاب البحري.

وبعد تناولنا للمواجهة التشريعية الوطنية لجرائم الإرهاب البحري، نجد ضعف النصوص التي تناولت هذه الجريمة على الرغم من شيوعها، كحال الاتفاقيات الدولية التي تناولناها في مطلبنا الأول ضمن مبحثنا هذا والتي خلطته ضمن صور جرائم الإرهاب عموماً أو ضمن الجرائم الأخرى الماسة بالأمن البحري، مما يؤكد ضرورة وضع المعالجات في سبيل تطوير المواجهة التشريعية التي يجب أن تواكب شيوع هذه الجريمة الخطيرة التي تمس الأمن الدولي عموماً.

وفي ختام مبحثنا الثاني نكون قد أنهينا بحثنا هذا، وننتقل إلى خاتمته التي نوضح فيها بعض الاستنتاجات والمقترحات التي توصلنا إليها.

الخاتمة

لا نضيف في القول أن الإرهاب عموماً من أشد الأوجاع القانونية التي تحتاج العلاج التشريعي في عصرنا الحالي، وفي بحثنا المتواضع هذا تناولنا هذه الصورة منه "الإرهاب البحري" والتي تحتاج لمعالجات تشريعية وفقهية لشيوعها في الأقاليم البحرية وتهديدها الأمن والسلم والدوليين، ولأن القانون الجزائي إبن واقعه، فإنه يوجب حماية الأقاليم البحرية أسوة بالأقاليم البرية وتوفير الحماية الجزائية لها، وبختامه ندرج أهم **الاستنتاجات** بذلك:

١- الإرهاب البحري كصور من صور جرائم الإرهاب له عناصر الخاصة به، جريمة مستحدثة توصلنا إلى تعريفها بأنها: (إحداث حالة الفزع والخوف الشديد عمداً في المياه البحرية باستخدام وسائل بحرية لتحقيق غرض إرهابي).

٢- العناصر المميزة لهذه الجريمة تميزها مما يشتبه بها من الجرائم الواقعة أو الماسة بالسلامة البحرية الأخرى من جرائم القرصنة والسطو المسلح على السفن وجرائم خطف الطائرات حال طيرانها فوق البحر العالي.

٣- ضعف تناول التشريعات الدولية في معالجاتها لهذه الجريمة، فتارة تتم معالجتها ضمن جرائم الإرهاب عموماً، وتارة تدرج ضمن الاتفاقيات التي وجدت لحماية الملاحة البحرية ومنصات الجرف القاري، ومكافحة الانتهاكات التي تطال هذه الأماكن عموماً.

٤- ندرة تناول التشريعات الجزائية الداخلية لهذه الجريمة، فيما عدا بعض البلدان التي أشارت نصوص تشريعاتها لبعض صورها، خصوصاً تلك التي تمتلك جرفاً قارياً أو أساطيل كبيرة.

المقترحات:

١- ضرورة المعالجة التشريعية لمواجهة تطور هذه الجريمة في التشريعات الدولية بعقد اتفاقية تتناول مكافحتها وتحدد تعريفها وبيان عناصرها، ومن ثم تبني هذه النصوص في التشريعات الداخلية بتعديل قوانين العقوبات بإدراج نصوص تواجه خطورة هذه الجرائم، أو سن تشريعات جزائية خاصة بها.

٢- جريمة الإرهاب البحري بحاجة إلى معالجة فقهية في فقهنا الجزائي العراقي لانعدام أي دراسة تتناولها، بتبني شرحها وبيان أوصافها، ومن ثم يستطيع طلبة الدراسات العليا البحث في موضوعها.

قائمـــة المصـــادر

أولاً: الكتب القانونية

١. د. أحمد ابو الوفا ، القانون الدولي للبحار على ضوء أحكام المحاكم الدولية والوطنية وسلوك الدول واتفاقية ١٩٨٢ ، ط ٢، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠٠٦.

٢. أحمد عبد الحكيم عثمان ، الجرائم الدولية في ضوء القانون الدولي الجنائي والشريعة الإسلامية ، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر والبرمجيات، مصر ٢٠٠٩.

٣. د. أشرف محمد لاشين ، النظرية العامة للجريمة الدولية "دراسة تحليلية تأصيلية" ، دار النهضة العربية، القاهرة ٢٠١٢.

٤. حسام الدين الأحمد ، جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية ، ط ١، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت ٢٠١٠.

٥. رشدي شحاته ، السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي ، ط١، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠٠٨.

٦. رضا زين العابدين ، الاغتنام البحري "دراسة مقارنة في أثر تطبيقات الشرائع الانكلوسكسونية واللاتينية والعربية" ، مطابع السفير، الإسكندرية ١٩٧٩.

٧. صلاح الدين جمال الدين ، إرهاب ركاب الطائرات ، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية ٢٠٠٦.

٨. د. صلاح الدين عامر ، المقاومة الشعبية المسلحة في القانون الدولي العام، مع إشارة خاصة إلى أسس الشرعية الدولية للمقاومة الفلسطينية ، دار الفكر العربي، القاهرة ١٩٧٧.

٩. د. علي إبراهيم يوسف ، الحقوق والواجبات الدولية في عالم متغير المبادئ الكبرى والنظام الدولي الجديد ، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٩٧.

١٠.علي جبار صالح الحسيناوي ، جرائم الخطف ، دار المطبوعات والنشر، عمّان ٢٠٠٧.
١١.د. علي صادق أبو هيف ، القانون الدولي العام ، ط ١٢، منشاة المعارف، الإسكندرية ٢٠١٥.
١٢.محمد أحمد حبالة ، القرصنة البحرية ودور الإجراءات والتشريعات الدولية في الحد منها ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية ٢٠٠٤.
١٣.د. محمد الأمين البشري ، التحقيق في الجرائم المستحدثة ، ط١، منشورات جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض ٢٠٠٤.
١٤.أ.د. محمد الحسيني مصيلحي ، الإرهاب مظاهره وأشكاله وفقاً للاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ، المعهد العالي للقضاء ، الرياض ٢٠٠٥.
١٥.د. محمد المتولي ، التخطيط الاستراتيجي في مكافحة جرائم الإرهاب الدولي "دراسة مقارنة"، مجلس النشر العلمي، جامعة الكويت ٢٠٠٦.
١٦.د. محمد طلعت الغنيمي ، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة ، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٦.
١٧.محمد طلعت الغنيمي ، قانون السلام في الإسلام دراسة مقارنة، منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٩٣.

ثانياً: مؤلفات قانونية أخرى

١٨. د. آدم سميان الغريري ، الجرائم الناجمة عن الغزو العسكري ، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق بجامعة حلب ، كلية الحقوق بجامعة تكريت ٢٠١٣.
١٩. د. جمال عبد الرحمن يسن رستم ، أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة ، مجلة دراسات أفريقية، العدد ٥٠، جامعة أفريقيا العالمية، الخرطوم ٢٠١٤.
٢٠. د. محمد جمال خليفة المري ، جريدة الاتحاد الإماراتية ، الصادرة في ٢٠١٠/٦/٥.

٢١. مايا خاطر ، الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية ، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية ، المجلد ٢٧ ، العدد الرابع، ٢٠١١.

ثالثاً: تشريعات وروابط إلكترونية

٢٢. قانون العقوبات العراقي رقم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل.

٢٣. قانون مكافحة الإرهاب العراقي رقم ١٣ لسنة ٢٠٠٥.

٢٤. الاتحاد الإفريقي ، الاستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لسنة ٢٠٥٠ ، النسخة رقم ٢٠١٢/١.٠.

٢٥. قرار مجلس الأمن رقم ١٩١٨ الذي اتخذه المجلس في جلسته ٦٣٠١ المعقودة ٢٠١٠/٤/٢٧، رمز الوثيقة S/RES/1918 (2010).

٢٦. المنظمة البحرية الدولية ، نشرة ندوة الأمن البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ٢٠٠٢. ومتاحة على الرابط: www.imo.org/safety

٢٧. تشريعات أجنبية على الرابط:

https://www.Bmla.org.uk/doc/HFW1-65

٢٨. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢. متوافرة على الرابط:

http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_a.pf.

٢٩. المكتب البحري الدولي في لندن على الرابط:

http://www.maritimeterrorism.com/2010/04/07/maritime-security-challenges-conference-2010./

30. Akiva j. Lorenz – Al Qaeda's Maritime Threat, the definition of Maritime Terrorism. متوفر على الرابط:

https://wikileaks.org/gifiles/attach/8/8953_AlQaeda%20MaritimeThreat.pdf.

رابعاً: كتب باللغة الإنجليزية

31. Major Fredrick Chew – Piracy, Maritime Terrorism and Regional interests – USA 2005.
32. Maria Fletcher, Robin Lööf and Bill Gilmore – EU Criminal Law and Justice – Edward Elgar Publishing Limited, Cheltenham, UK 2008.
33. Tullio Treves – Piracy, law of the sea, and use of Forces – Development off the Coast of Somalia, The European Journal of international law, Vol.20, 2009.

المـلخـص:

إن أمن البحار والمحيطات بصورة عامة، وأمن حرية التنقل فيها بصورة خاصة من مهام المجموعة الدولية التي تتظافر جهودها في التصدي لأي انتهاك يقع في هذه البقاع من الكرة الأرضية، ورغم شيوع جرائم الإرهاب عموماً، ظهر صنف خاص من هذه الجرائم يقع على أمن الوسائط المائية في البحار والمحيطات، يسمى الإرهاب البحري، له محدداته الخاصة في محل وقوعه في هذه البقاع، يمتاز عن غيره من الجرائم من حيث الغرض الإرهابي الذي يسعى لتحقيقه، بالإضافة إلى وسائل ارتكابه الخاصة، وهذه المميزات تفرقه مما يشتبه به من جرائم أخرى من القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن وجرائم خطف الطائرات، فهذه وإن وقعت في نفس المحل في المياه البحرية إلا انها تختلف عن الإرهاب البحري بنقاط حددناها ببحثنا، كما أن الجهود الدولية تصدت بتشريعاتها في الاتفاقيات المعقودة التي عالجت جرائم الإرهاب وقمعه وتمويله، بالإضافة إلى المحافظة على أمن المياه البحرية والمنصات الثابتة على الجرف القاري، وتناولت التشريعات الداخلية معالجات تصدت لهذه الجرائم.

ABSTRACT :

The security of the seas and oceans in general, and the security of freedom of movement in particular, are among the tasks of the international community, which are united in their efforts to counter any violations in these parts of the globe. Despite the prevalence of terrorist crimes in general, The sea and ocean, called maritime terrorism, has its own specific characteristics in place in these areas, which is distinguished from other crimes in terms of the terrorist purpose it seeks to achieve, in addition to its own means of commission. These characteristics differentiate it from other crimes of maritime piracy and armed robbery on ships and hijackings The international efforts have dealt with their legislation in the agreements concluded that dealt with the crimes of terrorism, suppression and financing, in addition to maintaining the security of the marine waters and fixed platforms on the continental shelf. In addition, Domestic legislation dealt with remedies to these crimes.