

الجريمة البحرية في القانون الدولي (القرصنة البحرية أنموذجاً)

Maritime Crime in International Law (Piracy as a Model)

م.م هدى ياس خضير

Asst. Inst. Huda Yas Khudear
yashuda382@gmail.com

كلية القانون والسياسة / جامعة الامام جعفر الصادق عليه السلام

College of Law and Politics/
Imam Jaafar Al-Sadiq University

الملخص

رغم اتساع المجال البحري وعدم شمول الرقابة لمناطق هامة منه، والأزمات الاقتصادية التي يشهدها العالم من حين إلى آخر، إلا أن توفر وسائل التنقل وتيسر الحصول على المعلومات أدى إلى مضاعفة حجم التجارة البحرية، وبمقابل ذلك توافقت تلك التطورات بظهور أنماط إجرامية متميزة وتزايدت مخاطر تهديد الأنشطة البحرية وأمن الإنسانية ككل، خاصة وأن البحار تعتبر بيئة مثلى لتنفيذ المجرمين مختلف عملياتهم العدائية، ومنها القرصنة البحرية، ومصطلح القرصنة البحرية ويعني ان يقوم قرصان مسؤول عن مجموعة من القراصنة التابعين له بسلب ونهب محتويات السفن وقد تصل في بعض الاحيان الى اختطاف السفينة ومن 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

كانت ولا زالت القرصنة البحرية من الاعمال المجرمة دوليا وتشكل خطراً على البحارة والمسافرين في عرض البحر وتهدد امن وسلامة الملاحة البحرية، وقد تصدى المجتمع الدولي منذ الازل لتلك الظاهرة الا انها جميع المحاولات لم تتمكن من انهاء والقضاء على ظاهرة القرصنة البحرية.

فتولت منظمة الامم المتحدة عن طريق الجمعية العامة وضع العديد من الاتفاقيات الدولية والتي انضمت اليها الدول من اجل تنظيم امن السفن وسهولة نقل البضائع والسلع والتي تنقل بحرا وحمايتها من القراصنة، ونظراً لتعاظم آثارها وتداعياتها، أصبحت القرصنة تمثل جريمة ضد النظام الدولي، ومصالح الشعوب الحيوية، وامن وسلامة وحقوق وحريات الأفراد الأساسية.

.....م.م هدى ياس خضير

وكذلك ان الاتفاقيات الدولية اعطت الحق لكل دولة التي تقبض على السفن القراصنة الموجودة على مياها الاقليمية او اذا وجدا القراصنة على اراضيها الحق في القبض عليهم ومحاکمتهم وفق قوانينها الداخلية.

الكلمات المفتاحية: القرصنة البحرية، النقل البحري، السفن التجارية، الاتفاقيات الدولية، الآثار الاقتصادية، العقوبات الدولية

Abstract

Despite the expansion of the maritime domain and the lack of control over important areas of it, and the economic crises that the world witnesses from time to time, the availability of means of transportation and ease of obtaining information has led to a doubling of the volume of maritime trade, and in return, these developments have been accompanied by the emergence of distinct criminal patterns and the increased risks of threatening activities. The navy and the security of humanity as a whole, especially since the seas are considered an ideal environment for criminals to carry out their various hostile operations, including maritime piracy.

The term maritime piracy means: A pirate in charge of a group of pirates affiliated with him robs and plunders the contents of ships, and may sometimes lead to the hijacking of the entire ship and those on it, as this crime is considered one of the most prominent challenges facing society. Internationally, the number of maritime piracy incidents has increased as a result of the bad political conditions of many countries that overlook important strategic maritime locations.

Maritime piracy was and still is an internationally criminal act and poses a danger to sailors and travelers at sea and threatens the security and safety of maritime navigation. The international community has confronted this phenomenon since time immemorial, but all attempts have not been able to end and eliminate the phenomenon of maritime piracy, so the United Nations took over.

The General Assembly established many international agreements to which countries joined in order to regulate the security of ships and the ease of transporting goods and commodities transported by sea and to protect them from pirates. In view of Due to its increasing effects and repercussions, piracy has become a crime against the international system, the vital interests of peoples, the security and safety, and the basic rights and freedoms of individuals. Also, international agreements have given the right to every country that arrests pirate ships located in its territorial waters, or if pirates are found on its territory, the right to arrest them. And prosecute them according to its internal laws.

Keywords: Maritime Piracy, Maritime Transport, Commercial Ships, International Agreements, Economic Effects, International Sanctions

المقدمة

لا شك ان المجتمع الدولي يسعى الى الاستقرار وتحقيق الرفاهية الاقتصادية ولا بد من استخدام البحر لنقل البضائع والسلع وايصالها الى باقي الدول ومن المعلوم ان تلك البضائع تنقل من الدول المصدرة الى الدول المستوردة بواقع ٧٠٪ عن طريق البحر الا ان هناك مشكلة تواجه وصول تلك البضائع الى الجهة المطلوبة بأمان الا وهي القرصنة البحرية.

إن القرصنة تشكل اعتداء على مبدأ وحرية الملاحة ذاك المبدأ الاصيل الذي دعت اليه كل الاعراف الدولية وقد اتفقت الدول على محاربة هذه الجريمة ومعاقبة فاعليها، حتى استقر العرف الدولي على اعتبار القرصان عدوا للجنس البشري، وذلك لأفعاله الموجهة ضد الجماعة الدولية بأسرها وتسببه بمخاطر كثيرة تهدد الارواح كما تهدد التجارة الدولية والتعاملات بين افراد المجتمع الدولي، و تحاول كل دولة ان تضمن تشريعاتها حماية وردع لهذه الجرائم بالإضافة الى الجهود الدولية المبذولة بهذا الشأن، تمثل أعمال القرصنة في البحار والممرات المائية خطراً يهدد سلامة الملاحة والسفن والركاب وأطقم السفن، وإن نشاط غارات القرصنة مستمر، إلا أنه يهبط أحياناً في بعض المناطق، ليظهر في مناطق أخرى جديدة.

هذا وكما تعد القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي تمارسها العصابات المنظمة، والتي يترتب عنها أعمال نهب السفن بقوة السلاح والتهديد، والقتل، والاختطاف، والاعتصاب، على اعتبار إمكانية وجود علاقة بين القرصنة والإرهاب، خاصة إذا ما تم اختطاف سفينة، وتعبئتها بالمتفجرات، ومن ثم تفجيرها باتجاه سفينة أخرى.

اهمية البحث:

تكمن اهمية دراسة القرصنة البحرية في انها تعد واحدة من الظواهر التي طالما شكلت تهديدا مستمرا لأمن المجتمع الدولي واستقراره، من واقع تأثيرها المتنامي على حرية الملاحة، وسلامة التجارة الدولية، فإن التوصل إلى تحديد ماهية هذه الجريمة والوقوف على الضوابط اللازمة لقيامها يعد بلا شك واحدا من الأولويات الهامة التي سعى إليها المجتمع الدولي دوماً، أملاً في تحديد التدابير والإجراءات الفاعلة لمواجهة هذه الظاهرة وعقاب القائمين عليها.

اهداف البحث:

لهذا البحث عدة اهداف نأمل ان نتوصل لها عند الانتهاء من هذا البحث وهي:

بيان مفهوم جريمة القرصنة البحرية واركائها والمعيار المعتمد عليه في اعتبارها جريمة دولية.

اثار جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها على الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية وامن وسلامة السفن التجارية.

الجهود الدولية المبذولة من اجل القضاء على جريمة القرصنة البحرية وكذلك الجهود الدولية وموقف المشرع العراقي من تلك الجريمة.

السلطة المختصة بالقبض وتفتيش السفن ومحاكمة القراصنة والقانون الواجب التطبيق عليه.

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في ان القرصنة البحرية تمثل عامل اساسي لتهديد الامن الدولي على الرغم ان الدول قد اتخذت كافة الاجراءات اللازمة لتصدي لظاهرة القرصنة البحرية، و جريمة القرصنة البحرية من المواضيع التي تحتاج إلى تحديد وتعريف واضح وجلي، وبالرغم من إن هذه الجريمة موعلة في القدم، إلا إن الفقه الجنائي الدولي لم يضع لها تعريفاً محدداً، وكذا الحال جاءت الاتفاقيات الدولية مبهمة وغير واضحة تماماً في تحديد مفهوم القرصنة البحرية، ولعل السبب في ذلك يعود لتداخل هذه الجريمة بجرائم دولية أخرى متشابهة في العناصر والآثار والنتائج.

منهجية البحث:

اتبع في هذا البحث المنهج التحليلي الوصفي لمفهوم القرصنة البحرية ونصوص الاتفاقيات الدولية التي تولت تنظيم القواعد والاجراءات والقوانين الواجبة التطبيق على المتلبسين والمتهمين بالقرصنة البحرية، اذ قسم هذا البحث الى مطلبين المطلب الاول لمفهوم القرصنة البحرية واثارها، اما المطلب الثاني تناولنا فيه الجهود الدولية والوطنية لمكافحة القرصنة البحرية.

«المبحث الأول»

الاطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية

شهد المجتمع الدولي في الاونة الاخيرة العديد من الجرام التي بائت تهدده ولاسيما في مجال البحار والتجارة البحرية، وقد كان من بين تلك الجرائم جريمة القرصنة البحرية والتي ظهرت على السواحل البحرية، اذ اصبحت القرصنة تمثل جريمة ضد النظام الدولي، ومصالح الشعوب الحيوية، وامن وسلامة وحقوق وحرقات الأفراد الأساسية، وعليه سنقسم هذا المبحث الى مطلبين، المطلب الاول سنتناول مفهوم جريمة القرصنة البحرية اما المطلب الثاني سنتناول اثار جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الاول: مفهوم جريمة القرصنة البحرية

تعد القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي تمارسها العصابات المنظمة، والتي يترتب عنها أعمال نهب السفن بقوة السلاح والتهديد، والقتل، والاختطاف، والاعتصاب، على اعتبار إمكانية وجود علاقة بين القرصنة والإرهاب، خاصة إذا ما تم اختطاف سفينة، وتعبئتها بالمتفجرات، ومن ثم تفجيرها باتجاه سفينة أخرى، اذ هناك عدة تعاريف للقرصنة البحرية في الفقه اذ عرفت بأنها " افعال يتم ارتكابها بقصد مكاسب شخصية وهي موجهة ضد الاشخاص بذاتهم من اجل سلب اموالهم في اماكن لا تخضع لسيادة اي دولة من شأن هذه الافعال الاخلال بسلامتها والمساس بأمنها "(العمراني، ٢٠١٣، ص ١٣٥)، عرفها اواخر بأنها " اعتداء على اشخاص او اموال في اعالي السفينة موجودة في البحر او اي مكان يخرج عن سيادة الدولة (Dupuy, 2006, p782).".

وكذلك عرفت بأنها: "اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول، ويكون الغرض منه الحصول على مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص" (غانم، ١٩٧٢، ص ٣٧٢).

وعرفت القرصنة البحرية كذلك على انها "كل عمل غير مشروع قانونا تقوم به سفينة خاصة في عرض البحر على أخرى بقصد النهب" (عبد الكريم، ١٩٩٧، ص ١١٤)ز

وعرفت ايضا بأنها "ما يقوم به الافراد في البحر العالي من اعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الاشخاص او الاموال والمستهدفة لزوما لتحصيل منفعة مادية للقائمين بها" (عبد الحميد، الدقاق، خليفة، ٢٠٠٤، ص ٥٥٤).

اما تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية فأنا نجد ان اتفاقية جنيف وضعت في اتفاقية اعالي البحار لعام ١٩٥٨ أحكام توضيحية لجريمة القرصنة البحرية وذلك في المواد من ١٤-٢٢ لكنها لم تضع تعريف محدد وواضح للقرصنة البحرية، مع ذلك فإن المادة ١٥ من هذه الاتفاقية عدت بعض الاعمال والافعال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية أي عمل من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني، والسلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الاقليمي لدولة ضد سفينة أخرى أو طائرة في أعالي البحار أو ضد الاشخاص أو الاموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها. (حيدرو حسون، ٢٠٢٢، ص ٢٨٠).

أما في اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ عرفت الاتفاقية هذه الجريمة على النحو التالي:

(أ) إذا قام أي شخص على متن طائرة في حالة طيرانها:

(١) إذا قام بصورة غير مشروعة بالسيطرة على الطائرة والاستيلاء عليها، وذلك بالقوة، أو بالتهديد باستعمالها أو بأي شكل من أشكال الإكراه.

(٢) إذا شرع في ارتكاب أي فعل من هذه الأفعال، أو اشتراك مع أي شخص آخر قام أو شرع في ارتكاب أي فعل من هذه الأفعال (اتفاقية لاهاي، المادة ١).

هذا وبالجوع الى اتفاقيات الامم المتحدة في اتفاقية روما عام ١٩٨٨ التي عقدت للقضاء على الافعال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة، اذ جاء في المادة ٣ منها على انها " اي شخص يرتكب عن عمد وبطريقة غير مشروعة اي عمل من اعمال التالي سبق ذكرها وهي الاستيلاء او محاولة السيطرة على السفينة بالقوة او التهديد او ممارسة اي عمل من اعمال العنف ضد شخص على السفينة وكان هذا الفعل من شأنه ان يعرض سلامة ملاحه السفينة الامنة للخطر او يتسبب في احداث ضرر في السفينة او بضاعتها او وضع اي جهاز او مادة في السفينة او اي سيلة من شأنها ان تدمر السفينة او احداث ضرر فيها او في البضائع التي على متنها او تدمير المرافق الملاحية البحرية أو إلحاق الضرر البالغ بها أو عرقلة عملها بشدة، إذ كانت مثل هذه الأعمال يمكن أن تعرض للخطر الملاحة الآمنة للسفينة او نقل معلومات يعلم أنها زائفة وبالتالي تهديد الملاحة الآمنة للسفن او جرح أو قتل أي شخص عند ارتكاب أو محاولة ارتكاب الأفعال الجرمية. (عبد العزيز، ٢٠١٢، ص ٢١١)

وكذلك اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية التي عقدت في عام ٢٠٠٥ الا ان هذه الاتفاقية لم تورد تعريف للقرصنة البحرية الا انها بينتها من خلال نصوصها. (عبد الصاحب، ٢٠٢٤، ص ١٠) اذ جاء في المادة ٣ من هذه الاتفاقية " الاستيلاء او السيطرة بالقوة على السفينة او التهديد، ممارسة اي عمل

من اعمال العنف ضد شخص على سطح السفينة اذا كان من شأن الفعل ان يعرض سلامة ملاحه السفينة للخطر.... (اتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة، ٢٠٠٥، مادة (٣).

ومن خلال التعاريف الانفة ذكرها ومن خلال ما جاء في الاتفاقيات الدولية في بيان الافعال التي تشكل جريمة القرصنة البحرية يمكن ان نعرفها كلاتي " القرصنة البحرية فعل من الافعال التي يقوم بها مجموعة عصابات منظمة على سفينة معينة او على شخص او اموال على متن السفينة يكون من شأن تلك الافعال نهب او خطف او تدمير او تهديد سلامة السفينة ويكون الفعل معاقب عليه وفق القوانين الداخلية والدولية ويشكل الفعل مساس بسلامة وامن الملاحة البحرية."

والجدير بالذكر ان هناك جانب من الفقه لم يعرف جريمة القرصنة البحرية بذاتها وانما اكتفى ببيان الاركان المكونة لتلك الجريمة وبالتالي يتحتم علينا ان نبين اركانها، علما ان جريمة القرصنة البحرية لا تختلف عن باقي الجرائم من حيث الاركان الا انها تتميز عنها في الركن الدولي، اذ ان جريمة القرصنة البحرية لا تعد جريمة قرصنة بالمعنى التي بيناه اعلاه مالم تتسم بسمه الدولية، وعليه فان الاركان التي تقوم عليها هذه الجريمة هي:

اولاً: الركن المادي

الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية هو الفعل المكون للجريمة وعاده ما يكون هذا الفعل ايجابي يصدر من قبل القائمين على القرصنة، فالركن المادي هو اي فعل غير قانوني يرتكب بقصد العنف او الاحتجاز يقوم به طاقم السفينة او الركاب الذين على متن السفينة، الا ان اعمال الاكراه لا تكفي لتكون ركناً في جريمة القرصنة بل لابد ان ترتكب ضد سفينة أو أن تكون السفينة كعنصر سلبي أو ايجابي في جعل من هذه الافعال ركناً في الجريمة، فبالطالي من يقتل شخص على ظهر سفينة لا يعد قرصنة تجعل من هذه الافعال ركناً بل يعد مخالف لقانون علم السفينة، فضلاً عن ذلك البد ان ترتكب في

..... الجريمة البحرية في القانون الدولي

منطقة اعالي البحار أي مكان غير خاضع لولاية أي دولة، وهذا ما اكد عليه في المادة ١٥ من اتفاقية جنيف لسنة ١٩٥٨، والمادة ١٠١ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٨. (حمون، ٢٠٢٣، ص ٢٦٦)

ثانياً: الركن المعنوي (القصد)

جريمة القرصنة البحرية من الجرائم العمدية فمن الضروري توافر الركن المعنوية او القصد الجرمي، اذ لا بد من توافر النية على ارتكاب جريمة القرصنة البحرية، اي تتجه ارادة الجاني الى احداث الفعل قاصداً تحقق النتيجة الجرمية او اي نتيجة اخرى، ويعد الركن المعنوي من اركان جريمة القرصنة البحرية مع العلم والادراك اتجاه ارتكاب الجريمة (سليمة، ٢٠١٤، ص ١٧٢).

والركن المعنوي لا بد ان يتحقق باعتبار ان جريمة القرصنة من الجرائم العمدية، اي لا بد ان يتوافر القصد الجنائي العام لارتكاب الفعل المادي المكون لجريمة القرصنة، والخاص المتمثل بنية الكسب والنفع الخاص حسب راي بعض الفقهاء القانون الدولي. (حمون، ٢٠٢٣، ص ٢٦٧).

ثالثاً: الركن الدولي

ان الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية يقصد به حدوث الجريمة في منطقة دولية لا تخضع لسيادة اي دولة اخرى، والصفة الدولية هي التي تميز جريمة القرصنة البحرية عن غيرها من الجرائم الداخلية او الاقليمية كونها تمثل اعتداء على مصلحة يحميها القانون الدولي اذ هناك من يطلق على القراصنة اسم لصوص البحر، هذا ويعد الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية متحققاً اذا انصب الاعتداء على حق او مصلحة يحميها القانون الدولي الجنائي (شمس الدين، ١٩٩٨، ص ١٥٩).

المطلب الثاني: اثار جريمة القرصنة البحرية

ان جريمة القرصنة البحرية تشكل تهديداً واضحاً للتجارة العالمية، اذ ان اغلب البضائع تنقل من دولة الى اخرى عن طريق البحر، هذا وكما تهدد القرصنة البحرية الخطوط العالمية البحرية للتجارة الدولية، اذ من خلال عمليات السطو والنهب قد ترتفع اسعار السلع والبضائع مما يؤدي الى احداث ازمة عالمية. (بيضون، ٢٠١٨، ص٣٦٨). وان جريمة القرصنة البحرية جريمة خطيرة لا تقل خطورتها عن جريمة الاحتيال التجاري، اذ ينتج عنها اثار متعددة ومنها اثار نفسية واثار مادية واثار بيئية اذ غالباً ما يكون الاعتداء على السفينة باسلحة نارية او قنابل معدة لهذا الغرض وغالباً ما يقومون بالتخلص من طاقمها وبيعها او يتم تسجيلها بأسم اخر مزور (بومعروف، ٢٠١٥، ص٣٣).

ومن هذه الاثار التي سنتناولها هي:

اولاً: الاثار المعنوية

تكمن الاثار المعنوية التي تخلفها القرصنة البحرية في الاذى النفسي الذي يلحق اصحاب السفينة او مالكي البضائع التي على متن السفينة، اذ ما يلحق هؤلاء من خسائر مادية ويؤدي في بعض الاحيان الى اشهار افلاسهم بالاضافة الى العصابات القائمة بالقرصنة البحرية تتسم بالهمجية الوحشية في معاملة الطاقم السفينة واغلب الاحيان تنتهي بقتل من موجود على السفينة او اسرهم لغرض مساومة على ارواحهم بمبلغ مالي، وكذلك عدم الشعور بالامان في البحر اذ غالباً ما تحدث عملية القرصنة في مكان بعيد عن السواحل وبعيدا عن المناطق الاقليمية مما يؤدي الحال الى عدم تمكن طاقم السفينة من طلب الاستنجاد او طلب دعم او حتى الدفاع عن انفسهم. (بومعروف، ٢٠١٥، ص٣٤)

ثانياً: الآثار المادية

الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية تتمثل في الخسائر الفادحة التي تتكبده السفن نتيجة للقرصنة البحرية ونهب البضائع وهي تأخذ أبعاد جنائية وأبعاد اقتصادية، إذ قد تخلف جريمة القرصنة البحرية آثار جنائية خطيرة تتراوح بين قتل وجريح بالإضافة إلى الأضرار التي تلحق السفينة والبضائع الموجودة على متنها، وقد زادت هجمات القرصنة البحرية على السفن في التسعينات من القرن الماضي تزايداً ملحوظاً، إذ بلغ في عام ٢٠٠٠ وحدها (٤٧١) هجمة من قبل القراصنة مع الأخذ بعين الاعتبار أن هناك الكثير من الحوادث تقع لا يتم الإبلاغ عنها وهناك سفن تغرق، وإذا خلفت الحوادث في السنة المذكورة ٧٢ قتيلاً و ١٢٩ جريحاً و ٥ مفقودين وهذه الأعداد فقط من طاقم السفينة ماعدا الركاب الآخرين. (الملحم، ٢٠٠٧، ص ٧٤)

هذا وإن تزايد عمليات القرصنة البحرية له انعكاسات اقتصادية مهمة، تتمثل فيما يُصيب الضحايا من أضرار وخسارة، خاصة عند الاستيلاء على ناقلات البترول، والبضائع التي تقدر قيمة ما تحمله من مواد بترولية بملايين الدولارات، وهذا من شأنه أن يؤثر في أسعار البترول، فانتشار عمليات القرصنة البحرية يؤدي إلى زيادة تكاليف التجارة الدولية، كما يساعد على تمويل بعض الجماعات الإرهابية بالأموال التي يحصل عليها القراصنة بل إن الأموال التي يحصل عليها القراصنة يمكن أن توجه لتمويل الحروب والثورات المسلحة والجماعات الطائفية وغيرها. (فرج، ٢٠٢٣، ص ٢٩٠).

كما أن انتشار عمليات القرصنة في منطقة السواحل يمكن أن يدفع العديد من البواخر إلى اللجوء إلى طرق أخرى بتغيير مسارها والسير في طريق آخر، وهذا من شأنه أن يؤثر من ناحية في اقتصادات الدول الواقعة على تلك السواحل التي لها موانئ تجارية مهمة، ومن ناحية أخرى يترتب على تغيير معابر التجارة أن تضاف أسابيع لرحلات الشحنات، ومزيداً من كميات الطاقة المستخدمة في عمليات النقل، وهو ما يزيد من تكاليف وعبء شحن البضائع والمنتجات (الملحم، ٢٠٠٧، ص ٣٥).

على ذلك فان انتشار تلك العمليات في هذه المنطقة وغيرها، وتفاقمها، وعجز المجتمع الدولي عن مواجهتها والتصدي لها من خلال الحزم والتضامن الجماعي الفاعل ستكون له آثار سلبية وخيمة على حركة التجارة الدولية بصفة عامة نظراً لتأثيرها في اسعار السلع والمنتجات، اذ ان حماية ناقلات البضائع العملاقة تقتضي تحمل تكلفة مادية اضافية على التكلفة الأساسية للنقل، مما يترتب عليه زيادة اسعار السلع والبضائع، فضلاً عن ان شركات التأمين ستزيد من قيمة التأمين على السفن والبضائع المحملة بها، مما يؤدي الى زيادة اخرى اضافية على اسعار تلك البضائع يتحملها في النهاية المستهلك، هناك جانب اقتصادي آخر مهم يتمثل فيما تتحمله الدولة الضحية أو شركات الملاحة التي تتبعها السفن المحتجزة من أموال جراء اعمال القرصنة لدفع فدية للقرصنة مقابل الإفراج عن السفن المحتجزة وما تحمله من بضائع. (عرفة، ٢٠٠٨)

وكذلك من الاثار المادية لجريمة القرصنة البحرية الاضرار التي تتمثل في استغلال الثروات المائية، اذ ان انتشار القرصنة في المصائد المائية يجعل من الصيادين يجمعون عن ممارسة اعمالهم ويبحثون عن اماكن اكثر أمناً لممارسة انشطتهم، اذ انهم يتعرضون الى الهجمات من قبل القائمين بالقرصنة بالإضافة الى تعرض مراكزهم للغرق او الخطف (بومعروف، ٢٠١٥، ص ٣٦).

ان اغلب الاثار القانونية المترتبة على جرائم القرصنة البحرية قد نظمها القانون الدولي من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، اذ ان من اهم هذه الاتفاقيات كانت الاتفاقية التي اقترتها الامم المتحدة والمتعلقة بقانون البحار اذ تناولت هذه الاتفاقية جرائم القرصنة البحرية وكيفية التعامل معها من الناحية القانونية للدول الاعضاء اذ ان هذه الاتفاقية وقعت عام ١٩٨٢ واصبحت نافذه في سنة ١٩٨٤، هذا وقد جاء في المادة ١٠١ من هذه الاتفاقية والتي لها دور كبير في مكافحة القرصنة البحرية على التأكيد على تعريف اعمال القرصنة بالشكل واضح كما ورد في اتفاقية جنيف، (عبد الصاحب، ٢٠٢٤، ص ١٧٨).

والأخطر من ذلك انه من الناحية القانونية ان تمت جرائم القرصنة البحرية في المياه الاقليمية فلا علاقة للقانون الدولي بها، وانما تكون عقوبة فاعليها تعتمد على قوانين الدول صاحبة السيادة على هذه المياه الاقليمية 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 عد افعال القرصنة من الجرائم الارهابية ولا بد من معاقبة مرتكبيها اشد العقوبات (مؤتمر وزراء الداخلية العرب، ١٩٨٨)

«المبحث الثاني»

التعاون الدولي

لمواجهة القرصنة البحرية

اعلنت الجمعية العامة عن قلقها في مجال الارتفاع الأخير في أعمال القرصنة البحرية وحوادث السرقة المسلحة كونها الجهة التي من خلالها تبرم الاتفاقيات الدولية المختصة والمهتمة بمواضيع البحار بشكل عام والقرصنة البحرية بشكل خاص، وقد أكدت الجمعية العامة في العديد من المناسبات على دعم المنظمات الدولية المختصة في مجال القرصنة البحرية "المكتب البحري، المنظمة البحرية الدولية، منظمة العمل الدولية" على الخصوص اتخاذ التدابير الوقائية لمصلحة البحارة والصيادين من ضحايا القرصنة ورعايتهم وإعادة ادماجهم، وعليه قسم هذا المبحث الى مطلبين المطلب الاول تناولنا فيه مكافحة القرصنة البحرية في اتفاقيات الامم المتحدة والمنظمات الدولية، اما المطلب الثاني تناولنا فيه مكافحة القرصنة البحرية في التشريعات الوطنية.

المطلب الاول: مكافحة القرصنة البحرية في اتفاقيات الامم المتحدة والمنظمات الدولية

نظراً لتزايد اعمال القرصنة البحرية بين عام ٢٠٠١-٢٠٠٦ كانت هناك ٢٢٢٤ حالة وازيد من ٣١٩ بحارا ماتوا، مما جعل المكتب البحري الدولي، والمنظمة الدولية لمكافحة الارهاب تسعى جاهدة لتمديد المساعدة في الحد من الجريمة من خلال ايجاد اطار عملي من الجانب القانوني في مكافحة القرصنة البحرية، وعليه عقدت المنظمة البحرية الدولية مؤتمر لتنقيح الصكين الموقعان عام ١٩٨٨ عقد هذا المؤتمر بلندن في ١٠ اكتوبر ٢٠٠٥.

وتعد الاتفاقية الدولية لقمع الجريمة غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية الموقعة في روما لعام ١٩٨٨م ثاني اتفاقية تهدف الى ضمان اتخاذ الاجراءات المناسبة ضد الاشخاص الذين يرتكبون الافعال غير المشروعة ضد السفن او الاشخاص عليها او على حمولتها. (مؤيد، ٢٠٢٣، ص ١٦٠) فقد جاء المادة (٣) من هذه الاتفاقية على مجموعة من الافعال الاجرامية التي ترتكب عمدا غير مشروعة وهي الاستيلاء على سفينة او السيطرة عليها باستخدام القوة او التهديد باستخدامها او باستعمال أي نمط من أنماط الرعب، وممارسة عمل من جريمة العنف ضد شخص على ظهر السفينة اذا كان هذا يعرض الملاحة الامنة للسفينة للخطر، وتدمير السفينة او إلحاق الضرر بها او بطاقمها مما يمكن ان يعرض للخطر الملاحة الامنة لهذه السفينة، والاتيان بأي وسيلة كانت على وضع او التسبب في وضع مادة على ظهر السفينة يمكن ان تؤدي الى تدميرها او إلحاق الضرر بها او بطاقمها مما قد يعرض للخطر الملاحة الامنة للسفينة، وتدمير المرافق الملاحية البحرية او إلحاق الضرر البالغ بها او عرقلة عملها بشدة. (الاتفاقية الدولية لقمع الجريمة غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨، مادة ٣)

وهذا ان الامر لا ينحصر على السفينة العائمة في اعالي البحار بل يشمل ايضا المنصات الثابتة على منطقة الجرف القاري التي تستخدم في جريمة الاستكشافات واستغلال الثروات الموجودة بها بموجب البروتوكول الاضافي الملحق بالاتفاقية المذكورة (نويس، ٢٠١٨، ص ٣٧).

كان القرار (١٨١٤) في ١٥ ماي ٢٠٠٨ والصادر عن مجلس الأمن اول قرار يشير فيه الى ضرورة مكافحة القرصنة البحرية في البند الحادي عشر منه، من خلال حماية القوافل البحرية لبرنامج الغذاء العالمي، وقد اكد مجلس الأمن الدولي في قراره على احترام سيادة الدول وسلامته الإقليمية واستقلاله السياسي ووحدته، الى جانب اشارته الى الخطر الذي تشكله اعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن وتحديدًا على

..... الجريمة البحرية في القانون الدولي

عملية ايصال المساعدات الإنسانية بسرعة وامن وفعالية وعلى سلامة، الطرق البحرية التجارية وعلى الملاحة الدولية. (نويس، ٢٠١٨، ص ٣٨).

هذا وفي اطار التعاون الاقليمي لمكافحة القرصنة، اقر الاجتماع المشترك لقادة القوات البحرية، وخبراء وازرة الخارجية في دول مجلس التعاون الخليجي، والدول العربية المطلة على البحر الاحمر تشكيل قوة بحرية عربية من دول الخليج العربي، والدول المطلة على البحر الاحمر لمكافحة القرصنة، وذلك تماشياً مع القرارات الشرعية الدولية وقرارات مجلس الامن الدولي، وتكون تحت قيادة موحدة لمدة عام، على ان يتم بعد ذلك تقييم الوضع، وستتولى هذه القوة مسؤولية تأمين الحماية ضد القرصنة التي تستهدف السفن وناقلات النفط والغاز، وتنسيق قيادة هذه القوات العربية مع القوات المتواجدة، والقوات التابعة للدول التي تعمل بشكل مستقل في منطقة لنفس الغرض حيال تبادل المعلومات وتوزيع مناطق المسؤولية ضمن الممر الامن) محمد، ٢٠٢٣، ص ٢٩٥).

هذا وبالرجوع الى جهود المنظمة البحرية العالمية أنشئت المنظمة البحرية عام ١٩٥٨، بهدف تسهيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، واولت هذه المنظمة اهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية، وعندما كون مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من ١٨ دولة، بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، شارك من ضمنها الاتحاد العربي للنقل البحري، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية واثارها السلبية على النقل البحري، والتي نتج عنها قرارات مجلس الأمن لمواجهة اعمال القرصنة، وتقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة. (Martin-Castex, B., & Loonis-Quélen, G.) (2008)).

بالإضافة الى ما ذكرنا سابقا تهتم غرفة الملاحة البحرية بالأمور القانونية والتشغيلية الخاصة بالسفن التجارية، كما تعني بحماية البيئة وسلامة الأرواح وتساهم

كجهة استشارية مع الحكومات والمنظمات الدولية، وقد اصدرت دليلا عن اماكن حدوث القرصنة، وكيفية منعها ومكافحتها وشاركت في عدد من المهام والمؤتمرات المتعلقة بمكافحة القرصنة. (الملحم، ٢٠١٠، ص ٨٠).

وهذا وكما اتخذ الاتحاد الدولي لعمال النقل عام ٢٠٠٤ اعمال هامة فيما يخص تعزيز الإجراءات الأمنية في عرض البحار والمرفأء العالمية، وذلك عن طريق اعتماد نظام تحديد الهوية، يعرف بالبيولوجية الإحصائية"، ويعتمد هذا النموذج على تحويل بصمتين من اصابع البحارة الى رمز دولي موحد يثبت على وثيقة البحارة، ويعد هذا الإجراء ضروري لتطبيق اتفاقية وثائق هوية البحارة التي اعتمدها منظمة العمل الدولي، ويساهم الاتحاد بشكل واسع في مجال مكافحة القرصنة البحرية، من خلال اقتراحاتهم المقدمة للمنظمة الدولية البحرية في سبيل الحد من هذه الجريمة.(نويس نبيل، ٢٠١٨، ص ٣٩).

المطلب الثاني: مكافحة القرصنة البحرية في التشريعات الوطنية

تعد مصر من بين الدول الاكثر تضرراً من عمليات القرصنة في خليج عدن، لما لهذه الظاهرة من تأثير سلبي في سلامة واستقرار الخط الملاحي الدولي الذي يمر بقناة السويس، وبالتالي على الامن القومي المصري، ومع ذلك لم يحظ هذا الملف باهتمام السياسة المصرية الا في وقت متأخر نسبياً، كما تؤمن مصر بان حل مشكلة القرصنة لن يتأتى الا اذا تدخل المجتمع الدولي لقمعها، حتى تتمكن من تحقيق الامن والاستقرار في الدولة (محمد، مصدر سابق، ص ٢٩٥).

وهذا وكما ان جريمة القرصنة البحرية كانت ولا تزال من اخطر الجرائم التي من الممكن ارتكابها في المياه الدولية او الاقليمية للدول فهي وبصريح العبارة تهدد امن وسمعة الملاحة البحرية بصورة عامة، والتي بدورها اثرت بشكل خطر على حركة التجارة البحرية الدولية اصبحت تلقي بعواقبها الخطرة عى المجتمع الدولي وقد

مهدت في القرن الحالي العديد من العوامل الى اعادة 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 بدء الخطر الملحق به اذا ما استمر الحال على ما هو عليه مما اضطرت جميع الدول للتحرك السريع والفعال لمواجهة القرصنة البحرية ومن ضمنها جمهورية العراق (سعد، ٢٠١٥، ص ٧٤).

فقد تناول قانون العقوبات العراقي رقم (١١١) لسنة ١٩٦٩ المعدل في الفصل الثالث منه جرائم الاعتداء على وسائل النقل ووسائل المواصلات العامة فنصت المادة (٣٥٤) من قانون العقوبات العراقي: " يعاقب بالسجن من عرض عمدا للخطر بأية طريقة كانت وسائل الملاحة الجوية او المائية او وسيلة قطار او سفينة او طائرة او اية وسيلة من وسائل النقل العامة. وتكون العقوبة السجن المؤبد اذا نجم عن الفعل حدوث كارثة للقطار أو غيره مما ذكر. وتكون العقوبة الاعدام او السجن المؤبد اذا ادى ذلك الى موت إنسان.

ونصت المادة (٣٥٨) من قانون العقوبات العراقي على (يعاقب بالسجن مدة لا تزيد على سبع سنوات او بالحبس وبالغرامة، من عطل عمداً وسيلة من وسائل النقل العامة الية او المائية او الجوية.

ومن البديهي أن المقصود بالأساس القانوني في اي نظام قانوني هو المصدر الذي تستمد منه قواعده قوتها الملزمة، وهو ما يقودنا لبحث المصدر الذي نستند عليه في اعتماد مبدأ الاختصاص العالمي لقمع الجرائم الانسانية او انتهاكات القانون الدولي الجنائي، وان الولاية القضائية استناد الى الاختصاص العالمي يمكن ان تنعقد للقضاء الوطني في أي دولة تكون اما بموجب نص صريح في قوانينها الداخلية(حمادي، ٢٠١٧، ص ٢٦٧)، أو انها تتقرر بموجب اتفاقيه دولية، فبموجب القوانين الداخلية وعلى سبيل المثال نجد ان المشرع العراقي قد اورد النص على هذا الاختصاص في قانون العقوبات رقم(١١١) لسنة ١٩٦٩ في الفصل الثاني منه وتحت عنوان نطاق تطبيق

قانون العقوبات، مستخدماً اصطلاح الاختصاص الشامل حسب ماورد في المادة(١٣) اما ان يكون الاختصاص معقوداً بالاستناد الى صك دولي فهو يكون عندما يرد في الاتفاقية الدولية نص ما يؤكد ذلك وهو ما يثير اشكالية تتعلق بكيفية التعامل مع مثل هذا داخلياً (قانون العقوبات العراقي رقم ١١١، ١٩٦٩، مادة ١٣)، والتي تختلف بحسب التشريعات الجنائية للدول فهناك من التشريعات ما تنص على التطبيق التلقائي لنصوص الاتفاقية التي تكون الدولة طرفاً فيها بعد اتخاذ الاجراءات المقررة وفق قانونها الداخلي دون ضرورة التدخل لاقرار مبدأ الاختصاص العالمي (القضاة، ٢٠١٠، ص ٦٢).

في حين هناك تشريعات جنائية لا تجعل تطبيق نصوص الاتفاقيات الدولية تلقائياً بل تتطلب تدخل المشرع لإدماج النص ووفقاً للوارد في الاتفاقية ضمن القانون الوطني، فانه لتلك التشريعات لابد من صدور قانون وطني لتبني الاختصاص العالمي الذي تنص عليه الاتفاقية الدولية والتي تكون الدولة التي تصدر القانون طرفاً فيها، وائاً كان الامر فان دساتير الدول هي التي تكون حاسمة في رسم القواعد الاجرائية التي تحدد قواعد الاختصاص والولاية (p, 2000, Henzelin ٤٢).

هذا وبالرجوع الى المحكمة المختصة بالنظر في الجرائم القرصنة البحرية نجد ان اجراءات التفتيش والقبض والمحاكمة والنطق بالحكم اذ اعطى القانون الدولي الجنائي الحق للدولة التي تضبط مرتكبي الجرائم القرصنة البحرية استناداً للمادة ١٠٥ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ (قاسم، ٢٠١٣، ص ٨٤)، ويطبق قانون الدولة التي ضبطت على اراضيها الجريمة مع مراعاتها احكام القانون الدولي والتي تمثلت في مجمل من الشروط وهي(قانون العقوبات العراقي رقم ١١١، ١٩٦٩، مادة ٦).

الشرط الاول: يجيب ان تكون المطاردة في اعالي البحار او في منطقة بحرية لا تخضع لسيادة اي دولة من الدول (خارج ولايتها القضائية)، اذ يجب ان ترتكب جريمة

القرصنة البحرية في عرض البحر العام وهو الشرط الافتراضي لارتكابها، كما أسلفنا، او احدى المناطق الموجودة خارج الولاية القضائية الى دولة ساحلية.

الشرط الثاني: يجب ان تكون المطاردة من قبل السفن الحربية او السفن العامة، اي ان السفن الحربية او العامة وحدها لها الحق في مطاردة سفينة القرصنة البحرية، اذ نصت المادة ١٠٧ من معاهدة الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ على انه لا يجوز ان تنفذ عملية الضبط بسبب القرصنة الا سفن حربية او طائرات عسكرية او غيرها من السفن او الطائرات العسكرية التي تحمل علامات ظاهرة تدل على انها في خدمة الحكومة ومأذونه لها بذلك " كما ان للدول حق في زيارة السفينة المشكوك في امرها للتحقق من صفتها اذا كانت تمارس اعمال القرصنة البحرية (حمادي، ٢٠١٧، ص ٢٦٩)، على ان اي من السفن الحربية وبصرف النظر عن العلم الذي ترفعه، لها الحق في القبض على سفينة القراصنة واغراقها اذا اقتضى الامر ذل، ومن المسلم به ان الدولة التي قامت سفينتها او سفنها الحربية بإلقاء القبض على القراصنة في البحر العالي او في اي مكان غير خاضع لسيادة دولة ما لها الحق في محاكمتهم حسب قوانينها الداخلية، و اذا وقعت جريمة القرصنة في مياهها الاقليمية او في موانئها او اي اراضي تابعة لسيادتها فللدولة الحق في القبض على القراصنة ومحاكمتهم حسب قوانينها الداخلية أيضا. (الصاوي، ١٩٨٤، ص ٣٩٦).

الشرط الثالث: يجب ان تتوافر شبهات قوية لكي يسمح بتفتيش السفينة المشتبه بها بقيامها بأعمال القرصنة البحرية فلا يسمح بالتفتيش الا اذا توافرت شبهات قوية تبرر الاعتماد بان السفينة تمارس الاعمال القرصنة البحرية وفي حال التأكد من ذلك يحق لها اجراء عملية التفتيش وتوقيف من يوجد على متنها في حال عدم وجود اي اثر للأعمال القرصنة يحق للسفينة مطالبة الدولة القائمة بالتفتيش بالتعويض المدني كنوع من انواع اضعاء الحماية الدبلوماسية (سعادي، ٢٠٢٢، ص ٥٣ وما بعدها).

الشرط الرابع: يجب ان تنظر قضية القرصنة البحرية امام محاكم الدولة التي قبضت على السفينة، وفي هذه الصدد نجد ان في شباط/ فبراير ٢٠٠٣، نظرت محكمة الدرجة الثانية الشعبية البلدية لشانتيو بالصين في قضية قرصنة وخلال المحاكمة، اثبتت المحكمة أن عشرة اندونيسيين اختطفوا ناقلة نفط تايلندية قبالة ماليزيا وان الشرطة الصينية قد القت عليهم القبض اثناء تفريغهم للسلع المسروقة في المياه الإقليمية الصينية، ووفقا للمادة ٩ من القانون الجنائي الصيني، مارست المحكمة الولاية القضائية المنصوص عليها بالنسبة للجريمة المذكورة على اساس اتفاقيتين قد صدقت عليهما الصين هما اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار واتفاقية قمع الاعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، وادانت المتهمين وحكمت عليهم بالعقوبة وفقا لأحكام القانون الجنائي الصيني. (الجمعية العامة للأمم المتحدة، الفقرة ٥٨).

الخاتمة

وفي ختام بحثنا هذا نود ان نذكر بان القرصنة البحرية جريمة دولية خطيرة تهدد امن وسلامة المجتمع الدولي وتزعزع الاستقرار التجاري وتؤدي بأرواح العديد من الافراد وتكبحهم خسائر مادية قد لا يتحملها الفرد، بالإضافة الى المعاناة النفسية والخوف الذي يتركه القراصنة في انفس المسافرين او الناقلين بحرا ولهذا توصلنا الى عدة استنتاجات وتوصيات وهي كالآتي:

اولا: الاستنتاجات

(١) تعد القرصنة البحرية من أقدم الجرائم التي تمارسها العصابات المنظمة، والتي يترتب عنها اعمال نهب السفن بقوة السلاح والتهديد، والقتل، والاختطاف، والاعتصاب، على اعتبار امكانية وجود علاقة بين القرصنة والإرهاب، خاصة اذا ما تم اختطاف سفينة، وتعبئتها بالمتفجرات، ومن ثم تفجيرها باتجاه سفينة اخرى.

(٢) هناك جانب من الفقه لم يعرف جريمة القرصنة البحرية بذاتها وانما اكتفى ببيان الاركان المكونة لتلك الجريمة، علما ان جريمة القرصنة البحرية لا تختلف عن باقي الجرائم من حيث الاركان المكونة لها الا انها تتميز عنها في الركن الدولي اذ ان جريمة القرصنة البحرية لا تعد جريمة قرصنة بالمعنى التي بيناه سابقاً مالم تتسم بسمه دولية.

(٣) ان جريمة القرصنة البحرية تشكل تهديدا واضحا للتجارة العالمية اذ ان اغلب البضائع تنقل من دولة الى اخرى عن طريق البحر، وتهدد القرصنة البحرية الخطوط العالمية البحرية للتجارة الدولية، اذ من خلال عمليات السطو والنهب قد ترتفع اسعار السلع والبائع مما يؤدي الى احداث ازمة عالمية.

٤) المحكمة المختصة بالنظر في الجرائم القرصنة البحرية نجد ان اجراءات التفتيش والقبض والمحاكمة والنطق بالحكم اذ اعطى القانون الدولي الجنائي الحق للدولة التي تضبط مرتكبي الجرائم القرصنة البحرية استنادا للمادة ١٠٥ من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

ثانيا: التوصيات

- ١) نأمل من منظمة الامم المتحدة انشاء محكمة خاصة لمحاكمة القرصنة البحرية، خاصة لقرصنة الصومال اذ ومن المعلوم ان الصومال تشهد حرباً اهلية منذ عام ١٩٩١ ولا يوجد من يردعهم.
- ٢) ندعو الى تعزيز التعاون بين الدول من اجل وضع خطط وبرامج للقضاء على القرصنة البحرية ومن اجل تحقيق الملاحقة الجنائية والقضائية الدولية لمرتكبي تلك الجرائم وهذا ما يطلق عليه عولمة الملاحقة الجنائية.
- ٣) تشجيع الدول بالانضمام الى لاتفاقيات التي تهتم بقمع ومحاربة القرصنة البحرية وخاصة تلك الاتفاقيات التي تهتم بالافعال غير المشروعة التي تكون موجهة ضد سلامة الملاحة البحرية وامن السفن.

المصادر

أولاً: الكتب القانونية

- (١) سعادي، م. (٢٠٢٢). القرصنة البحرية بين التصدي لها والعجز عن محاكمتها. برلين: المركز الديمقراطي العربي.
- (٢) سليمة، ص. م. (٢٠١٤). القرصنة البحرية. ط ١. مكتبة القانون والاقتصاد.
- (٣) شمس الدين، أ. ت. (١٩٩٨). مبادئ القانون الدولي الجنائي. دار النهضة العربية. القاهرة.
- (٤) الصاوي، م. م. (١٩٨٤). احكام القانون الدولي. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.
- (٥) عبد الحميد، م. س، والدقاق، م. ا. وخليفة، ا. ا. (٢٠٠٤). القانون الدولي العام. الإسكندرية: منشأة المعارف.
- (٦) علوان، ع. (١٩٩٧). الوسيط في القانون الدولي العام. عمان: مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.
- (٧) غانم، م. ح. (١٩٧٢). مذكرات في القانون الدولي العام. دار النهضة.
- (٨) القضاة، ج. (٢٠١٠). درجات التقاضي واجراءاتها في المحكمة الجنائية الدولية. ط ٩. عمان: دار وائل للنشر.

ثانياً: الرسائل القانونية

- (١) بومعروف، ه. (٢٠١٥). التنظيم القانوني لجريمة القرصنة البحرية. رسالة ماجستير. جامعة ابي بكر بلقايد. قسم العلوم القانونية والإدارية.
- (٢) سعد، ن. ب. (٢٠١٥). القرصنة البحرية في بحر العرب. رسالة ماجستير. الرياض: جامعة نايف للعلوم الامنية والقانونية.

- (٣) الملحم، ع. ا. (٢٠٠٧). القرصنة البحرية على السفن. رسالة ماجستير. كلية الدراسات العليا. الرياض: جامعة الملك فيصل.
- (٤) الملحم، ع. أ. (٢٠١٠). جريمة القرصنة البحرية والقانون الدولي في الصومال وبعدها الامني. رسالة ماجستير. الرياض: جامعة نايف للعلوم الامنية.
- (٥) نفل، م. ق. (٢٠١٣). جريمة القرصنة البحرية. رسالة ماجستير. كلية الحقوق. جامعة النهرين.

ثالثا: البحوث القانونية المنشورة

- (١) بن عبد العزيز، م. (٢٠١٢). القرصنة البحرية (دراسة فقهية مقارنة)، المجلة العربية للدراسات الامنية والتدريب، ٢٨. (55)
- (٢) بيضون، م. س. (٢٠١٨). الاختصاص بمكافحة جريمة القرصنة البحرية، مجلة البحوث القانونية والسياسية، (٦٧)، جامعة ال البيت.
- (٣) حمادي، خ. ع. (٢٠١٦). مبدأ الاختصاص العالمي ودوره في تحقيق العدالة الجنائي وقمع انتهاكات القانون الدولي الإنساني، مجلة العلوم القانونية، 31 (٤)، كلية المعارف الجامعة.
- (٤) حمون، ي. م. (٢٠٢٣). التنظيم القانوني على مكافحة ارتكاب الجريمة القرصنة البحرية. مجلة دراسات البصرة، (٥٠). جامعة البصرة كلية القانون.
- (٥) حيدر، ع. (٢٠٢٢). عبد العزيز حسون، القرصنة البحرية: تعريفها، انواعها واختلافها عن سائر الجرائم الاخرى المشابهة لها. مجلة جامعة تشرين، 44 (٤)، العلوم الاقتصادية والقانونية.
- (٦) عبد الصاحب، ح. ع. (٢٠٢٤). جريمة القرصنة البحرية واثارها القانونية والسياسية. مجلة كلية الحقوق والعلوم السياسية، (25) 7-25، 75-88.

..... الجريمة البحرية في القانون الدولي

(٧) عبد اللطيف، س. م. (٢٠٢٣). دور مجلس الامن الدولي في مكافحة اعمال القرصنة في اعالي البحار. مجلة دراسات البصرة، 48، كلية القانون، جامعة كربلاء.

(٨) العمراني، ن. (٢٠١٣). القرصنة البحرية وتميزها عن الافعال المشابهة لها. مجلة البحوث والدراسات القانونية والسياسية، (٦)، كلية الحقوق والعلوم السياسية. جامعة بلديّة.

(٩) فرج، م. ح. م. (٢٠٢٣). فاعلية القانون الدولي العام في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، مجلة دراسات البصرة، (50).

(١٠) نويس، ن. (٢٠١٨). دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية. مجلة المنار للبحوث والدراسات القانونية والسياسية، (5).

رابعاً: الاتفاقيات الدولية والقوانين

- (١) اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨.
- (٢) قانون العقوبات العراقي قم ١١١ لسنة ١٩٦٩ المعدل.
- (٣) اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠.
- (٤) اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢.
- (٥) الاتفاقية الدولية لقمع الجريمة غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨.
- (٦) مؤتمر وزراء الداخلية العرب، حول الامن الاقليمي البحري، ١٩٨٨.
- (٧) الجمعية العامة للأمم المتحدة، نطاق مبدأ الولاية القضائية العالمية وتطبيقه، تقرير الأمين العام المعد استناداً الى تعليقات الحكومات وملاحظاتها، الدورة الخامسة والستون البند ٨٨ من جدول الأعمال المؤقت الفقرة ٥٨.

خامسا: المواقع الالكترونية

(١) عرفة، محمد. جريمة القرصنة البحرية مكافحتها وآثارها الاقتصادية، بحث

منشور على موقع الانترنت بالرباط

https://www.aleqt.com/2008/11/21/article_166274.html

تاريخ اخر دخول في ٢٥ / ١٢ / ٢٠٢٤ الساعة الخامسة مساء.

سادسا: مصادر اللغة الانكليزية

- 1) Dupuy, D.M. (2006). Droit international public dalloz. paris.
- 2) Martin-Castex, B., & Loonis-Quélen, G. (2008). L'Organisation maritime internationale et la piraterie ou le vol à main armée en mer: le cas de la Somalie. Annuaire français de droit international, 54(1), 77–117. <https://doi.org/10.3406/afdi.2008.4018>
- 3) Henzelin, M. (2000). Le principe de l'universalité en droit pénal international droit et obligation pour les Etats de poursuivre et juger selon le principe de l'universalité Marc Henzelin. United Nations Library , Vienna