



القرصنة البحرية في العالم وتداعياتها الجيوستراتيجية (الصومال انموذجاً)

أ.م.د. رضا سالم داود

rdaa16996@gmail.com

المستخلص.

تعد ظاهرة القرصنة البحرية من أخطر الظواهر الاجرامية التي تهدد مصالح المجتمع الدولي كله، والقرصنة البحرية جريمة قديمة، تزامنت مع انتشار النقل البحري وشكلت تهديداً جسيماً لخطوط الملاحة البحرية الدولية، وتتنذر بأشد العواقب على الأمن وأنها تهدد الاستقرار الاقليمي للدول الواقعة على خليج عدن والبحر الاحمر ودول القرن الافريقي وخليج غينيا وتضر بالملاحة العالمية. إذ شهد عام (2020) زيادة بنسبة 24% في عدد هجمات القراصنة مقارنة مع عام 2019، وتكبد الاقتصاد العالمي خسائر بلغت (818 مليون دولار) بسبب هجمات القرصنة في خليج غينيا فقط في عام 2020، فضلاً عن ذلك شهد خليج غينيا وقوع (95%) من عمليات الخطف والقرصنة حول العالم خلال عام 2020، أما أعلى معدلات القرصنة للمدة (2003-2011) كانت في دولة الصومال ب(479 عملية) في حين جاءت كل من (جنوب أفريقيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو) في المرتبة الاخيرة بمعدل عملية واحدة لكل منها.

كلمات مفتاحية : القرصنة البحرية ، الصومال

Maritime piracy in the world and its geostrategic repercussions (Somalia as a model)

Dr. Reda Salem Daoud

rdaa16996@gmail.com

Abstract

The phenomenon of maritime piracy is one of the most serious criminal phenomena that threatens the interests of the international community as a whole, and maritime piracy is an old crime, coinciding with the spread of maritime transport and posing a serious threat to international shipping lines. The Horn of Africa and the Gulf of Guinea are detrimental to global navigation. The year (2020) witnessed a 24% increase in the number of pirate attacks compared to 2019, and the global economy incurred losses amounting to (818 million dollars) due to piracy attacks in the Gulf of Guinea only in 2020, in addition, the Gulf of Guinea witnessed the occurrence of (95%) of kidnappings and piracy around the world during 2020, and the highest rates of piracy for the period (2003-2011) were in Somalia (479 operations), while (South Africa, Equatorial Guinea, Guinea Bissau) ranked last with a rate of one operation for each of them.

Keywords: maritime piracy, Somalia

المقدمة.

القرصنة البحرية، تزامنت مع انتشار النقل البحري و شكلت تهديداً جسيماً لخطوط الملاحة البحرية الدولية، و بالتالي تهديداً للأمن و سلامة المجتمع الدولي كله. ومرت القرصنة البحرية بمدد متباعدة من حيث الانتشار الجغرافي لهجماتها الخطيرة. ومع بداية القرن الحادي والعشرين زادت معدلات ارتكاب هذه الجريمة و خاصة في المنطقة الممتدة قبالة السواحل الصومالية والنيجيرية وخليج غينيا، كنتيجة لظروف سياسية واقتصادية واجتماعية وأمنية. لذلك زاد الاهتمام بدراسة هذه الجريمة وبذلت الجهود الحثيثة لمكافحتها، و تجلت تلك الجهود في بعض المعالجات القانونية كسن أو تعديل



بعض قواعد القانون الدولي من جهة، فضلاً عن ذلك ما نتج من إجراءات عملية خلال تطبيق هذه المعالجات.

مشكلة البحث: ماهي أسباب القرصنة البحرية في العالم؟ وما هي سبل مكافحتها محلياً وإقليمياً ودولياً للتقليل من أثارها المدمرة والخطيرة؟

فرضية البحث: كلما تضاعفت الجهود الدولية المبذولة لمكافحة جريمة القرصنة البحرية، أخذت هذه الجريمة بالتراجع تدريجياً. عبر المدد الزمنية اللاحقة، وللوصول إلى حلها قبالة السواحل الصومالية، لأبد من القضاء على مسببات هذه الجريمة الخطيرة في البر وعدم حصر مكافحتها في البحر فقط.

هدف البحث: توضيح اسباب وأثار جريمة القرصنة البحرية في العالم وخاصة قبالة السواحل الصومالية وخليج غينيا، باعتبارها من أهم المناطق التي تنشط فيها أعمال القرصنة. ولبيان الجهود الدولية والإقليمية الرامية للحد من هذه الجريمة البشعة والمدمرة معنويًا وماديًا ومدى فاعليتها.

مفاهيم ومصطلحات البحث.

القرصنة البحرية في الاصطلاح : قطع الطرق البحرية أمام السفن والناقلات سواء في المياه الإقليمية أو الدولية، وسلب ونهب أو تهديد هذه السفن أو أسرها لما فيها وما عليها مقابل دفع فدية يحددها القراصنة الخاطفون⁽¹⁾.

الجيوستراتيجية (Geostrategic) : يقصد بها عبقرية إدراك الخصائص المكانية – الجغرافية لتوظيفها في مختلف المرامي العسكرية، السياسية أو الاقتصادية من أجل الهيمنة وتحقيق المكاسب، التي تعد المكاسب العسكرية جزءاً منها. أي دراسة موقع الدولة ومدى تأثيره في علاقات السلم والحرب⁽²⁾.

المبحث الأول: القرصنة البحرية أنواعها وأسباب ظهورها وأثارها.

أولاً: أنواع القرصنة البحرية.

النوع الأول :- القرصنة العالمية أو الخاضعة للقانون الدولي : و يكون لكل دولة - حتى ولو كانت غير دولة علم السفينة - التدخل ضد السفينة التي تمارس القرصنة ، والقبض عليها، وعلى القراصنة و، محاكمتهم، وتوقيع العقاب عليهم، بالتطبيق لمبدأ الاختصاص العالمي. وتحدث هذه القرصنة في البحر العالي أو في المناطق البحرية غير الخاضعة لولاية أية دولة (200 ميل بحري) .

النوع الثاني:- القرصنة الخاضعة للقانون الوطني للدولة : وهذه تختص بها دولة الإقليم، في الأحوال التي تقع فيها القرصنة في المناطق البحرية الخاضعة لسيادتها المياه الداخلية أو البحر الإقليمي وفي هذه الحالة لا يجوز لأية دولة أخرى أن تتدخل للقبض على سفينة القرصنة أو القراصنة ؛ لأن ذلك يشكل اعتداء على سيادة دولة الإقليم (12 ميل بحري)⁽³⁾.

النوع الثالث: القرصنة التفويضية (قرصنة الموظفين): هي القرصنة البحرية المستندة على وثائق تفويض .

ثانياً: اسباب ظهور القرصنة البحرية .

1- كثافة حركة النقل البحري و بخاصة في الممرات الملاحية الضيقة⁽⁴⁾.

2- تطور الإمكانات التقنية : إن التطور التقني جعل السفن الكبيرة تبحر بطواقم ملاحية أقل عدداً، و بالتالي سهل مهمة القراصنة في الاستيلاء عليها⁽⁵⁾.

3- ضعف قدرات سلاح البحرية والظروف المعيشية القاسية التي تعيشها بعض الدول الساحلية كدول منطقة خليج غينيا وغيرها من الدول كالصومال ونيجيريا واندونيسيا.

4- الاضطرابات السياسية وانعكاساتها الأمنية لبعض الدول والفساد في بعض سلطات الموانئ البحرية، كالصومال.



ثالثاً: آثار القرصنة البحرية .

أولاً: الآثار المعنوية النفسية.

ثانياً: الآثار المادية (الجنائية، الاقتصادية): تتنوع الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية ومنها :

1. الآثار الجنائية: شهدت السنوات الأخيرة الماضية تصاعد في عمليات القرصنة مما زاد في أضرارها الجنائية، ووفقاً لتقارير المنظمة البحرية الدولية (IMO) بلغ عدد هجمات القرصنة منذ عام 2000 وحتى الشهور الأولى من عام 2009 (1370) هجمة⁽⁶⁾.

2. الآثار الاقتصادية: توصف الآثار الاقتصادية الناجمة عن جريمة القرصنة البحرية بالأضرار والخسائر المادية الضخمة التي تتكبدها الدول والأفراد لصالح القراصنة⁽⁷⁾. وتتمثل هذه الآثار فيما يأتي :

أ- الآثار أو الأضرار التي تلحق بملاك السفن والشاحنين :

يشكل النقل البحري ما بين (70- 80 %) من حركة النقل التجاري في العالم⁽⁸⁾.

ب - الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية.

ج- اثر أعمال القرصنة البحرية على السياحة: يمثل الأمن البحري السياحي دوراً رئيساً في زيادة نشاط الساحل البحري، لذلك فإن انعدام الاستقرار الأمني يولد في نفس الفرد الشعور بالخوف والرعب، وهذا سيؤثر سلباً على السياحة البحرية⁽⁹⁾.

ثالثاً - الآثار البيئية: حيث تتعرض البيئة لأضرار جسيمة نتيجة تسرب مواد بترولية أو سامة تؤثر على البيئة البحرية ونفوق الحيوانات البحرية هناك⁽¹⁰⁾.

المبحث الثاني: القرصنة البحرية في جمهورية الصومال الديمقراطية.

الموقع الجغرافي: تقع جمهورية الصومال في أقصى شرق قارة أفريقيا في منطقة القرن الأفريقي بين دائرتي عرض 12° شمالاً و 2° جنوباً وخطي طول 41°-51° شرقاً. وتطل الصومال من جهة الشمال على خليج عدن ومن الشرق والجنوب على المحيط الهندي، وتبلغ مساحة الصومال 637,657 كم²، عاصمتها مقديشو، أما الدول المجاورة لها فهي جيبوتي من الشمال الغربي وأثيوبيا من الغرب وكينيا من الجنوب الغربي أما أطوال حدودها مع دول جوارها فينظر جدول (1).

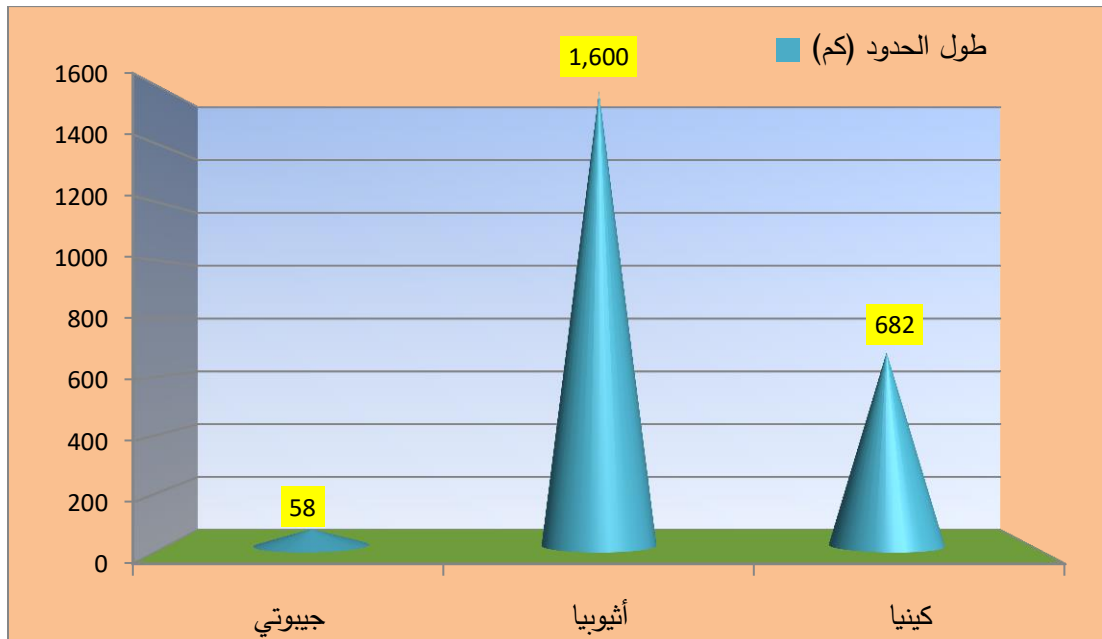
أما مناخها صحراوي جاف استوائي في المناطق الجنوبية فيه درجة الحرارة حوال 28°م وترتفع بشكل كبير على السواحل لتصل 27°م ولا يتجاوز معدل الأمطار السنوي عن 247 ملم وتوجد في الصومال ثروات طبيعية أهمها النفط، الحديد، النحاس، الجبس، المنغنيز، القصدير، اليورانيوم، الملح⁽¹¹⁾، ينظر خريطة (1) .

جدول (1) أطوال حدود الصومال البرية مع دول الجوار الجغرافي

الدولة	طول الحدود (كم)
جيبوتي	58
أثيوبيا	1,600
كينيا	682

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على <https://ar.wikipedia.org/wiki/>

شكل (1) أطوال حدود الصومال البرية مع دول الجوار الجغرافي



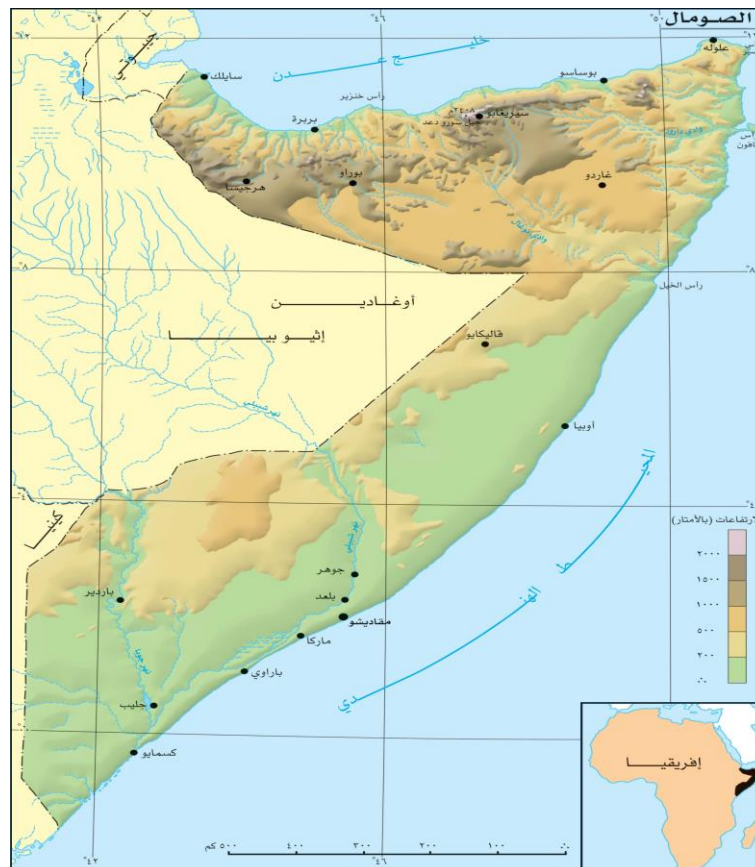
المصدر من عمل الباحث بالاعتماد على الجدول (1).

خريطة (1) موقع جمهورية الصومال الديمقراطية

المصدر :- <http://arab-ency.com.sy/detail/6344>

اولاً: أسباب ظهور القرصنة البحرية في الصومال⁽¹²⁾.

- تردي الأوضاع في الصومال وكثرة النزاعات المسلحة فيه نتيجة غياب سلطة الدولة مما ادى الى خلق فراغ أمني كبير، فضلاً عن انتشار تجارة السلاح بأسعار زهيدة، الأمر الذي استثمره القراصنة



لتهديد حركة الملاحة البحرية هناك .

- هناك بعض القراصنة لم يكن مهمهم في بداية الأمر السطو على السفن ولكن كان هدفهم الأول هو محاربة سفن الصيد التابعة للدول الأخرى التي كانت تمارس عمليات الصيد في داخل المياه الإقليمية للصومال والتي كانت تمتد لمسافة 200 ميل بحري.
- تزايد الاطماع المادية لعصابات القراصنة إذ أخذت ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال تزداد يوماً بعد يوم وذلك بسبب حصول القراصنة على الأموال الطائلة من الدول وملاك السفن كفدية .
- طول الساحل الصومالي الذي يمتد لمسافة (3300) كم الذي يسهل عمل القراصنة، بالإضافة إلى وجود مناطق جغرافية متعرجة على الساحل ساعدت على إخفاء السفن التي تم الاستيلاء عليها.

ثانياً : جيش القراصنة والأسلحة التي يستخدمونها: إن عدد المنضمين لنشاطات القرصنة في الصومال يقدر بنحو ثلاثة آلاف شاب سنوياً، تتراوح أعمارهم بين 20-35 سنة، وهم موزعون على أربع مجموعات ومعظمهم من خفر السواحل السابقين، ولهم قدرات فائقة على اختطاف السفن حتى مسافة 240-300 ميل داخل البحار، وأحياناً 1000 ميل حسب المكتب الدولي للنقل البحري. ويستخدم القراصنة زوارق سريعة جداً تعمل انطلاقاً من "سفينة أم"، وهم يملكون أسلحة رشاشة وقاذفات قنابل يدوية، وقد تكون لديهم أنظمة دفاع جوي محمولة على الأكتاف وقاذفات صواريخ، كما يملكون أجهزة تحديد الاتجاه وهواتف تعمل بنظام "GPS" وبالأقمار الاصطناعية⁽¹³⁾.

ثالثاً: سجل الهجمات وأموال الفدية : اختُطفت في سواحل الصومال - منذ ظهور القرصنة فيها بشكل لافت عام (2005) 149 سفينة، واحتُجز 3741 شخصاً من طواقم هذه السفن من 125 بلداً، وقضى بعضهم فترة احتجاز استمرت ثلاث سنوات، بينما قُتل ما بين 82 و 97 بحاراً نتيجة هجمات القراصنة الصوماليين. وفي أرقام سنوية تفصيلية، تشير مصادر متطابقة إلى أن هجمات القراصنة على السفن خلال (1991-2006) تقدر بنحو ثلاثين عملية فقط. وفي حين لم يتعد عددها عشر هجمات في عام 2004 فإنها تضاعفت في 2007 لتصل 25 هجوماً، ثم قفزت بثلاثة أضعاف عام 2008 فوصلت في نهايته إلى 92 هجوماً. وتتراوح الفدى التي يطلبها القراصنة بين مئات الآلاف وملايين الدولارات حسب أهمية حمولة السفينة التي يستولون عليها وهويات الرهائن. وحسب بيان البنك الدولي المذكور ، فقد قدرت الفدى المدفوعة مقابل الإفراج عن السفن المختطفة بين (2005) والثلاث الأول من عام (2013) بمبالغ تراوحت بين (315 و 385) مليون دولار أميركي⁽¹⁴⁾.

رابعاً: جهود المراقبة.

- تشكيل خدمة خفر سواحل متعددة الجنسيات لشرق أفريقيا والقرن الأفريقي.
- وضع أجهزة لاسلكية على السفن وتجهيزها بحراس مسلحين ورادار يغطي جوانب السفن من حيث إبحارها.
- السفن لنصيحة مكتب البحرية الدولي -الذي يراقب كل الهجمات- القاضية بالبقاء على بعد 250 ميلاً من الساحل⁽¹⁵⁾.

التحليل الجغرافي للقرصنة البحرية للمدة (2003-2020).

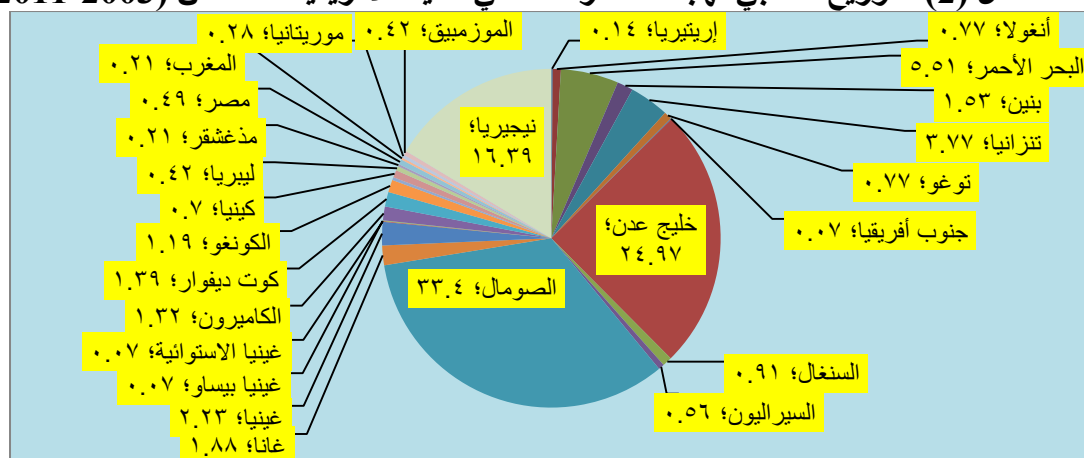
جدول (2) يمثل هجمات ومحاولات القرصنة ضد السفن في المياه الأفريقية 2003-2011.

النسبة %	المجموع	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	دول أفريقية
0.14	2	-	-	-	-	1	-	-	1	-	إريتيريا
0.77	11	1	-	-	2	1	4	-	-	3	أنغولا

5.51	79	39	25	15	-	-	-	-	-	-	البحر الأحمر
1.53	22	20	-	1	-	-	-	-	-	1	بنين
3.77	54	-	1	5	14	11	9	7	2	5	تنزانيا
0.77	11	6	-	2	1	-	1	-	-	1	توغو
0.07	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	جنوب أفريقيا
24.97	358	37	53	117	92	13	10	10	8	18	خليج عدن
0.91	13	-	-	-	-	-	-	-	5	8	السنغال
0.56	8	1	-	-	-	2	2	-	3	-	السيراليون
33.40	479	160	139	80	19	31	10	35	2	3	الصومال
1.88	27	2	-	3	7	1	3	3	5	3	غانا
2.23	32	5	6	5	-	2	4	1	5	4	غينيا
0.07	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	غينيا الاستوائية
0.07	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	غينيا بيساو
1.32	19	-	5	3	2	-	1	2	4	2	الكاميرون
1.39	20	1	4	2	3	-	1	3	4	2	كوت ديفوار
1.19	17	4	3	2	1	4	3	-	-	-	الكونغو
0.70	10	1	-	1	2	4	-	-	1	1	كينيا
0.42	6	-	1	-	1	1	-	-	2	1	ليبيريا
0.21	3	-	-	-	-	1	-	1	1	-	مذغشقر
0.49	7	3	2	-	-	2	-	-	-	-	مصر
0.21	3	-	-	-	1	1	-	1	-	-	المغرب
0.28	4	-	-	-	-	-	1	1	2	-	موريتانيا
0.42	6	-	-	-	2	3	-	-	-	1	الموزمبيق
16.39	235	10	19	29	40	42	12	16	28	39	نيجيريا
%100	1434	293	259	266	189	120	61	80	73	93	المجموع

المصدر: التقرير السنوي حول القرصنة والسطو المسلح الصادر عن المكتب الدولي للملاحة البحرية 2011-2003.

شكل (2) التوزيع النسبي لهجمات القرصنة في المياه الافريقية للمدة من (2011-2003)



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الجدول (2).

يظهر من الجدول والشكل (2) أعلى معدلات القرصنة للمدة (2003-2011) كانت في دولة الصومال ب(479 عملية) وهو ما نسبته (33,4%) من اجمالي عمليات القرصنة البالغة (1434 عملية) في حين جاءت كل من (جنوب أفريقيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو) في المرتبة الاخيرة بمعدل عملية واحدة لكل منها ونسبة بلغت (0,07%).

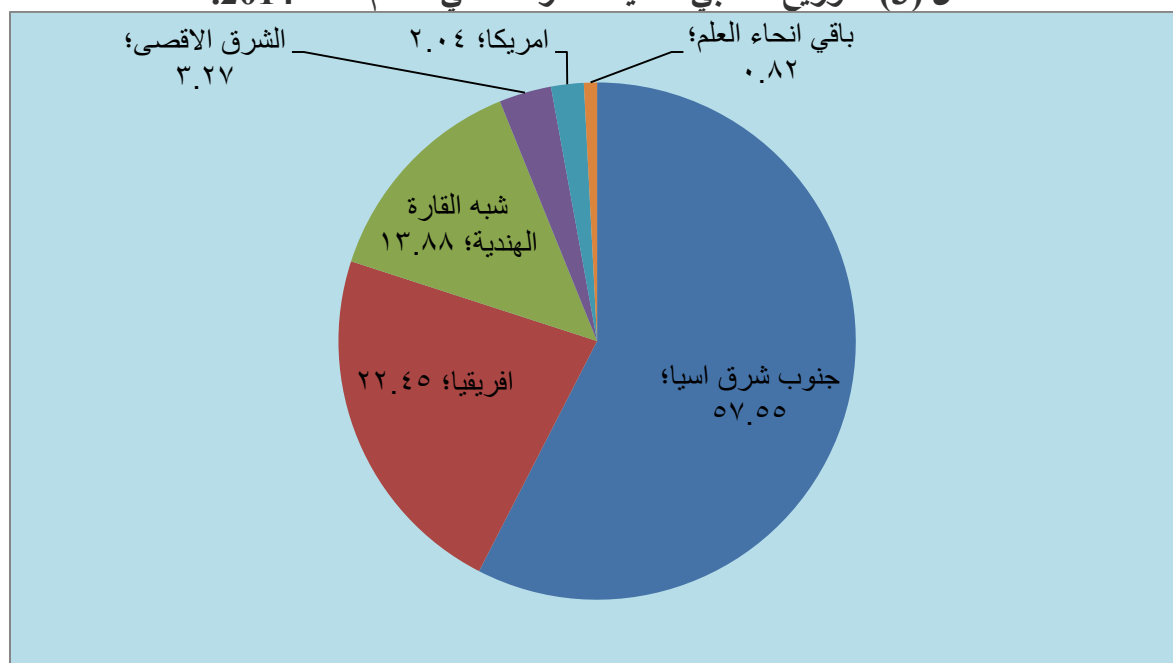
القرصنة البحرية في عامي 2014 و 2020.

جدول (3) عمليات القرصنة البحرية والسطو المسلح ضد السفن خلال عام 2014

النسبة %	عدد الهجمات	المناطق
57.55	141	جنوب شرق اسيا
22.45	55	افريقيا
13.88	34	شبه القارة الهندية
3.27	8	-الشرق الاقصى
2.04	5	امريكا
0.82	2	باقي انحاء العالم
100.00	245	المجموع

المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد <https://afos-shipping.com/node/14>.

شكل (3) التوزيع النسبي لعمليات القرصنة في العالم لسنة 2014.



المصدر: من عمل الباحث بالاعتماد على الجدول (3).

يظهر من الجدول والشكل (3) ان أعلى معدلات القرصنة لسنة (2014) كانت في جنوب شرق آسيا ب(144 عملية) وهو ما نسبته (57,55%) من اجمالي عمليات القرصنة البالغة (245 عملية)، أما قارة أفريقيا فقد جاءت بالمرتبة الثانية بنسبة (22,45%)، بينما حلت شبه القارة الهندية بالمرتبة الثالثة بنسبة (13,88%)، أما الشرق الأقصى فقد كان في المرتبة الرابعة بنسبة (3,27%)، كما وحلت أمريكا في المرتبة الخامسة بنسبة (2,04%)، في حين جاءت باقي انحاء العالم الاخرى في المرتبة الاخيرة بمعدل (عمليتين) لكل منها ونسبة بلغت (0,82%).

وفق تقرير المكتب البحري التابع لغرفة التجارة الدولية، شهد العالم خلال 2020 وقوع 195 هجوماً للقرصنة ضد السفن التجارية، فيما جرى تسجيل 162 هجوماً خلال العام 2019، بنسبة ارتفاع بلغت 24 بالمئة، وشهد خليج غينيا وقوع (95%) من عمليات الخطف والقرصنة حول العالم⁽¹⁶⁾.



المبحث الثالث: مكافحة القرصنة البحرية في جمهورية الصومال الديمقراطية.

أولاً: مكافحة القرصنة البحرية على المستوى المحلي للصومال⁽¹⁷⁾.

- خلق الاستقرار السياسي داخل الصومال من خلال طرد النفوذ الأثيوبي العسكري والأستخباراتي من الصومال، وتشكيل حكومة وحدة وطنية حقيقية تحت إشراف دولي وعربي، لتمكين فرض سيطرتها على جميع أراضيها بما فيها مجالها البحري.
- مهاجمة القواعد التي تزود القراصنة بالمؤن والإمدادات اللوجيستية في المدن القريبة من السواحل الصومالية.
- إنشاء محطات أرضية ساحلية لكفالة التسليم الفوري للبلاغات عن عمليات القرصنة إلى السلطات المختصة، بالإضافة إلى استخدام أجهزة المراقبة والكشف السريع.
- وضع الخطط اللازمة لأجهزة خفر السواحل وتدريب أفرادها تدريباً جيداً على استخدام شتى الوسائل والتقنيات لمواجهة أي تهديد للقرصنة.
- أحكام السيطرة على الموانئ التي ينطلق منها القراصنة لشن الهجمات على السفن (مقاديشو).
- إيجاد تعاون وثيق بين أجهزة خفر السواحل والجهات الحكومية الأخرى المعنية بالموضوع وشركات الملاحة، من أجل أداء مهامهم بإتقان.

ثانياً: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية لجهود الدول العربية⁽¹⁸⁾.

- 1- في اجتماع الرياض الذي عقد في 29 يونيو عام ٢٠٠٩م حول حماية أمن البحر الأحمر مسؤولية عربية، سعت الجامعة برفع النتائج والتوصيات إلى حكومات الدولة العربية عبر وزراء الخارجية العرب من أجل كيفية مواجهة ظاهرة القرصنة قبالة سواحل الصومال.
- 2- في تشرين الثاني عام ٢٠٠٨م في مؤتمر القاهرة، أكد ممثل الجامعة العربية السفير أحمد بن حلي الأمين العام المساعد للجامعة العربية، أن تنامي مواجهة القرصنة البحرية يدفع للتساؤل والاستغراب، وأن اجتماع القاهرة لا بد أن يأخذ عدداً من التوصيات والإجراءات العملية من الجانبين السياسي والقانوني، إضافة إلى الجانب الأمني، وكذلك التنسيق العربي الإفريقي بين الدول المطلة على البحر الأحمر.
- 3- أنظمت الجامعة العربية لمجموعة الاتصال الدولية، وحضرت الاجتماع الذي عقد في نيويورك في 4 شباط عام ٢٠٠٩م والذي كان هدفه احتياج العمليات البحرية المستقبلية وإمكانية إنشاء مركز إقليمي وتسمية أماكن جديدة للقرصنة.

ثالثاً: مكافحة القرصنة البحرية على المستوى الدولي.

أولاً: مكافحة القرصنة البحرية في الاتفاقيات الدولية والمواثيق الدولية.

- 1- اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958م: من أوائل الاتفاقيات التي جاءت لمحاربة ومكافحة القرصنة البحرية، وقد تم إقرار هذه الاتفاقية في السابع والعشرين من شباط العام 1958م، وتناولت القرصنة البحرية بأحكام تفصيلية، وأشارت إلى بعض الأعمال التي تعد قرصنة البحرية وذلك في المواد (14-22) منها⁽¹⁹⁾.
- 2- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م: أقرت منظمة الأمم المتحدة اتفاقية قانون البحار لعام 1982م، وتناولت في نصوصها المتعلقة بالقرصنة البحرية في المواد (101 - 107) منها تعريف أعمال القرصنة البحرية، وكيفية القبض على القراصنة، وملاحقتهم ومحاكمتهم، وكافة الإجراءات التي تتعلق بمرتكبي جريمة القرصنة البحرية⁽²⁰⁾.

3- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 1988م اتفاقية روما.

الغرض منها استدراك جوانب القصور الذي لحق بالاتفاقيتين سالفتي الذكر⁽²¹⁾.

4- اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام 2005.

شملت هذه الاتفاقية الأخيرة صورة أخرى من العنف بالإضافة إلى صور العنف التي ورد النص عليها في اتفاقية عام 1986م، حيث إنها تناولت معظم أعمال الاعتداء التي يمكن أن تقع على السفن والأهداف التي يقصد من ارتكابها جريمة القرصنة⁽²²⁾.

ثانياً :- مكافحة القرصنة البحرية من قبل المنظمات الدولية المتخصصة .

1- الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية: بدأ اهتمام المجتمع الدولي بمكافحة جريمة القرصنة البحرية من خلال منظمة الأمم المتحدة بعد تفشي هذه الجريمة بشكل كبير وخطير في العالم ، حيث باتت حوادث خطف السفن واحتجاز الرهائن و غيرها من أعمال القرصنة البحرية بالتزايد مما تسبب في خسائر مادية ومعنوية للدول وشركات النقل البحري، الأمر الذي يعد انتهاك للقانون الدولي ،مما دفع منظمة الأمم المتحدة مواصلة جهودها لمحاربة أعمال القرصنة البحرية⁽²³⁾، والبروتوكول الموقع بين الولايات المتحدة ودولة كينيا بشأن محاكمة القراصنة في عام 2008م⁽²⁴⁾ .

2- مجلس الأمن الدولي: من أجل مكافحة القرصنة البحرية اصدر مجلس الأمن الدولي خلال عام ٢٠٠٨م العديد من القرارات ، وتمثلت هذه القرارات كما يأتي :-

أولاً:- قرار مجلس الأمن رقم (1814): يعد هذا القرار قراراً تمهيدياً بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية ، حيث ركز هذا القرار على جوانب الحالة السياسية وحالة حقوق الإنسان ، وأكد على دعمه للمساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال⁽²⁵⁾.

ثانياً:- قرار مجلس الأمن رقم (1816): لقد جاء هذا القرار في سياق التأكيد على إن حوادث القرصنة و السطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية للصومال⁽²⁶⁾.

ثالثاً :- قرار مجلس الأمن رقم (1838): جاء قرار مجلس الأمن رقم (1838) لتعزيز طبيعة التوجهات الدولية المرتبطة بموضوع مكافحة القرصنة، بما يعطي غطاءً شرعياً لما سبق من تحركات، و عليه بعد هذا القرار التحرك الجدي لمواجهة القرصنة البحرية⁽²⁷⁾.

رابعاً :- قرار مجلس الأمن رقم (1851) نص القرار على الأمور الآتية:-

- حث الدول والمنظمات الدولية على تتبع القراصنة برا وبحرا حتى داخل الأراضي الصومالية.

- حث الدول على إنشاء مركز إقليمي للتعاون الاستخباراتي و المعلوماتي بهدف محاربة القرصنة البحرية⁽²⁸⁾.

الاستنتاجات.

1- ان أعلى معدلات القرصنة للمدة (2003-2011) كانت في دولة الصومال ب(479 عملية) وهو ما نسبته (33,4%) من اجمالي عمليات القرصنة البالغة (1434 عملية) في حين جاءت كل من (جنوب أفريقيا، غينيا الاستوائية، غينيا بيساو) في المرتبة الأخيرة بمعدل عملية واحدة لكل منها وبنسبة بلغت (0,07%).

2- ان أعلى معدلات القرصنة لسنة (2014) كانت في جنوب شرق آسيا ب(144 عملية) وهو ما نسبته (57,55%) من اجمالي عمليات القرصنة البالغة (245 عملية)، أما قارة أفريقيا فقد جاءت بالمرتبة الثانية بنسبة (22,45%)، بينما حلت شبه القارة الهندية بالمرتبة الثالثة بنسبة (13,88%)، أما الشرق الأقصى فقد كان في المرتبة الرابعة بنسبة (3,23%)، كما وحلت أمريكا في المرتبة



الخامسة بنسبة (2,04%)، في حين جاءت باقي انحاء العالم الاخرى في المرتبة الاخيرة بمعدل (عمليتين) لكل منها وبنسبة بلغت (0,82%).

3- شهد عام (2020) زيادة بنسبة 24% في عدد هجمات القرصنة مقارنة مع عام 2019، وتكبد الاقتصاد العالمي خسائر بلغت (818 مليون دولار) بسبب هجمات القرصنة في خليج غينيا فقط في عام 2020 ، فضلاً عن ذلك شهد خليج غينيا وقوع (95%) من عمليات الخطف والقرصنة حول العالم خلال 2020.

الهوامش.

- (1) حسام الدين بو عيسى، القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية، اطروحة دكتوراه، جامعة باتنة، كلية الحقوق، والعلوم السياسية، 2013، ص 19.
- (2) سمير نيا ب سبيتان، الجغرافية العسكرية، (عمان، الجنادرية للنشر والتوزيع، 2012)، ص 78.
- (3) مرتضى عبد الرحيم محمد عبدالرحيم، أحكام القرصنة البحرية في الفقه الاسلامي / دراسة مقارنة، مجلة البيان، المجلد 13، العدد 1، 2013، جامعة الأزهر، ص 170-171.
- (4) سامر احمد ناجي حباش ، التعاون الدولي من اجل مكافحة القرصنة البحرية (القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية انموذجاً) ، رسالة ماجستير ، كلية العلوم السياسية ، جامعة دمشق ، 2015 ، ص 31-32.
- (5) القرصنة البحرية طبقاً لمؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار". على الرابط التالي:
: <http://kenanaonline.com/users/lobnamohamed/posts/355941>
- (6) محمد قاسم نفل، جريمة القرصنة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة النهرين، 2013، ص 17.
- (7) J-Abhyankar ,Piracy-a growing menace, paper presented at the international conference on combating piracy and armed rabbery at sea, Bangkok, 24-25 March 2001,p.8.
- (8) محمد قاسم نفل، مصدر سابق، ص 18.
- (9) أحمد منير فهمي، الدليل السعودي لمكافحة القرصنة والغش التجاري الدولي، الجزء 3، مجلس الغرفة التجارية السعودية، الرياض، المملكة العربية السعودية، 1996، ص 30.
- (10) D.P. connell, The international law of the sea.vol2,oxford university press,2005,p.366
- (11) ماجد حمود وكمال حمود، موسوعة أطلس العالم الاسلامي، دار الرضوان، حلب، بلا تاريخ نشر، ص 25.
- (12) مرتضى عبد الرحيم محمد عبدالرحيم، مصدر سابق، 167-169.
- (13) <https://www.aljazeera.net/encyclopedia/issues/2015/6/22/>.
- (14) المصدر نفسه .
- (15) المصدر نفسه.
- (16) <https://www.aa.com.tr/ar/>.
- (17) حسام حميد شهاب، القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، مجلة كلية الحقوق، جامعة النهرين، 2012، ص 22-23.
- (18) ابراهيم خليل ابراهيم الحبور، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المنذب، دار الكتب القانونية، القاهرة، 2011، ص 177-178.



- (19) أحمد محمد رفعت، الارهاب الدولي، دار النهضة العربية، القاهرة، 2006، ص36.
- (20) بهجت عبدالله قايد، القرصنة البحرية وأمن الملاحة البحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الامنية، الرياض، 1990، ص15.
- (21) محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الاردن، 2008، ص467.
- (22) عبد الرحمن العنزي ومحمد متولي، تحليل السياسة العامة لمواجهة التطرف في دولة الكويت، "1، دار النهضة العربية، القاهرة، 2008، ص256.
- (23) علي ابراهيم، المنظمات الدولية نظرية عامة الامم المتحدة، دار النهضة العربية، القاهرة، 2001، ص212.
- (24) بهجت عبدالله قايد، مصدر سابق، ص16.
- (25) عبدالله محمد الهواري، مصدر سابق، ص134.
- (26) المصدر نفسه، ص135.
- (27) حسين حنفي عمر، احتجاز وتفتيش سفن القرصنة والاتجار بالمخدرات والمخالفة لحق المرور البرء، ط1، دار النهضة العربية القاهرة، 2009، ص355.
- (28) عبدالله محمد الهواري، مصدر سابق، ص140-141.
- (29) <http://arab-ency.com.sy/detail/6344>.
- (30) التقرير السنوي حول القرصنة والسطو المسلح الصادر عن المكتب الدولي للملاحة البحرية 2003-2011.
- (31) <https://afos-shipping.com/node/14>.