



ISSN: 2957-3874 (Print)

Journal of Al-Farabi for Humanity Sciences (JFHS)

<https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/95>

مجلة الفارابي للعلوم الإنسانية تصدرها جامعة الفارابي



## الأمن البحري في مواجهة القرصنة الإلكترونية ضد السفن التجارية وفقاً لقواعد القانون الدولي

بان صباح جارالله

جامعة ديالى / كلية طب الاسنان

banjaralla\_198@yahoo.com

المخلص

تتناول هذه الدراسة إشكالية حديثة ومعقدة تتعلق بمدى كفاية قواعد القانون الدولي للبحار في التصدي لظاهرة القرصنة الإلكترونية (Cyber Piracy) التي تستهدف السفن التجارية. ينطلق البحث من فرضية مفادها أن التطور التكنولوجي المتسارع أفرز أنماطاً من التهديدات الرقمية تتجاوز في طبيعتها وأدواتها مفهوم القرصنة التقليدية المعتمد على "العنف المادي" في أعالي البحار، وهو ما أدى إلى بروز فجوة تشريعية تهدد أمن الملاحة العالمية واستقرار الاقتصاد الدولي. اعتمدت الدراسة على المنهج التحليلي النقدي لنصوص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واتفاقية روما لعام 1988، مع توظيف المنهج المقارن لبيان أوجه القصور في الآليات الدولية القائمة. وخلصت الدراسة إلى أن حصر مفهوم القرصنة في الأفعال المادية والجغرافية (أعالي البحار) يجعل النصوص الحالية عاجزة عن ملاحقة الجرائم السيبرانية التي تُنفذ عبر الفضاء الرقمي العابر للحدود. وتوصلت النتائج إلى ضرورة التمييز القانوني بين الأمن البحري والسلامة البحرية، وأكدت على أن استيعاب التهديدات الرقمية يتطلب تجاوز التفسير الموسع للنصوص التقليدية نحو تبني إطار قانوني جديد. وتوصي الدراسة بإبرام بروتوكول دولي مستقل أو ملحق باتفاقية 1982 يختص بالقرصنة الإلكترونية، يحدد أركانها بوضوح ويعزز آليات التعاون الدولي في تبادل المعلومات التقنية والملاحقة القضائية، بما يضمن تحقيق توازن فعال بين مبدأ حرية الملاحة ومتطلبات الأمن السيبراني المعاصر.

الكلمات المفتاحية: الأمن البحري، القرصنة الإلكترونية، قانون البحار، السفن التجارية، الفضاء السيبراني.

### Abstract:

This research examines the emerging legal challenges posed by cyber piracy against merchant vessels and evaluates the adequacy of existing international legal frameworks in addressing digital threats. The study highlights a significant legislative gap in the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS 1982), which primarily defines piracy through the lens of physical violence and geographical constraints (High Seas). As the maritime sector increasingly relies on digital navigation and automated control systems, cyber-attacks have become a sophisticated tool that can paralyze global trade without physical confrontation. Using an analytical and critical methodology, the research explores the conceptual evolution of maritime security and distinguishes it from maritime safety. It analyzes the limitations of traditional conventions in the face of non-physical, trans-border cyber threats where attribution is difficult and jurisdiction is blurred. The study argues that a mere broad interpretation of existing texts is insufficient and may undermine legal certainty. The findings conclude that the international community urgently needs a specialized legal instrument to govern maritime cybersecurity. The study proposes the adoption of an independent International Protocol or a supplementary annex to UNCLOS dedicated to cyber piracy. Such a framework should provide clear legal definitions of digital maritime crimes, establish universal jurisdiction for cyber pirates, and enhance international cooperation in technical data sharing and judicial assistance. Ultimately, achieving sustainable maritime security in the digital age requires a proactive legal response that balances the principle of freedom of navigation with the necessity of protecting the global maritime infrastructure from evolving digital risks.

**Keywords:** Maritime Security, Cyber Piracy, Law of the Sea, Merchant Ships, Cybersecurity.

مقدمة:

على الرغم من التطور الكبير الذي شهده القانون الدولي للبحار في تنظيم حرية الملاحة وحماية طرق التجارة البحرية، يظل الأمن البحري عرضة لاختبارات متجددة تفرضها التحولات التكنولوجية. فبينما سعى المجتمع الدولي طويلاً لمعالجة القرصنة التقليدية عبر اتفاقيات وقواعد راسخة، برز في العقدين الأخيرين تهديد أشد تعقيداً يتمثل في القرصنة الإلكترونية البحرية، وهو تهديد يطرح إشكاليات تتجاوز الحدود المألوفة للنصوص القانونية. فهل يمكن اعتبار الهجمات السيبرانية ضد السفن التجارية مجرد امتداد للقرصنة التقليدية التي تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، أم أننا أمام جريمة ذات طبيعة خاصة تستدعي إطاراً قانونياً جديداً؟ وهل تكفي الآليات الدولية القائمة - من اتفاقية SUA إلى قرارات مجلس الأمن - لمواجهة هذا التهديد المستحدث، أم أن قصورها يفتح الباب أمام فراغ تشريعي يعرقل حماية الملاحة العالمية؟ إن خطورة هذا الامر لا تقف عند حدود القانون فحسب، بل تمتد إلى الاقتصاد والسياسة والأمن الدولي. وبالتالي كيف يمكن للدول حماية مصالحها البحرية في ظل صعوبة إسناد المسؤولية عن الهجمات الإلكترونية، وغياب آليات فعّالة للتعاون الدولي في هذا المجال؟ ثم كيف يمكن التوفيق بين مبدأ حرية الملاحة الذي كرسه قواعد القانون الدولي، وبين الحاجة إلى فرض إجراءات أمنية مشددة قد تحدّ من هذه الحرية بدعوى مواجهة التهديدات السيبرانية؟ وإذا كان الفقه الدولي قد أجمع على اعتبار القرصنة التقليدية "جريمة دولية" تستوجب تدخلاً مشتركاً من جميع الدول، فإن السؤال يظل مطروحاً حول ما إذا كانت القرصنة الإلكترونية تحظى بالوصف ذاته أم تبقى خارج هذا التصنيف القانوني. كما أن بطء تطور القواعد القانونية مقارنة بسرعة التطور التكنولوجي يثير المخاوف من أن تتحول أعالي البحار إلى ساحة مفتوحة أمام الجرائم السيبرانية دون رادع قانوني كافٍ.

**إشكالية البحث:**

تكمن الإشكالية في عدة تساؤلات وهي: إلى أي مدى يستطيع القانون الدولي للبحار استيعاب التحديات التي تفرضها القرصنة الإلكترونية، وما هي حدود الإصلاحات أو التطويرات اللازمة لضمان أمن الملاحة البحرية في عصر التحول الرقمي؟ وتتفرع عن ذلك عدة تساؤلات:

١. ما الفارق الجوهرى بين القرصنة التقليدية والقرصنة الإلكترونية من منظور القانون الدولي؟
٢. إلى أي حد تستوعب النصوص الدولية القائمة الجرائم السيبرانية البحرية؟
٣. ما هي أبرز التحديات العملية والقانونية أمام ملاحقة مرتكبي هذه الجرائم؟
٤. هل يحتاج المجتمع الدولي إلى إطار قانوني جديد أكثر ملاءمة لطبيعة التهديد السيبراني؟

### أهمية البحث

تكمن أهمية هذا البحث في أنه يتناول إشكالية حديثة ومعقدة ترتبط مباشرة بأمن النقل البحري العالمي، وتتمثل في قدرة قواعد القانون الدولي للبحار على التصدي لأعمال القرصنة الإلكترونية. فالاهتمام بدراسة هذه الظاهرة يتجاوز البعد الأمني ليشمل أبعاداً قانونية واقتصادية وسياسية، ويكشف عن مدى الحاجة إلى تطوير الأطر الدولية القائمة أو ابتكار آليات جديدة تتلاءم مع التهديدات الرقمية المعاصرة.

### أهداف البحث

- ١- تحديد الطبيعة القانونية للأمن البحري في ضوء التحديات التقليدية والمستحدثة، مع التركيز على موقع القرصنة الإلكترونية ضمن هذا الإطار
- ٢- إبراز الفارق الجوهرى بين القرصنة التقليدية والقرصنة الإلكترونية، وبيان مدى قدرة النصوص القانونية القائمة (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، اتفاقية روما ١٩٨٨، الاتفاقيات الخاصة بمكافحة الجرائم السيبرانية) على استيعاب هذا النمط الجديد.
- ٣- تحليل أوجه القصور في النظام القانوني الدولي الحالي فيما يخص مواجهة القرصنة الإلكترونية ضد السفن التجارية، سواء على مستوى التعريفات أو آليات الملاحقة والتعاون الدولي.
- ٤- استعراض التحديات العملية والقانونية التي تواجه الدول في ملاحقة مرتكبي الجرائم السيبرانية البحرية، خاصة مع صعوبة تحديد المسؤولية وإسناد الأفعال في الفضاء السيبراني.
- ٥- تقديم رؤية مقترحة لإصلاح أو تطوير الإطار القانوني الدولي بما يضمن حماية الملاحة البحرية في عصر التحول الرقمي، ويوازن بين حرية الملاحة ومتطلبات الأمن السيبراني.

**المواد وطرائق العمل:** تعتمد هذه الدراسة في مادتها العلمية على المسح المكتبي وتحليل الوثائق القانونية الدولية، وتتلخص طرائق العمل في المناهج التالية: **المواد:** تمثلت المادة القانونية محل الدراسة في النصوص الاتفاقية الدولية الأساسية، وعلى رأسها اتفاقية جنيف لأعالي البحار ١٩٥٨، اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢، واتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية ١٩٨٨، بالإضافة إلى القرارات ذات الصلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) **طريقة العمل:** تم اتباع استراتيجية بحثية متعددة المناهج كالتالي:

- ١- المنهج الوصفي: لتحديد مفهوم الأمن البحري ورصد خصائص القرصنة الإلكترونية كظاهرة تقنية مستحدثة.
- ٢- المنهج التحليلي: استُخدم لتفكيك النصوص القانونية القائمة (المواد ١٠٠-١٠٧ من اتفاقية ١٩٨٢) لبيان مدى انطباقها على الأفعال السيبرانية.
- ٣- المنهج المقارن: من خلال مقابلة القواعد التقليدية بالاحتياجات الرقمية المعاصرة، والمقارنة بين التوجهات الفقهية الدولية والتشريعات الوطنية.
- ٤- المنهج النقدي: لتقييم كفاءة الآليات الحالية واستنباط مواطن الفراغ التشريعي التي تستوجب التدخل الدولي.

## المبحث الأول الطبيعة القانونية للأمن البحري والقرصنة الإلكترونية

**تمهيد:** يشكل الأمن البحري أحد الدعائم الرئيسة لاستقرار التجارة الدولية وضمان سلامة الممرات البحرية التي تمر عبرها النسبة الأكبر من حركة التجارة العالمية. إذ يقدر أن ما يزيد على ٨٠٪ من حجم التجارة الدولية يُنقل بحرًا، الأمر الذي يجعل أي تهديد لسلامة الملاحة البحرية تهديدًا مباشرًا للاقتصاد العالمي والنظام التجاري الدولي (حسن 2019) وإذا كانت القرصنة البحرية التقليدية قد شكّلت عبر التاريخ أبرز المخاطر التي تعيق حرية الملاحة، فإن التقدم التكنولوجي أفرز نوعًا جديدًا من التهديدات يتمثل في القرصنة الإلكترونية (Cyber Piracy)، التي تستهدف أنظمة تشغيل السفن، وشبكات الموانئ، بل وحتى البنى التحتية البحرية الحيوية كخطوط الكابلات البحرية لنقل البيانات (Davenport 2020) وتبرز هنا إشكالية قانونية ذات أبعاد مركبة: فمن ناحية، يقتضي الأمن البحري في مفهومه المعاصر إطارًا قانونيًا قادرًا على التعامل مع المخاطر التقليدية وغير التقليدية على حد سواء. ومن ناحية أخرى، فإن النصوص الدولية وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ قد وضعت تنظيمًا للقرصنة البحرية التقليدية في أعالي البحار (محمد ٢٠١٦) دون أن تتناول بشكل مباشر الجرائم ذات الطبيعة السيبرانية التي تتسم بخصائص تختلف عن أعمال العنف المادي المعتادة في البحر (Klein 2011) وهو ما دفع جانبًا من الفقه إلى التأكيد على وجود فراغ قانوني يستدعي إما إعادة تفسير النصوص القائمة أو ابتكار قواعد دولية جديدة تستوعب المستجدات الرقمية (Guilfoyle 2009) ومن ثم، فإن هذا المبحث يهدف إلى بيان الطبيعة القانونية للأمن البحري من خلال تحديد أساسه في القانون الدولي، ثم الانتقال إلى تحليل الطبيعة القانونية للقرصنة الإلكترونية باعتبارها تهديدًا ناشئًا يتقاطع مع القانون البحري التقليدي والقانون الدولي للأمن السيبراني، وصولًا إلى استخلاص مدى الحاجة لتطوير نظام قانوني أكثر شمولًا يتلاءم مع طبيعة المخاطر المعاصرة. وذلك من خلال المطالبين التاليين: **المطلب الأول: مفهوم الأمن البحري وتطوره في القانون الدولي. المطلب الثاني: الطبيعة القانونية للقرصنة الإلكترونية ضد السفن التجارية.**

### المطلب الأول مفهوم الأمن البحري وتطوره في القانون الدولي

يمثل الأمن البحري أحد المفاهيم الجوهرية في النظام القانوني الدولي المعاصر، باعتباره يعكس الأهمية الاستراتيجية للبحار والمحيطات في التجارة العالمية واستغلال الموارد الطبيعية. وقد تزايد الاهتمام بهذا المفهوم مع اتساع نطاق التهديدات التي تواجه البحار، سواء تلك المرتبطة بالأنشطة غير المشروعة كالإرهاب والقرصنة والتخريب، أو تلك الناتجة عن تحديات بيئية وبشرية تؤثر في استقرار النظام البحري العالم (محمد 2023) كما أن تطور مفهوم الأمن البحري جاء نتيجة لتغير طبيعة المخاطر البحرية وتداخلها مع قضايا الأمن الدولي، بحيث لم يعد مقتصرًا على حماية الملاحة فقط، بل أصبح يشمل أبعادًا اقتصادية وبيئية وسياسية. ومن ثم، فإن دراسة الإطار القانوني لهذا المفهوم تقتضي الوقوف على مختلف التعريفات التي تناولته، وتحليل الجهود الدولية المبذولة لتأطيره، فضلًا عن بيان التباين بين المستوى النظري الذي يسعى إلى صياغة تعريف جامع، والمستوى العملي الذي يرتبط بالسياسات السيادية للدول وتعاونها الثنائي أو الجماعي (Rahman 2009) وبناءً على ذلك، فإن هذا المطلب يسعى إلى توضيح المعنى القانوني للأمن البحري، مع إبراز تطوره في ضوء التحولات التي عرفها القانون الدولي للبحار، والجهود التي بذلتها الاتفاقيات الدولية من أجل وضع أسس عملية لمواجهة التحديات البحرية الراهنة.

**أولاً: مفهوم الأمن البحري.** عند محاولة صياغة معنى شامل للأمن البحري، يتبين أنه ليس مجرد حماية الملاحة الدولية من القرصنة أو السطو المسلح، بل هو منظومة أوسع تشمل حماية البيئة البحرية من التلوث، وضمان الاستخدام المستدام للموارد، ومكافحة الأنشطة غير المشروعة مثل التخريب والهجرة غير النظامية، إضافة إلى التصدي للأعمال الإرهابية في البحر [٦] وهذا الاتساع في المضمون يعكس طبيعة البحار باعتبارها فضاءً مشتركاً تتقاطع فيه مصالح الدول الاقتصادية والأمنية. ويلاحظ أن بعض الفقهاء (Kim 2019) جيميزون بين الأمن البحري و السلامة البحرية؛ فالأول يرتبط أساساً بالتهديدات ذات الطابع البشري (الجريمة المنظمة، الإرهاب، القرصنة)، بينما تنصرف الثانية إلى المخاطر الطبيعية والتقنية (العواصف، الحوادث، أعطال السفن). و هذا التمييز يساعد في توضيح الأبعاد القانونية والعملية لكل منهما.

ثانياً: التعريفات المتعددة لمفهوم الأمن البحري

إن مقارنة مفهوم الأمن البحري تكشف عن تنوع كبير في التعريفات المطروحة في الفقه والممارسات الدولية، وهو تنوع يعكس البعد السياسي والأيدولوجي الذي يطبع هذا المفهوم ويجعل صياغته النهائية مسألة جدلية. فالبعض ينظر إلى الأمن البحري بوصفه ضرورة استراتيجية لضمان مستقبل المحيطات والبحار، باعتبارها أساس الازدهار الاقتصادي العالمي ومصدراً رئيسياً للطاقة والموارد (محمد 2023) بينما يراه آخرون في صورة إطار لحماية استقرار النظام الدولي عبر صون حرية الملاحة وضبط الأنشطة غير المشروعة في أعالي البحار. ومن ناحية أخرى، يقدم اتجاه واسع تعريف الأمن البحري على أنه مجموع الإجراءات الحكومية والمؤسسية الرامية إلى مواجهة المخاطر التي تهدد المجال البحري، سواء كانت قرصنة، إرهاباً، أو تهريباً للبشر والمخدرات والأسلحة، إضافة إلى حماية البيئة البحرية من التلوث والاستغلال غير المشروع (2016) وهذا التعريف يبرز البعد الوقائي والاستباقي للأمن البحري، إذ لا يقتصر على رد الفعل وإنما يشمل التدابير المسبقة لردع التهديدات. وتذهب بعض الدراسات إلى تعريفه باعتباره مزيجاً من التدابير الوقائية والاستجابات العملية لحماية الموارد البحرية وضمان الاستدامة البيئية (الدراسات الكندية حول الأمن البحري، وهو منظور يضع الأمن البحري في قلب التنمية المستدامة، ويؤكد أن التهديدات البحرية لم تعد أمنية فقط بل باتت بيئية واقتصادية واجتماعي (Urbanski 2009) وفي هذا السياق، يطرح الأكاديميون تصوراً أشمل يربط الأمن البحري بالأنظمة القانونية، والتدابير الأمنية، وحماية البيئة، والتنمية الاقتصادية، بما يجعله مفهوماً متعدد الأبعاد يتجاوز حدود المقاربة الأمنية الضيقة (أولموذ 2021) وهذا التنوع المفاهيمي يعكس طبيعة التحديات التي يطرحها البحر كمجال مشترك ومعقد في آن واحد ومن المهم التمييز هنا بين الأمن البحري و السلامة البحرية: فالأول يركز على التهديدات الناجمة عن الأفعال البشرية، مثل الإرهاب والقرصنة والتهريب، بينما ترتبط السلامة البحرية بالمخاطر الطبيعية والتقنية، كالعواصف، والحوادث، وأعطال السفن. و هذا التمييز يساعد على وضع إطار أوضح للسياسات الأمنية والبيئية المتبعة على الصعيدين الوطني والدولي وعلى الرغم من تعدد هذه التعريفات، إلا أن القاسم المشترك بينها هو أن الأمن البحري يستهدف ضمان حرية الملاحة، وحماية الموارد البحرية، والتصدي للأنشطة غير المشروعة، بما يحقق التوازن بين اعتبارات السيادة الوطنية ومتطلبات التعاون الدولي (أولموذ 2021) **خلاصة القول:** أن غياب تعريف قانوني موحد للأمن البحري لا يعكس قصوراً نظرياً بقدر ما يعكس الطبيعة المركبة للمجال البحري ذاته. فالتباين بين التصورات المطروحة يرتبط باختلاف أولويات الدول: فالدول الساحلية تميل إلى التركيز على حماية مياها الإقليمية ومواردها، بينما تعطي القوى الكبرى أولوية لضمان حرية الملاحة في الممرات الاستراتيجية. ومن ثم، فإن هذا الغموض قد يتحول من نقطة ضعف إلى مرونة إيجابية تسمح بصياغة حلول توافقية حسب كل تهديد وظرف جغرافي. ويرى الباحث: أن مفهوم الأمن البحري لا يمكن النظر إليه كتعريف جامد أو إطار نظري معزول، بل يجب التعامل معه باعتباره بناءً مركباً متغيراً يتأثر بالتحولات السياسية والاقتصادية والتكنولوجية. فالمعطيات الدولية تشير إلى أن الأمن البحري لم يعد محصوراً في مجرد حماية الملاحة أو التصدي للقرصنة التقليدية، وإنما صار يشمل حماية البيئة البحرية، مواجهة الهجمات غير الشرعية، مكافحة الإرهاب البحري، منع التلوث والاستغلال غير المشروع للموارد الطبيعية، وكذلك مواجهة القرصنة الإلكترونية التي تستهدف السفن والبنى التحتية البحرية. ونلاحظ أن التعريفات التي عرضها الفقه الدولي تتراوح بين المفهوم الضيق الذي يربط الأمن البحري بالجانب العسكري وحماية السفن من الهجمات، والمفهوم الواسع الذي يدمج بين الأبعاد الأمنية والاقتصادية والبيئية والإنسانية. ومن هنا أرى أن المعيار الأكثر شمولاً هو الذي يربط بين هذه الأبعاد مجتمعة، لأن أي قصور في أحدها قد ينعكس سلباً على استقرار النظام البحري الدولي ككل. كما أنني أرى أن التمييز بين الأمن البحري والسلامة البحرية - كما يطرحه بعض الباحثين - هو تمييز مهم من الناحية النظرية، لكنه في التطبيق العملي يظل متداخلاً، لأن الخطر البشري (كالإرهاب أو القرصنة) قد يقود إلى كوارث بيئية، والعكس صحيح. وبالتالي فإن المقاربة التكاملية هي الأجدر في تحديد معالم الأمن البحري المعاصر. إضافة إلى ذلك، فإن التجارب الدولية توضح أن غياب تعريف موحد للأمن البحري يترك فراغاً قانونياً تستغله بعض الدول أو الجماعات الإجرامية، مما يفرض ضرورة العمل على صياغة تعريف قانوني دولي جامع يحقق التوازن بين مقتضيات السيادة الوطنية من جهة، ومتطلبات التعاون الدولي من جهة أخرى، خاصة في ظل الطبيعة العابرة للحدود للتهديدات البحرية

### المطلب الثاني الطبيعة القانونية للقرصنة الإلكترونية ضد السفن التجارية

مع التحولات التكنولوجية الهائلة التي يشهدها العالم، أصبح القطاع البحري واحداً من أكثر القطاعات اعتماداً على النظم الرقمية في تشغيل السفن وإدارة الموانئ وحركة البضائع. هذا الاعتماد خلق نوعاً جديداً من المخاطر، يتمثل في القرصنة الإلكترونية أو ما يُعرف بـ Cyber Piracy، حيث تستهدف الهجمات السيبرانية أنظمة الملاحة والاتصالات والتحكم في السفن التجارية، مما قد يؤدي إلى تعطيل حركتها أو توجيهها عن مسارها أو حتى السيطرة عليها عن بُعد. وتثير هذه الظاهرة إشكاليات قانونية عميقة تتعلق بمدى خضوعها لأحكام القانون الدولي البحري، وبالأخص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، فضلاً عن القوانين الدولية لمكافحة الجريمة السيبرانية.

أولاً: مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ شكّلت اتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام ١٩٥٨ أول محاولة دولية لتقنين القواعد الخاصة بمكافحة القرصنة. وقد نصّت المادة (١٥) (اتفاقية جنيف لأعالي البحار، ١٩٥٨، المادة ١٥) (اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958) منها على أن القرصنة تتحقق إذا قام أشخاص على ظهر سفينة أو طائرة خاصة في أعالي البحار بأعمال عنف أو احتجاز أو سلب موجهة ضد سفينة أو طائرة أخرى، أو ضد الأشخاص والأموال الموجودة عليها، متى كان ذلك بدافع شخصي ولأغراض خاص (بشير 1979). وبذلك يظهر أن الاتفاقية لم تقدّم تعريفاً شاملاً للقرصنة، وإنما اعتمدت على تعداد صور من الأفعال التي يمكن أن تندرج ضمنها، مثل العنف غير المشروع والسطو المسلح والاحتجاز. ويلاحظ على هذا التعريف أنه جاء شكلياً وضيّقاً، لأنه ربط الجريمة بشرطين أساسيين: أن تقع في أعالي البحار، وأن تكون من أجل مكاسب خاصة، وهو ما جعلها غير قادرة على استيعاب الأشكال المستحدثة للقرصنة كالإرهاب البحري أو الاعتداءات ذات البعد السياسي (أبو هيف 1968). وهذا القصور فتح الباب أمام الدول لتفسير النصوص وفقاً لاعتبارات سيادتها ومصالحها الاستراتيجية، مما أدى إلى تفاوت في التطبيق الدولي وأضعف من فعالية الاتفاقية في مواجهة الظاهرة.

ثانياً: تعريف القرصنة وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢.

إذا كانت اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ قد اكتفت بتحديد صور القرصنة من خلال المادة (١٥)، فإن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ جاءت أكثر شمولاً ودقة في المادة (١٠١)، حيث عرّفت القرصنة بأنها: أي عمل غير مشروع من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يُرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويوجّه ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد الأشخاص أو الأموال الموجودة على متنها في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية أي دولة (محمد 1996). ويلاحظ أن تعريف اتفاقية ١٩٨٢ قد حافظ على الجوهر الذي ورد في جنيف ١٩٥٨، لكنه توسع في عدة نقاط:

١- إدخال الطائرات ضمن نطاق النص، باعتبارها وسيلة محتملة لارتكاب أعمال القرصنة.

٢- تأكيد شرط الأعالي أو خارج الولاية الوطنية، مما يستبعد الجرائم التي تقع في المياه الإقليمية من وصف القرصنة، ويتركها للاختصاص الداخلي للدولة الساحلية.

٣- الاستمرار في اشتراط الدافع الخاص (المكاسب الشخصية)، وهو ما يضيق من نطاق التعريف ويستبعد الهجمات ذات الطابع السياسي أو الإرهابي، رغم أنها قد تحمل نفس خطورة أعمال القرصنة التقليدية. ومن ثم، فإن التطوير الذي جاء في نص ١٩٨٢ لم يُعالج بصورة كاملة الثغرات الجوهرية، خصوصاً مع استبعاد الأعمال ذات الأهداف السياسية أو الإرهابية من وصف القرصنة، وهو ما دفع المجتمع الدولي إلى البحث عن صيغ جديدة في اتفاقيات لاحقة، مثل اتفاقية روما ١٩٨٨ الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الملاحة البحرية (أبو الخير 2009) وفي ضوء القصور الذي شاب تعريف القرصنة في اتفاقية جنيف ١٩٥٨ واتفاقية قانون البحار ١٩٨٢، ظهرت الحاجة إلى اتفاقيات أكثر حداثة تستوعب أشكال التهديد الجديدة. فجاءت اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ لتسد هذه الفجوة، حيث لم تكف بتحديد الأفعال ذات الطبيعة التقليدية، بل وسّعت نطاق التجريم ليشمل أي عمل غير مشروع موجه ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية، مثل: الاستيلاء غير المشروع على السفن، أو الاعتداء على الأشخاص والأموال الموجودة على متنها، أو استخدام السفينة كوسيلة لارتكاب أعمال عدائية (سلطان 1970) كما أن الميزة الجوهرية في هذه الاتفاقية أنها لم تقيد الجريمة بشرط "الأعالي" فقط، بل امتدت لتشمل الأفعال التي تقع في المياه الإقليمية، مما وفر حماية أوسع للملاحة الدولية. كما أنها لم تشترط الدافع الخاص أو المكاسب المادية، بل اعتبرت كل عمل غير مشروع يُهدد أمن الملاحة البحرية جريمة تستوجب العقاب، وهو ما سمح بتضمين صور الإرهاب البحري ضمن نطاقها (المريخي 2005). ورغم ذلك، لم تُفلح الاتفاقية تماماً في معالجة جميع التحديات؛ إذ ظل بعض النقاد يشيرون إلى أن نصوصها تقتصر على تعريف محدد للقرصنة الإلكترونية أو الجرائم السيبرانية المرتبطة بالملاحة البحرية، وهو ما برز مع التطور التكنولوجي واعتماد السفن على الأنظمة الرقمية في تشغيلها وتوجيهها. ويرى الباحث: أن الجهود التشريعية منذ اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ مروراً باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ وصولاً إلى اتفاقية روما ١٩٨٨ قد شكّلت تطوراً تدريجياً في محاولة ضبط هذه الجريمة. ومع ذلك، يمكن القول إن هذه الاتفاقيات ركّزت بدرجة أكبر على الأبعاد التقليدية للقرصنة، كالسطو المسلح والاستيلاء على السفن، في حين لم تستوعب بالقدر الكافي التحولات الحديثة التي أفرزها التطور التكنولوجي والرقمي. كما أن معالجة القرصنة اليوم تستوجب إعادة النظر في التعريفات القانونية بحيث لا تُقصر على الجانب الشكلي أو المكاسب المادية، بل تشمل صوراً أكثر تعقيداً، مثل القرصنة الإلكترونية والهجمات السيبرانية ضد أنظمة الملاحة والتحكم في السفن التجارية. فغياب تعريف جامع وموحد يخلق مساحة واسعة للتأويلات المتباينة، ويُضعف من فاعلية التعاون الدولي. ونلاحظ أن الاتفاقيات القائمة، وإن نجحت في توسيع نطاق التجريم وحماية سلامة الملاحة، إلا أنها تقتصر على آلية إلزامية فعالة للتنفيذ، حيث تبقى

مسألة الملاحقة والعقاب مرهونة بإرادة الدول وسيادتها الوطنية. ومن ثم، يوصي الباحث بضرورة إبرام بروتوكولات أو تعديلات جديدة تستوعب الجرائم الإلكترونية البحرية وتضع قواعد واضحة للتعاون الدولي في مجالي التسليم القضائي وتبادل المعلومات، بما يضمن تحقيق أمن بحري شامل يتماشى مع طبيعة التهديدات المعاصرة.

**ثالثاً: الرؤية الفقهية لمفهوم القرصنة البحرية.** عند محاولة ضبط مفهوم القرصنة في الفقه القانوني، نجد أن الآراء تنوعت بشكل يعكس اختلاف المنطلقات الفكرية أكثر مما يعكس تضاداً في الجوهر. ويمكن التمييز بين اتجاهات رئيسية تناولت هذه الجريمة، كل منها ركز على زاوية معينة: ١- **المدرسة التي تركز على البعد الشكلي:** وهذا التوجه يربط بين القرصنة وبين العناصر المادية البحتة للفعل، أي أنها لا تتحقق إلا بوجود سلوك قسري أو عنيف يُمارس في أعالي البحار من طرف أفراد لا يتمتعون بأي صفة رسمية أو تفويض قانوني. وبالتالي، فإن جوهر القرصنة عند هؤلاء لا يتجاوز حدود الفعل ذاته: العنف أو التهديد به، وقوعه خارج نطاق السيادة الوطنية، وغياب أي مسوغ قانوني له. غير أن هذه الرؤية تُعيد مفهوم القرصنة في إطار ضيق، إذ تستبعد كل ما يحدث في المياه الإقليمية من هذه الصفة، وتعتبره من اختصاص الدولة صاحبة السيادة (أبو الخير 2009).

٢- **المدرسة التي تعطي الأولوية للبعد الموضوعي:** على الجانب الآخر، هناك اتجاه يذهب إلى أن القرصنة لا تُعرف بمكانها فقط، بل بطبيعتها وغاياتها. فالاعتداء المسلح ليس سوى أحد أشكالها، لكنها قد تتحقق أيضاً بالتهرب أو التهديد أو الاحتجاز، طالما كان الهدف منها تحقيق منفعة خاصة. وهذا التصور يسمح بامتداد وصف القرصنة إلى مناطق بحرية أخرى خارج الإقليم، كالمناطق الاقتصادية الخالصة، ويجعلها أكثر شمولاً في مواجهة التطورات الحديثة التي تجاوزت الشكل التقليدي للجريمة (الهوري 2010).

٣- **النظرة الفقهية الدولية الحديثة:** في الدراسات الغربية والدولية المعاصرة، يُنظر إلى القرصنة باعتبارها أقرب إلى "قطع الطريق البحري"، أي أنها ليست فقط أعمال عنف في أعالي البحار، بل جريمة تهدد أمن الملاحة الدولية أينما وقعت، طالما كانت تستهدف مصالح خاصة للقراصنة. بعض هذه التعريفات توسع النطاق ليشمل أي مساحة خارج السيطرة المباشرة للدول، وهو ما يعكس إدراكاً للتغيرات العملية، حيث أن معظم عمليات القرصنة في العقود الأخيرة تحدث قرب السواحل أو في الممرات المائية الحيوية (المريخي 2005) و يبدو واضحاً أن الاختلاف بين المدارس يعود إلى سؤال جوهرى: هل الغرض من التعريف هو تقييد التدخل الدولي وحماية سيادة الدول (كما يميل الاتجاه الشكلي) أم هو تعزيز الأمن الجماعي للملاحة العالمية (كما يذهب الاتجاه الموضوعي)؟ وبالنظر إلى التحديات المستجدة، لا سيما القرصنة الإلكترونية ضد السفن التجارية، فإن الاتجاه الموضوعي يوفر أرضية أكثر مرونة وقابلية للتطبيق. فهو تعريف ديناميكي، يتماشى مع الطبيعة المتغيرة للجريمة، ويستطيع استيعاب الوسائل المستحدثة التي لم تكن واردة في الأذهان عند صياغة التعريفات التقليدية. **خاتمة المبحث:** يتضح مما سبق أن كلاً من الأمن البحري والقرصنة الإلكترونية يمثلان جانبيين متداخلين في إطار القانون الدولي للبحار؛ فالأول يقوم على حماية الممرات البحرية وضمان سلامة التجارة الدولية، بينما الثاني يُجسد التحديات الجديدة التي تهدد هذه الحماية بفعل التطور التكنولوجي واتساع الاعتماد على النظم الرقمية في تشغيل السفن التجارية. لقد بينت الدراسة أن مفهوم الأمن البحري ليس ثابتاً أو جامداً، بل يتأثر بالتحولات السياسية والاقتصادية والتكنولوجية، وهو ما جعله يتطور من مجرد حماية السفن والموانئ إلى مظلة واسعة تشمل مكافحة الإرهاب البحري، والتهريب، والتلوث، والجرائم المنظمة عابرة الحدود. وفي المقابل، كشفت النصوص الدولية القديمة، مثل اتفاقية جنيف لقانون أعالي البحار، عن قصور في وضع تعريف جامع لجريمة القرصنة، الأمر الذي فتح المجال أمام اجتهادات الفقه لتأصيل مفاهيم أكثر شمولاً، سواء في الاتجاه الشكلي أو الموضوعي. ومن خلال ذلك يمكن القول إن الإطار القانوني التقليدي أصبح غير كافٍ للتعامل مع صور القرصنة المستحدثة، خاصة الإلكترونية منها، وهو ما يستدعي تطوير آليات قانونية أكثر مرونة تستوعب التحولات التقنية التي غيرت طبيعة المخاطر البحرية.

## المبحث الثاني الإطار القانوني الدولي لمكافحة القرصنة الإلكترونية

**تمهيد:** لم يعد التهديد البحري مقصوراً على القراصنة الذين يحملون السلاح في أعالي البحار، بل أصبح يتخذ اليوم أشكالاً غير مرئية وأكثر خطورة تتمثل في الهجمات السيبرانية. فقد أظهرت حوادث فعلية - مثل اختراق أنظمة الملاحة في بعض السفن التجارية، وتعطيل الموانئ العالمية كما حدث في هجوم "توت بيتيا" الذي أصاب شركات شحن كبرى - أن المجال البحري بات رهينة أدوات رقمية عابرة للحدود لا تُواجه بالمدافع أو الدوريات البحرية، وإنما بالقدرة على التحكم في البيانات والبنية التكنولوجية. ورغم أن القانون الدولي كان سبباً في تنظيم جريمة القرصنة عبر اتفاقية جنيف لعام ١٩٥٨ ثم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، إلا أن هذه النصوص كُتبت في زمن لم يكن يتصور طبيعة التهديدات الرقمية. فهي حصرت الجريمة في أفعال العنف المسلح والسطو المادي، وتجاهلت تماماً البعد السيبراني الذي قد يشل حركة الملاحة العالمية دون

طلقة واحدة. ومن هنا يظهر التناقض: إطار قانوني تقليدي صلب في مواجهة جريمة مرنة ومتغيرة. وبناءً عليه، فإن دراسة الإطار القانوني الدولي لمكافحة القرصنة الإلكترونية تقتضي مقارنة مزدوجة: **المطلب الأول**: تحليل التنظيم الدولي التقليدي للقرصنة وأثره المحدود في مواجهة التهديدات الإلكترونية. **المطلب الثاني**: إبراز أوجه القصور في هذا التنظيم، مع مناقشة الحلول المقترحة من الفقه والهيئات الدولية لتطوير نظام قانوني قادر على مواكبة المخاطر السيبرانية التي تستهدف السفن التجارية.

### المطلب الأول تحليل التنظيم الدولي التقليدي للقرصنة وأثره المحدود في مواجهة التهديدات الإلكترونية

اعتمد المجتمع الدولي، منذ منتصف القرن العشرين، على منظومة قانونية تهدف إلى مكافحة القرصنة باعتبارها تهديدًا مباشرًا للملاحة البحرية والتجارة الدولية. وقد شكّلت اتفاقية جنيف لقانون أعالي البحار لعام ١٩٥٨ نقطة البداية في هذا السياق، إذ نصّت مادتها (١٥). اتفاقية جنيف لأعالي البحار (1958). على صور محددة للأفعال التي تُعتبر قرصنة، كالاعتداء المسلح أو الاستيلاء غير المشروع على السفن. ثم عززت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢ هذا الإطار عبر المواد (١٠٠-١٠٧)، حيث ألزمت الدول بالتعاون الدولي لقمع القرصنة، وأقرت مبدأ الولاية العالمية الذي يمنح أي دولة الحق في ملاحقة القرصنة بغض النظر عن جنسيتهم أو جنسية السفينة المعتدى عليها غير أن هذا التنظيم، على أهميته، يظل تقليدياً في جوهره، إذ بُني على افتراض أن القرصنة فعل مادي يعتمد على العنف المباشر في أعالي البحار. وقد ترتب على ذلك عدة إشكاليات في مواجهة التهديدات الإلكترونية:

أولاً: **قصور المفهوم التقليدي**. لقد ارتكزت اتفاقية جنيف (١٩٥٨) والأمم المتحدة لقانون البحار (١٩٨٢) على فكرة أن القرصنة فعل إجرامي يقوم أساساً على العنف المادي ضد الأشخاص أو الممتلكات في البحر. هذا التوصيف الضيق قد يكون منطقيًا في مرحلة كان التهديد فيها يتمثل في هجوم مسلح أو استيلاء بالقوة على السفن. غير أن التطورات التكنولوجية أفرزت أنماطاً مختلفة تمامًا من التهديدات، أبرزها الهجمات الإلكترونية التي تُمارس دون الحاجة إلى السلاح أو المواجهة المباشرة (أبو الخير 2009). فالقرصان الإلكتروني قادر، من خلال حاسوب متصل بالشبكة، على تعطيل نظام الملاحة (GPS) أو شل غرفة التحكم الآلي للسفينة أو حتى توجيهها إلى مسارات غير آمنة. هذه الأفعال قد تُحدث خسائر بشرية ومادية تفوق ما ينجم عن الهجوم التقليدي، لكنها لا تندرج في إطار "العنف المادي" بالمعنى الضيق للنصوص. وبالتالي، فإن الاقتصار على هذا المفهوم التقليدي يجعل الإطار القانوني الحالي عاجزاً عن توصيف الجريمة بدقة ويترك ثغرات قانونية يستغلها الجناة للإفلات من المسؤولية (بشير 1979).

ثانياً: **الحد الجغرافي الضيق**. قيدت الاتفاقيتان نطاق القرصنة بمسرح محدد هو أعالي البحار، وذلك استناداً إلى أن الدول تملك صلاحيات كاملة في مياهها الإقليمية وبالتالي فهي المسؤولة عن الجرائم الواقعة فيها. لكن هذا التحديد لم يعد ملائماً في العصر الرقمي. فالواقع يُظهر أن الهجمات الإلكترونية ليست مرتبطة بمكان مادي محدد: قد تُنفذ ضد سفينة في ميناء دولي أو داخل المناطق الاقتصادية الخالصة، وهي مناطق تتداخل فيها الاختصاصات بين الدول الساحلية والدول الأخرى (محمد 1996) بل إن بعض الهجمات يمكن أن تبدأ حتى قبل إبحار السفينة، عبر اختراق أنظمة الحجز أو قواعد بيانات الشحن في الموانئ. إذن، فإن حصر مفهوم القرصنة في أعالي البحار يؤدي عملياً إلى إقصاء عدد كبير من الحالات الواقعية من نطاق الحماية، وهو ما يتعارض مع الهدف الأساسي لهذه الاتفاقيات المتمثل في ضمان الأمن البحري العالمي (المريخي 2005).

ثالثاً: **غياب البعد التكنولوجي**. يتمثل أخطر أوجه القصور في أن الاتفاقيات لم تتضمن أي إشارة إلى التقنيات الرقمية أو الفضاء السيبراني. فالمشرع الدولي في خمسينيات وثمانينيات القرن الماضي لم يكن يتصور أن أنظمة الملاحة أو الاتصالات قد تتحول إلى أهداف مباشرة للهجوم. وهذا الصمت التشريعي يخلق مشكلة مزدوجة: فمن ناحية، لا يوجد إطار نصي واضح يُمكن الدول من ملاحقة الجرائم الإلكترونية البحرية تحت وصف القرصنة؛ ومن ناحية أخرى، فإن أي محاولة لإخضاع هذه الأفعال للنصوص القائمة تظل مجرد تأويل موسع يفنر إلى المشروعية القانونية ويهدد بمبدأ الأمن القانوني. والنتيجة أن القرصنة الإلكترونية تظل في منطقة رمادية قانونية، لا هي داخلة ضمن القرصنة التقليدية، ولا لها تنظيم دولي مستقل، وهو ما يضعف القدرة الجماعية للدول على مكافحتها ويترك السفن التجارية عرضة لهجمات متزايدة التعقيد. ويرى الباحث: أن التنظيم الدولي التقليدي للقرصنة، رغم أهميته التاريخية في ترسيخ التعاون الدولي والولاية العالمية، لم يعد كافياً لمواجهة التهديدات المستحدثة. فتعريف القرصنة على أساس "العنف المادي" لم يعد يعكس حقيقة المخاطر الراهنة، حيث إن القرصنة الإلكترونية قادرين على شل حركة سفينة كاملة أو تغيير مسارها دون إطلاق رصاصة واحدة. كما أن قصر نطاق الجريمة على أعالي البحار يتجاهل الطبيعة العابرة للحدود للهجمات السيبرانية، التي قد تُنفذ من قارات أخرى ضد سفن في الموانئ أو حتى وهي قيد الإنشاء. كما أن الإصرار على استبقاء المفهوم التقليدي دون تطويره يعكس

نوعاً من الجمود التشريعي الذي يضر بفاعلية القانون الدولي. فالاتفاقيات الدولية الكبرى، وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، ينبغي أن تُستكمل ببروتوكولات أو تعديلات جديدة تراعي الأبعاد التكنولوجية للجريمة، بما يضمن أن النظام القانوني الدولي يظل قادراً على تحقيق غايته الأساسية: حماية الأمن البحري. ولذلك نرى أن تجاوز قصور التنظيم التقليدي لا يتحقق بمجرد التفسير الموسع للنصوص القائمة، بل يتطلب تحركاً تشريعياً دولياً واضحاً. ويمكن في هذا الإطار اعتماد أحد مسارين:

١- إدخال تعديل على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، بحيث تُضاف مادة تُدرج "القرصنة الإلكترونية" ضمن الأفعال المجرمة، مع تعريف دقيق يحدد أركانها المادية والمعنوية.

٢- إبرام بروتوكول دولي مكمل يختص بمكافحة الهجمات السيبرانية البحرية، على غرار البروتوكولات التي أُضيفت إلى اتفاقيات جنيف، بحيث يتضمن آليات تعاون، وتبادل معلومات، وبناء قدرات تقنية للدول النامية. ويعتبر الباحث أن المسار الثاني (البروتوكول المستقل) أكثر واقعية من حيث القبول الدولي، لأنه يتيح للدول التكيف مع التحديات الجديدة دون الحاجة إلى إعادة فتح نصوص الاتفاقية الأم.

### المطلب الثاني الحلول المقترحة والمبادرات الدولية لمكافحة القرصنة الإلكترونية البحرية

أثبت الواقع العملي أن النصوص التقليدية لمكافحة القرصنة البحرية تقف عاجزة أمام التحديات السيبرانية الحديثة، إذ صيغت في زمن لم يكن يتصور فيه المشرع الدولي أن تتحول أنظمة الملاحة والاتصالات إلى هدف رئيسي للهجمات. هذا التغير الجذري في طبيعة المخاطر أفرز إشكالية محورية: كيف يمكن للقانون الدولي أن يستجيب لمخاطر لم تُدرج في بنيته الأصلية؟ وهل يكفي اللجوء إلى التفسير الموسع للنصوص القائمة، أم أن الحاجة باتت ملحة إلى إطار قانوني جديد يستوعب التحولات التكنولوجية؟ وتتفرع عن هذه الإشكالية عدة تساؤلات عملية: هل يمكن اعتبار السيطرة الرقمية على السفن نوعاً من "العنف" بالمعنى القانوني التقليدي؟ وما جدوى الإبقاء على شرط وقوع الجريمة في "أعالي البحار" بينما الهجمات السيبرانية تنفذ عبر شبكات عابرة للحدود دون ارتباط بمكان مادي محدد؟ ثم، هل يكفي الاعتماد على التزامات عامة بالتعاون، أم أن الأمر يتطلب بروتوكولات متخصصة ومعايير تقنية دقيقة تواكب التطور الرقمي؟ لقد كشفت محاولات الإجابة عن هذه التساؤلات عن اتجاهين أساسيين في الفقه والممارسة الدولية: الأول يميل إلى تفسير مرن للنصوص القائمة، بما يسمح باستيعاب التهديدات الإلكترونية تحت مظلة القواعد الحالية، وإن كان ذلك على حساب اليقين القانوني. أما الاتجاه الثاني فيرى أن الاستجابة الحقيقية تكمن في تطوير حلول مبتكرة وبروتوكولات جديدة، تُغلق الفجوة التشريعية القائمة وتضمن حماية أكثر واقعية للسفن التجارية في العصر الرقمي.

أولاً: التفسير الموسع للنصوص القائمة ذهب بعض الفقهاء إلى إمكانية استيعاب القرصنة الإلكترونية في ظل التعريف التقليدي عبر تفسير موسع لمفهوم "أعمال العنف". فالهجوم الإلكتروني الذي يؤدي إلى تعطيل السفينة أو تغيير مسارها بالقوة الرقمية يمكن أن يُعتبر، وفق هذا الاتجاه، شكلاً من أشكال العنف غير المشروع (الهوري 2010). لكن هذا الطرح يواجه انتقاداً جوهرياً، إذ يفترق إلى اليقين القانوني ويعتمد على الاجتهاد أكثر من النصوص الصريحة. كما أن التوسع في التفسير قد يفتح الباب أمام اختلافات واسعة في التطبيق بين الدول، وهو ما يتعارض مع هدف توحيد القواعد الدولية.

ثانياً: تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982) يرى جانب من الفقه أن الحل الأمثل يتمثل في تعديل نصوص الاتفاقية لتشمل القرصنة الإلكترونية بشكل صريح، سواء عبر إدخال تعريف جديد أو توسيع نطاق المواد (١٠٠-١٠٧) بحيث تغطي الاعتداءات الرقمية على السفن (اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982) وهذا الاتجاه يعزز من قوة الإطار القانوني الدولي، لأنه يُدرج القواعد المستحدثة داخل الصك الأم الذي يمثل المرجع العالمي لقانون البحار، وبذلك يضمن وحدة المفاهيم ويُغلق الباب أمام الاجتهادات المتباينة في التطبيق (الشرفي 2009) وتكمن وظيفة هذا الحل في توفير قاعدة قانونية واضحة وملزمة لجميع الدول، ما يساهم في تنسيق الجهود الدولية في مواجهة الهجمات السيبرانية البحرية، ويمنح الأطراف المتضررة أساساً قانونياً لملاحقة القرصنة إلكترونياً، بدل الاعتماد على التأويل أو الاجتهادات الوطنية غير المتسقة (المريخي 2005) غير أن هذا الحل يصطدم بعقبات كبيرة، أهمها تعقيد إجراءات تعديل الاتفاقية، وضرورة الحصول على توافق واسع بين أكثر من ١٦٠ دولة طرف، وهو أمر شديد الصعوبة نظراً لاختلاف المصالح بين الدول البحرية الكبرى والدول النامية أو غير الساحلية. فضلاً عن ذلك، فإن فتح الاتفاقية للتعديل قد يشكل سابقة خطيرة تُربك التوازن الدقيق الذي تحقق بعد مفاوضات استمرت ما يقرب من عشر سنوات، مما قد يدفع بعض الدول إلى إعادة طرح قضايا حساسة مثل ترسيم الحدود البحرية، واستغلال الموارد الطبيعية في الجرف القاري، وحرية الملاحة في الممرات الاستراتيجية (رزق 1992) ومن ثم، فإن هذا المسار، رغم وجاهته النظرية وأهميته من زاوية تحقيق الانسجام التشريعي، يظل خياراً غير واقعي

على المدى القريب. لكن وظيفته الأساسية تكمن في توضيح حدود الإطار القانوني التقليدي وإظهار الحاجة إلى بدائل أكثر مرونة وحدائية، مثل البروتوكولات الدولية المكملة أو المبادرات التقنية من المنظمات الدولية، لضمان حماية السفن التجارية من المخاطر السيبرانية بشكل فعال ومستدام. ثالثاً: اعتماد بروتوكول دولي مستقل للقرصنة الإلكترونية يتجه عدد من الفقهاء والدول إلى اعتبار إصدار بروتوكول دولي مستقل كحل عملي وواقعي لمواجهة التحديات الرقمية، بدلاً من محاولة تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ويهدف هذا البروتوكول إلى تحديد نطاق القرصنة الإلكترونية بدقة، ووضع تعريف شامل يميزها عن الجرائم المعلوماتية العامة، ويغطي جميع أشكال الاعتداء الرقمي على السفن، سواء كانت السيطرة على أنظمة الملاحة، تعطيل شبكات الاتصال، أو استهداف قواعد البيانات التشغيلية (محمد 1996). وتكمن وظيفة هذا البروتوكول في توفير قاعدة قانونية حديثة ومرنة قابلة للتكيف مع التطورات التقنية المستمرة، وتضمن حجية واضحة للتعاون الدولي، بما يشمل التبادل الفوري للمعلومات، وتنسيق التحقيقات والملاحقة القضائية بين الدول، ودعم الدول النامية بالخبرات والتقنيات اللازمة لمواجهة الهجمات السيبرانية. ويتميز هذا الحل عن تعديل الاتفاقية بأنه لا يتقل كاهل الاتفاقية الأصلية، ويتيح للدول العمل ضمن إطار جديد دون الحاجة إلى إعادة فتح نقاشات حول المواد التقليدية أو القضايا الحساسة الأخرى. كما أن البروتوكول يمكن أن يشمل آليات التحديث الدوري استجابة للتطور التكنولوجي، ما يضمن استمرار فاعلية النصوص دون الوقوع في حالة تقادم تشريعي (الهوري 2010). مع ذلك، يحتاج هذا الحل إلى إرادة سياسية دولية قوية وتوافق بين الأطراف الفاعلة لضمان تطبيقه الفعلي، خاصة أن القرصنة الإلكترونية تتجاوز الحدود الوطنية، وتستهدف مصالح اقتصادية وتجارية متنوعة. ومن ثم، فإن البروتوكول الدولي المستقل يمثل إطاراً متوازناً بين الواقعية العملية وضرورة استجابة القانون للتحديات الحديثة، ويضع الأساس لتعاون دولي أكثر فاعلية ومرونة مقارنة بالمسارات التقليدية.

رابعاً: المبادرات التقنية والتنظيمية من المنظمة البحرية الدولية والهيئات المتخصصة إلى جانب الحلول القانونية، برزت مجموعة من المبادرات التقنية والتنظيمية التي تقودها المنظمة البحرية الدولية (IMO) وهيئات متخصصة أخرى لمواجهة التهديدات السيبرانية البحرية. وتركز هذه المبادرات على تطوير معايير وإرشادات عملية لتأمين السفن التجارية ضد الهجمات الرقمية، مثل تعزيز أمن نظم الملاحة، تحديث بروتوكولات الاتصال، وتدريب الطواقم على التعامل مع الحوادث السيبرانية (رزق 1992) وتكمن وظيفة هذه المبادرات في سد الفجوة بين النصوص القانونية التقليدية والواقع العملي للهجمات السيبرانية، إذ توفر أدوات ملموسة للتعامل مع الهجمات في الوقت الفعلي، وتدعم الدول في تنفيذ الالتزامات القانونية القائمة أو الجديدة. كما تتيح للقطاع الخاص والسلطات البحرية تبادل المعلومات حول التهديدات، وتعزيز قدرة الاستجابة الجماعية، بما يقلل من الأضرار الاقتصادية ويحد من خطر تعطيل خطوط الشحن العالمية (غانم 1986) إضافة إلى ذلك، تعمل المبادرات على دمج المعايير التقنية مع القواعد القانونية الدولية، ما يتيح وجود إطار متكامل يجمع بين القانون والأمن الرقمي، ويحفز الدول على التزام موحد بالمعايير العالمية. ورغم أن هذه المبادرات لا تُعد تشريعاً ملزماً مثل البروتوكولات الدولية، إلا أنها تمثل آلية عملية ومرنة لتقليص مخاطر القرصنة الإلكترونية، وتؤسس لبيئة تعاونية بين جميع الأطراف المعنية.

## الخاتمة

يتضح من خلال ما سبق أن الأمن البحري لم يعد مفهوماً تقليدياً يقتصر على حماية الملاحة من أعمال القرصنة والسطو المسلح، بل أصبح إطاراً متعدد الأبعاد يتقاطع مع الأمن السيبراني في ضوء التطور التكنولوجي والاعتماد المتزايد على النظم الرقمية في تشغيل السفن وإدارة الموانئ. وقد أظهرت الدراسة أن القرصنة الإلكترونية تمثل تهديداً نوعياً يختلف في طبيعته عن القرصنة التقليدية التي نظمتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢، إذ إن النصوص الدولية القائمة لم تستوعب بالقدر الكافي هذه الظاهرة، الأمر الذي يكشف عن فجوة تشريعية تستلزم معالجة عاجلة. ومن ثم، فإن مواجهة القرصنة الإلكترونية البحرية تتطلب مقاربة شاملة تجمع بين تطوير القواعد القانونية الدولية، وتعزيز التعاون بين الدول، وإيجاد آليات فعالة لتبادل المعلومات وملاحقة مرتكبي الجرائم السيبرانية البحرية، بما يضمن التوازن بين حرية الملاحة وحماية الأمن البحري العالمي.

## أولاً: النتائج

- ١- أن مفهوم الأمن البحري اتسع ليشمل التهديدات التقليدية وغير التقليدية، ومنها القرصنة الإلكترونية.
- ٢- أن التعريفات الواردة في اتفاقية جنيف ١٩٥٨ واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢ جاءت قاصرة عن استيعاب الجرائم السيبرانية البحرية.
- ٣- أن اتفاقية روما لعام ١٩٨٨ وسّعت نطاق الحماية لكنها لم تقدم معالجة مباشرة للقرصنة الإلكترونية.
- ٤- أن الفقه الدولي يتباين بين المدرسة الشكلية والموضوعية في تعريف القرصنة، وهو ما انعكس على قصور الإطار القانوني القائم.

- ٥- أن القرصنة الإلكترونية تمثل تهديدًا متزايدًا للملاحة الدولية وللاقتصاد العالمي، نظرًا لاعتماد القطاع البحري على النظم الرقمية.
- ٦- أن غياب تعريف قانوني دولي موحد للقرصنة الإلكترونية يفتح الباب أمام تفسيرات متباينة ويُضعف من فاعلية التعاون الدولي.
- ٧- أن بطء تطور القواعد القانونية الدولية مقارنة بسرعة التطور التكنولوجي يعمق من الفجوة التشريعية القائمة.

### ثانياً: التوصيات

- ١- الدعوة إلى تعديل أو استحداث بروتوكول جديد لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار يستوعب الجرائم السيبرانية البحرية.
- ٢- صياغة تعريف قانوني دولي جامع للقرصنة الإلكترونية ضد السفن التجارية، يضمن وضوح التكيف القانوني.
- ٣- تعزيز التعاون الدولي في مجال تبادل المعلومات وملاحقة مرتكبي الجرائم السيبرانية البحرية عبر آليات جماعية.
- ٤- إدماج البعد السيبراني ضمن استراتيجيات الأمن البحري الوطنية والإقليمية.
- ٥- العمل على تطوير قواعد المسؤولية الدولية بما يسمح بإسناد الأفعال السيبرانية إلى مرتكبيها أو إلى الدول الداعمة لها.
- ٦- تشجيع التلاقي بين قواعد القانون الدولي للبحار والقانون الدولي للأمن السيبراني بما يضمن بناء إطار قانوني متكامل.
- ٧- ضرورة الإسراع في تطوير أطر تدريبية وتقنية متخصصة لرفع جاهزية الطواقم البحرية في مواجهة الهجمات السيبرانية.

### ثبت المصادر والمراجع

١. حسن، محمد مجدي محمد. (2019). الأمن البحري في القانون الدولي: دراسة في ضوء التهديدات غير التقليدية. دار النهضة العربية.
2. Davenport, T. (2020). Cybersecurity at Sea: The Legal Framework for Maritime Cybersecurity. Ocean Development & International Law, 51(3).
3. محمد، عاطف علي. (2016). القانون الدولي البحري: دراسة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢. دار الجامعة الجديدة.
4. Klein, N. (2011). Maritime Security and the Law of the Sea. Oxford University Press
5. Guilfoyle, D. (2009). Shipping Interdiction and the Law of the Sea. Cambridge University Press.
6. محمد، إسماعيل سعدي (2023) الأمن البحري: الإطار النظري والقانوني. مجلة الجامعة العراقية، ٦٣، (2).
7. Rahman, C. (2009). Concept of Maritime Security: A Strategic Perspective on Alternative Vision for Good Order and Security at Sea with Policy Implication for New Zealand. Research Online Journal Center for Strategic Studies.
8. Kim, S. K. (2019). Global Maritime Safety & Security Issues and East Asia. Brill Nijhoff.
9. Urbanski, J., et al. (2009). The Present and the Expected Changes in Maritime Safety, Security and Defense Functions. International Journal on Marine Navigation and Sea Transportation.
10. أولمود، نعيمة أحمد. (2021). الأمن البحري المشترك عن طريق مجلس التعاون لدول الخليج العربي. مجلة كلية الشريعة والقانون، ٣٦، (1). جامعة الجوف.
11. اتفاقية جنيف لأعالي البحار. (1958).
12. بشير، الشافعي محمد. (1979). القانون الدولي العام في السلم والحرب. دار الفكر العربي.
13. أبو هيف، علي صادق. (1968). القانون الدولي العام. منشأة المعارف.
14. محمد، حمدي حسن. (1996). القانون الدولي العام والعلاقات الدولية. القاهرة. دار النهضة العربية.
15. أبو الخير، محمد عطية. (2009). الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية (ط. ١). دار النهضة العربية.
16. سلطان، حامد، وراتب، عائشة، وعامر، صلاح الدين. (1970). القانون الدولي العام. دار النهضة العربية.
17. المريخي، سيف شاهين. (2005). القرصنة في الخليج العربي والبحر الأحمر. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية.
18. الهواري، عبد الله محمد (2010) القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي المكتب الجامعي الحديث في الإسكندرية
19. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. (1982).
20. الشرفي، علي حسن. (2009). الإرهاب والقرصنة البحرية. مكتبة الجيل الجديد في صنعاء
21. رزق، صالح يحيى. (1992). الحماية الجنائية للملاحة البحرية. دار النهضة العربية في القاهرة،
22. غانم، محمد حافظ. (1986). مبادئ القانون الدولي العام. مطبعة النهضة الجديدة.