مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: القرصنة البحرية: تعريفها، أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها
اسم الكاتب: د. عفيف حيدر، د. رامي لايقه، عبد العزيز حسون
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5779
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 19:17 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Maritime Piracy: Its Definition, Types And Differences From Other Similar Crimes

Dr. Afif Haider [*]
Dr. Rami Layka [**]
Abd alazeez Hassoun [***]

(Received 20 / 6 / 2022. Accepted 18 / 8 / 2022)

□ ABSTRACT □

The research deals with the crime of maritime piracy and its impact on both maritime safety and international maritime commercial transport operations maritime safety and international maritime commercial transport operations, it has significant repercussions on the security of maritime navigation. The research reviews the definition and definition of maritime piracy in general, From the point of view of international jurisprudence, with reference to the definitions of the most important international conventions, especially the United Nations Convention The United Nations Law of the Sea for the year 1982 in particular, in addition to shedding light on the elements and types of this crime, wit A review of the most important reasons and factors that helped the emergence, spread and exacerbation of the crime of maritime piracy, especially in The twenty-first century. The research also focuses on the efforts made by countries in combating the crime of maritime piracy to reduce them and prevent their spread,in addition to addressing the effects of this crime and its repercussions. The research reached many results:

1. The seriousness of the maritime piracy crime as it dates back to ancient time
2. The inadequacy of international conventions, especially the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982, in developing a comprehensive definition of all acts of maritime violence
3. The decrease in the military budget allocated to the development and modernization of the naval forces of some countries, which has contributed to the spread of the crime of maritime piracy.

Key words: Maritime piracy, international waters, the 1958 Geneva Convention on the High Seas, the 1982 Jamaica Convention.

[*]**Professor - The Department Of Economics And Planning, Faculty Of Economics, Tishreen University, Latakia, Syria.**
[**]**Assisstant Professor, Department Of Economics And Planning, Faculty Of Economics, Tishreen University, Latakia, Syria.**
[***]**Graduate Student (PHD), Department Of Economics And Planning, Faculty Of Economics, Tishreen University, Latakia, Syria.**

القرصنة البحرية: تعريفها، أنواعها واختلافها عن سائر الجرائم الأخرى المشابهة لها

الدكتور عفيف حيدر [*]
الدكتور رامي لايقه [**]
عبد العزيز حسون [***]

(تاريخ الإيداع 20 / 6 / 2022. قُبِل للنشر في 18 / 8 / 2022)

□ ملخّص □

يتناول البحث جريمة القرصنة البحرية وتأثيرها في كل من السلامة البحرية وعمليات النقل التجاري البحري الدولي، إذ لها تداعياتُ كبيرةٌ على أمن الملاحة البحرية. ويستعرض البحث التعريف بالقرصنة البحرية بشكلٍ عام وتعريفها من وجهة نظر الفقه الدولي مع التطرق للتعريفات التي جاءت بها أهم الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام 1982 بشكل خاصٍ، إضافةٍ إلى تسليط الضوء على أركان هذه الجريمة وأنواعها، مع استعراض أهم الأسباب والعوامل التي ساعدت على بروز جريمة القرصنة البحرية وانتشارها واستفحالها ولاسيما في القرن الواحد والعشرين. كما يركز البحث على الجهود المبذولة من قبل الدول في مكافحة جريمة القرصنة البحرية للحد منها والحيلولة دون انتشارها، إضافةً للتطرق لآثار هذه الجريمة وتداعياتها. وقد توصل البحث إلى العديد من النتائج كان من أهمها:

1. خطورة جريمة القرصنة البحرية كونها تعود إلى العصور القديمة.
2. قصور الاتفاقيات الدولية وعلى رأسها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 في وضع تعريف شامل لكافة أعمال العنف البحري.
3. انخفاض الميزانية العسكرية المخصصة لتطوير وتحديث القوات البحرية لدى بعض الدول، مما ساعد على انتشار جريمة القرصنة البحرية.

الكلمات المفتاحية: القرصنة البحرية، المياه الدولية، اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958، اتفاقية جامايكا للعام1982.

[*] **أستاذ، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**
[**] **مدرس، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**
[***] **طالب دراسات عليا (دكتوراه)، قسم الاقتصاد والتخطيط، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**

مقدمة:

تعد القرصنة البحرية تاريخياً من أقدم الجرائم التي عرفها وارتكبها الإنسان، وقد تزامن انتشار هذه الجريمة مع ارتياد الإنسان للبحار والمحيطات، واستخدامه لها كطريق من طرق الاتصال والانتقال. فقد استقر العرف الدولي منذ فترة طويلة على اعتبار القراصنة أعداءً للبشرية مع وجوب ملاحقتهم قضائياً، واعتبار ذلك أمراً يدخل ضمن الاختصاص القضائي لكل دولة تتمكن من القبض عليهم، تطبيقاً لمبدأ الاختصاص القضائي الدولي، والذي تم النص عليه في العديد من الاتفاقيات الدولية التي نظمت استخدام البحار من قبل الدول من أبرزها اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958، ومن بعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 والمعروفة اصطلاحاً باتفاقية جامايكا.

إذ إن القراصنة يجوبون البحار بحريةٍ واسعة، ويقومون بممارسة أعمال السلب والنهب ضد السفن بقوة السلاح دون أي اهتمام أو اكتراث بالقوانين والأنظمة الدولية من جهة، ودون مراعاة أو اعتبار لسيادة الدول التي يرتكبون أعمالهم الإجرامية في المياه القريبة والمحاذية لسواحلها من جهةٍ أخرى. إذاً غالباً ما يقومون بأعمالهم غير القانونية وغير المشروعة في المداخل الضيقة للبحار والمحيطات التي تستدعي حركة بطيئة من قبل السفن، حيث إن هذه الأماكن تمثل حركة تجارية نشطة، الأمر الذي يشكل تحدياً حقيقياً للجماعة الدولية بأكملها.

لكن في العصر الحديث وخصوصاً في بداية القرن الحادي والعشرين استفحلت هذه الجريمة واتسع نطاقها، الأمر الذي ترتب عليه اعتبار القرصنة البحرية من الجرائم الخطيرة التي باتت تشكل تهديداً جلياً وواضحاً للمجتمع الدولي، نظراً لما يترتب عليها من أضرار بالغة وتداعيات كبيرة تهدد حركة النقل البحري وسلامة التجارة الدولية، ومن ثم تأثيرها السلبي على مصلحة كافة الدول.

فقد أدت الزيادة في معدلات ارتكاب هذه الجريمة إلى تكثيف الجهود الدولية للعمل على مكافحتها والتخفيف من حدتها قدر المستطاع، وقد تمثلت تلك الجهود في سن وتطوير قواعد القانون الدولي من خلال توسيع دائرة الأفعال والأعمال التي ينطبق عليها وصف القرصنة البحرية، وبالتالي تجريم هذه الأفعال وفرض أشد العقوبات على مرتكبيها والقائمين عليها من جانب، ومن جانب آخر تتمثل تلك الجهود أيضاً فيما تم اتخاذه من إجراءاتٍ عملية على أرض الواقع من خلال إنشاء مراكز لتبادل المعلومات والتنسيق الاستخباراتي جل اهتمامها مكافحة جريمة القرصنة البحرية واستئصالها.

مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في التساؤل التالي:

ماهي الحلول القانونية والخطوات العملية المتخذة من قبل المجتمع الدولي من أجل مكافحة جريمة القرصنة البحرية كونها باتت تشكل ظاهرة سلبية تؤرق وتقض مضاجع هذا المجتمع؟

وهذا يدفعنا لطرح التساؤلات الفرعية التالية:

1-ماهي الضوابط القانونية التي وضعتها الاتفاقيات الدولية لمكافحة القرصنة البحرية؟

2-ماهي الإجراءات الجماعية والأحادية المتخذة من قبل كل من المجتمع الدولي والدول على حدٍ سواء لمكافحة جريمة القرصنة البحرية؟

3-ما هو مضمون جريمة القرصنة البحرية وتحليل أسبابها وتداعياتها وآثارها الاقتصادية على حركة النقل البحري الدولي؟

أهمية البحث و أهدافه:

تكمن أهمية البحث في أن القرصنة البحرية وانتشار أعمالها واتساع رقعتها أصبحت من أهم التحديات والأخطار الأمنية التي يتعرض لها الأمن البحري حالياً، خصوصاً بعد التطور الهائل والكبير الذي شهدته حركة الملاحة البحرية والنقل التجاري الدولي والذي يشكل الدعامة الأساسية لتطوير اقتصاد كافة الدول.

أهداف البحث:

يهدف البحث إلى تسليط الضوء على النقاط التالية:

1. التعريف بجريمة القرصنة البحرية وأركانها وأنواعها.
2. توضيح أسباب بروز جريمة القرصنة البحرية.
3. بيان أوجه الاختلاف بين جريمة القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم الأخرى كالإرهاب البحري وأعمال الثوار والجريمة السياسية وجريمة خطف الطائرات.
4. بيان الجهود المبذولة من قبل المنظمات الدولية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية.
5. بيان آثار جريمة القرصنة البحرية.

فرضيات البحث:

يقوم البحث على الفرضيات التالية:

1. توجد علاقة ذات دلالة معنوية ما بين انتشار جريمة القرصنة البحرية، وبين نظام التسجيل المفتوح المتبع من قبل بعض الدول المتضمن تسجيل عددٍ كبير من السفن.
2. ليس هناك فروق جوهرية ما بين مفهوم الجريمة السياسية، ومفهوم جريمة القرصنة البحرية لجهة نبل الباعث وشرف المقصد.
3. توجد علاقة ذات دلالة معنوية ما بين الخطوات المتخذة من قبل المجتمع الدولي من جهة، وبين تناقض وانحسار جريمة القرصنة البحرية من جهةٍ أخرى.

منهجية البحث:

قام البحث على استخدام المنهج الوصفي التحليلي في توضيح وتحليل موقف كلاً من الاتفاقيات الدولية والفقه الدولي من جريمة القرصنة البحرية، إضافةً إلى بيان مضمونها ومفهومها واختلافها عن سائر الجرائم المشابهة لها.

1.تعريف القرصنة البحرية:

تعددت التعريفات الخاصة بجريمة القرصنة البحرية، ولكن جميع هذه التعريفات اعتبرت القرصنة البحرية من الجرائم الدولية التي تشكل تهديداً للمجتمع الدولي نظراً لانتشارها، الأمر الذي يستدعي مساءلة مرتكبها قانوناً، وإنزال أشد العقوبات بحقه. ترتب على ذلك أنه تداعى كلاً من الفقه الدولي والاتفاقيات الدولية لوضع تعريفٍ خاص بالقرصنة البحرية.

فالقرصنة لغةً هي لفظ أعجمي تم تعريبه وأحيل إلى اللغة العربية، والمصطلح يشير إلى القرصان هو لص البحر، وجمع القرصان: قراصنة. وتستعمل كلمة (PIRACY) في اللغة الإنكليزية للدلالة على القرصنة، ومعناها الشخص الذي يرتكب جريمة القرصنة بواسطة السفن أو الشخص الذي يقوم بالسلب والنهب في أعالي البحار.

أما القرصنة اصطلاحاً: هي ما يقوم به الأفراد في أعالي البحار من جرائم غير مشروعة وموجهة ضد الأشخاص أو الأموال لتحقيق غاياتٍ خاصة بالقائمين عليها.**[1]**

وقد عرفها بعض الفقهاء أمثال الفقيه السويسري فاتيل على أنها: كل عمل عنفٍ غير قانوني ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة أخرى بغرض النهب. كما ذهب فقهاء آخرين أمثال الفقيه الهولندي غروشيوس إلى أن القرصنة البحرية هي كل عمل إجرامي يتصف بالجسامة وتتعدى آثاره إلى الغير، بحيث يكون منطوياً في ذاته على تعريض مبدأ حرية الملاحة للخطر، وهو يتضمن ثلاثة عناصر أساسية:

- وجود سفينة على متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال عنفٍ غير مشروعة.
- أن يكون هذا العنف موجهاً بقصد تحقيق مغانم شخصية أو أغراضٍ خاصة.
- أن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر.**[2]**

وقد عرف الفقيه المصري محمد طلعت الغنيمي القرصنة البحرية على أنها: إتيان أعمال إكراه أو ابتداء إتيان هذه الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة، من خلال اعتراض وسيطرة سفينة القراصنة على السفن خارج نطاق اختصاص أي دولة متمدنة، سواءً كانت هذه الاعمال مستهدفة الأشخاص أو الأموال، وذلك بقصد تحقيق منفعة خاصة للقائمين عليها.

يلاحظ من هذا التعريف أن عناصر جريمة القرصنة البحرية تتمثل في:

- أعمال الإكراه سواءً كانت موجهة للأموال أم للأشخاص.
- يجب أن ترتكب هذه الأعمال في أعالي البحار، فالجرائم الواقعة في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية بالمعنى الدقيق، وإنما تدخل في اختصاص الدولة التي وقعت في مياهها الإقليمية، وهي التي تنظم كيفية المعاقبة.
- ألا تكون بوكالة مشروعة، أي ألا تكون هذه الأعمال مما يقره القانون الدولي سواءً بالقياس لمن يأتي هذه الأعمال بذاته أم لمن أمر بمباشرتها.
- شرط يتعلق بالباعث أو الغاية، بحيث يجب وقوع الأعمال غير المشروعة لغرض تحقيق مصلحة مادية للقائمين بها.**[3]**

كما عرف الفقيه المصري محمد سامي عبد الحميد القرصنة البحرية على أنها: عمل غير شرعي من أعمال العدوان السلب والاستيلاء، يرتكبه أشخاص على ظهر سفينة خاصة في أعالي البحار، أو يحاولون ارتكابه ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر سفينة أخرى، أو ضد السفينة الأخرى بقصد السلب والنهب.**[4]**

يلاحظ من تعريف الدكتور محمد سامي عبد الحميد بأن الغاية من أعمال القرصنة البحرية هو تحقيق مصلحة مادية، لكن في الوقت الحاضر قد يكون الغاية من القرصنة البحرية تحقيق أهداف سياسية على سبيل المثال ما قامت به قوات الكيان الصهيوني من عملية قرصنة بحرية ضد السفينة التركية مرمرة في عام2010، حيث كانت الغاية من هذه العملية ليست الحصول على كسب مادي، وإنما تحقيق أهداف سياسية تمثلت في استمرار الحصار المفروض على قطاع غزة آنذاك، وكسر كافة المحاولات الرامية إلى فك الحصار.**[5]**

وقد عرف الفقيه الروماني مسبنيان بيلا القرصنة البحرية بأنها: أفعالُ عنفٍ يتم ارتكابها بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد الأشخاص أنفسهم أو من أجل سلب أموالهم في أماكن لا تخضع لسيادة أي دولة، من شأن هذه الأفعال الإخلال بسلامة هذه الأماكن والمساس بأمنها.

نستنتج من هذا التعريف أن توصيف الفقيه بيلا للقرصنة البحرية ينطبق أيضاً على القرصنة في الفضاء الخارجي والتي يطلق عليها

القرصنة الجوية، حيث إن الفضاء الخارجي غير خاضع لسلطة أي دولة، وبالتالي فإن أعمال العنف الواقعة على الأشخاص في ذلك الفضاء بقصد تحقيق مآرب خاصة خاضعة لذات الأحكام التي تخضع لها القرصنة البحرية.**[6]**

من جهةٍ أخرى فقد وضعت الاتفاقيات الدولية تعريفاً لجريمة القرصنة البحرية، ولعل أول من عرف هذه الجريمة مشروع الاتفاقية الذي وضعته جامعة هارفارد في عام1932، بحيث اعتبر التعريف الوارد في مشروع الاتفاقية المذكورة آنفاً بمثابة الأساس الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية اللاحقة بهذا الخصوص، وقد أشار مشروع الاتفاقية إلى القرصنة البحرية بأنها: أعمال العنف التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأي دولة، وتتمثل في أعمال السلب أو النهب لغايات خاصة، ومن غير غرضٍ مشروع بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر أو منه.**[7]**

ترتب على ذلك أن الاتفاقيات الدولية اللاحقة تضمنت تعريفاً لجريمة القرصنة البحرية كان من أبرزها اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958، ومن ثم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982، ومن ثم اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية للعام1988. لذلك سوف نستعرض مفهوم القرصنة البحرية وفقاً لهذه الاتفاقيات:

1.1. مفهوم القرصنة البحرية وفقاً لاتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958:

وضعت اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958 أحكام توضيحية لجريمة القرصنة البحرية وذلك في المواد من 14-22، لكنها لم تضع تعريف محدد وواضح للقرصنة البحرية، ومع ذلك فإن المادة 15 من هذه الاتفاقية عددت بعض الأعمال والأفعال 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 الإقليمي لأي دولة.
- ضد سفينة أخرى أو طائرة في أعالي البحار أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

– أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم بأن السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة.

– أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرة الأولى أو الثانية من هذه المادة.**[8]**

1.2. مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982:

تناولت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 القرصنة البحرية في المواد من 100-107، لكن المادة101 من الاتفاقية المذكورة عددت الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية، حيث نصت على ما يلي:

– أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة، ويكون موجهاً:

- في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرات.
- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أي دولة.

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

– أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين الفرعيتين (1) و(2) أو يسهل عن عمد ارتكابها.**[9]**

يتضح لنا من نص المادة السابق أن تعريف القرصنة البحرية في هذه الاتفاقية متوافق في معظم عناصره مع تعريفها في اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958، ولاسيما المادة15 من الاتفاقية الأخيرة. وبالتالي يمكننا أن نتوصل من خلال المقارنة بين التعريفين السابقين

إلى أهم العناصر والشروط اللازمة لقيام جريمة القرصنة البحرية، يمكننا إجمالها بما يلي:

- أن يكون العمل غير المشروع.
- أن يهدف إلى تحقيق أغراض خاصة.
- أن تصدر أعمال القرصنة من سفن أو طائرات خاصة أو من بحارة متمردين على سلطات الدولة التي يبحرون باسم علمها.
- أن تقع أعمال القرصنة البحرية في مكان خارج الولاية الإقليمية للدولة.**[10]**

1.3. مفهوم القرصنة البحرية في اتفاقية القضاء على الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية للعام1988:

سعى المجتمع الدولي لعقد اتفاقية دولية تتضمن سلامة الملاحة البحرية وحماية الأرواح في البحر، وقد أسفر ذلك عن إبرام اتفاقية روما في عام1988 لمنع ومعاقبة الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن وسلامة الملاحة البحرية وسلامة الأرواح في البحار، حيث دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في العام1997. وقد جاء في المادة الثالثة منها الأعمال التي تعد جريمة قرصنة بحرية أو أعمالاً غير مشروعة ضد الملاحة البحرية ومنها:

- محاولة الاستيلاء على سفينة بالقوة أو التهديد بالقوة أو استخدام أي شكل من أشكال التخويف.
- القيام بعمل عنف ضد أي شخص على السفينة، إذا كان هذا العمل ربما يؤدي إلى تعريض أمن ملاحة السفينة للخطر.
- القيام بجرح أو قتل أي فرد ممن هم على ارتباط بتلك المهام.**[11]**

ويلاحظ على اتفاقية روما أنها وسعت من نطاق تطبيقها بحيث لا تشمل القرصنة فقط، بل تشمل جميع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد أمن الملاحة وسلامة الأرواح في البحار، كما أنها تطبق على تلك الأفعال والأعمال المرتكبة خارج نطاق البحر الإقليمي للدول بما فيها الأعمال المرتكبة في منطقة أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة أو المياه الأرخبيلية لدولة أرخبيلية حتى ولو ارتكبت لأهدافٍ سياسية.**[12]**

نستنتج مما سبق أنه يمكن للباحث تعريف القرصنة البحرية على أنها: عمل إجرامي يقوم به شخص أو مجموعة أشخاص بواسطة سفينة ضد سفينة أخرى في مكان يقع خارج نطاق البحر الإقليمي للدولة بقصد السلب والنهب وذلك لتحقيق أهدافٍ خاصة.

2. أركان جريمة القرصنة البحرية وأنواعها:

2.1 أركان جريمة القرصنة البحرية:

تعد جريمة القرصنة من الجرائم المعاقب عليها بكافة الأنظمة والقوانين سواءً كانت هذه النظم القانونية دولية أو محلية، وللتدليل على الجريمة بأنها قرصنة بحرية، لابد من توافر أركان تشير إلى قيامها، شأنها في ذلك شأن بقية الجرائم الأخرى، حيث تتجلى هذه الأركان فيما يلي:

2.1.1. الركن القانوني:

يقصد بذلك أن يكون الفعل مجرماً من الناحية القانونية ومحدداً عقوبة مرتكبه بموجب القانون، استناداً لمبدأ الشرعية الجزائية القائل بأنه ""لا عقوبة ولا جريمة إلا بنص قانوني"".**[13]**

وبتطبيق ذلك على جريمة القرصنة البحرية فهي مجرمة على أساس عرفي منذ قديم الزمان نظراً لخطورتها، فضلاً عن تجريمها في إطار القانون الدولي العام ومبادئه المستقرة على شكل اتفاقيات ومعاهدات دولية.

أ- تجريم القرصنة البحرية عرفياً:

نظر العرف الدولي منذ قديم الزمان إلى القرصنة البحرية على أنها جريمة خطيرة يترتب عليها آثارٍ ضارة كون مضمونها ينصرف إلى

السلب والنهب للممتلكات، واغتنام الأموال بشكلٍ غير مشروع، الأمر الذي استدعى اعتبار القراصنة أعداءً للجنس البشري، لذلك تم تجريم

القرصنة البحرية عرفياً.**[14]**

ب- تجريم القرصنة البحرية في إطار القانون الدولي العام:

تم تجريم القرصنة البحرية لأول مرة بشكل رسمي من خلال ما نصت عليه المواد من 14-23 من اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958. وعندما تم إقرار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 فقد أخذت هذه الاتفاقية على عاتقها أيضاً تجريم القرصنة البحرية، وذلك من خلال ما نصت عليه المواد من 100-107، حيث جرمت هذه الاتفاقية القرصنة البحرية بشكلٍ واسع النطاق. إضافةً إلى ذلك تم تجريم القرصنة البحرية في معاهدات دولية خاصة من أشهرها اتفاقية روما للقضاء على الأعمال غير المشروعة ضد السلامة البحرية للعام1988 والمعدلة في عام 2005.

2.1.2. الركن المادي:

يتمثل الركن المادي لجريمة القرصنة البحرية في أفعال العنف التي تؤدي إلى النتيجة المقصودة، ويتكون هذا الركن من ثلاثة عناصر أساسية وهي:

- السلوك الإجرامي.
- النتيجة المقصودة.
- العلاقة السببية ما بين السلوك والنتيجة.**[15]**

بناءً عليه فإن الركن المادي في هذه الجريمة يتمثل في قيام أي عمل من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل من أعمال السلب الصادرة عن طاقم السفينة أو الطائرة أو المسافرين على متنها، والمنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 سواءً كانت تلك الأعمال غير المشروعة موجهة ضد الأشخاص أو الأموال، كما أنه لا يعتد بما إذا كانت جسمانية أو مجرد الحد من حرية الضحايا.**[16]**

ولا يكفي إتيان فعلٍ من أفعال العنف والإكراه وحده ليكون ركناً من أركان جريمة القرصنة، فمن يقتل شخصاً على ظهر السفينة أو يسلبه ماله لا يعد قرصاناً، وإنما يعد مخالفاً لأحكام قانون علم السفينة.**[17]**

كما يجب أن ترتكب جريمة القرصنة البحرية في أعالي البحار أو في أي مكان يقع خارج ولاية أي دولة طبقاً لما هو منصوص عليه في الاتفاقيات الدولية مثل اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958 واتفاقية جامايكا للعام1982.

2.1.3. الركن المعنوي:

يتمثل في وجود إرادة لإتمام الأفعال المادية المكونة لجريمة القرصنة البحرية مع توقع نتائج هذه الأفعال مسبقاً من قبل مرتكبها، إضافةً إلى ذلك يجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة قصداً خاصاً متمثلاً في نية الكسب غير المشروع، حيث تعد هذه النية أحد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم البحرية الأخرى المماثلة لها.**[18]**

2.1.4. الركن الدولي:

تعد الجريمة دولية إذا كان التصرف غير المشروع المكون لها ينطوي على تهديد ومساس بالمصلحة الدولية التي يحميها القانون الدولي الجنائي، بينما تكون داخلية إذا كان التصرف غير المشروع على النقيض من ذلك.

وفي جريمة القرصنة البحرية فإن أعمال العنف التي يرتكبها القراصنة تعد سلوكاً غير مشروع من شأنه المساس بالمصلحة الدولية الجديرة بالحماية الجنائية ألا وهي أمن وسلامة الملاحة البحرية في أعالي البحار، مع وجوب وقوعها في أي مكان لا يخضع لولاية دولة ما.**[19]**

2.2. أنواع جريمة القرصنة البحرية:

يمكن تصنيف جريمة القرصنة البحرية إلى عدة أنواع أهمها:

2.2.1. القرصنة الدولية:

بما أن جريمة القرصنة البحرية تنطوي على استخدام العنف والأعمال غير المشروعة والمنافية للقانون ضد الأشخاص أو الأموال من قبل ركاب سفينة خاصة أو طاقمها ضد سفينة أخرى بغرض تحقيق منافع شخصية، حيث يمكن أن ترتكب هذه الأعمال في أعالي البحار أو في أي مكان غير خاضع لسيادة الدولة الساحلية بمعنى آخر أن تقع هذه التصرفات في المياه الدولية.**[20]**

وفي حالة القرصنة الدولية يكون لكل دولة ولو كانت غير الدولة التي تحمل السفينة علمها، اتخاذ كافة التدابير والإجراءات التي تراها ضرورية لضمان أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية، والتدخل ضد السفينة التي تمارس القرصنة والقبض عليها وعلى القراصنة ومحاكمتهم وفرض العقوبات المناسبة، وذلك استناداً لمبدأ الاختصاص العالمي.**[21]**

2.2.2. القرصنة الوطنية:

هي تلك الأفعال غير المشروعة التي نصت عليها النظم القانونية لبعض الدول أو الاتفاقيات الدولية الخاصة، حيث قررت لها نفس العقوبات المفروضة على القرصنة. فالقرصنة الوطنية ليست قرصنة بالمعنى الدقيق، وإنما قرصنة من صنع التشريعات الوطنية أو الاتفاقيات الدولية الخاصة.**[22]**

ومن أمثلة هذه القرصنة ما جاء في القانون الفرنسي الصادر في 1822/10/4 الخاص بسلامة وأمن الملاحة والتجارة البحرية، إذ نص على مجموعة من الأفعال تعتبر بمثابة قرصنة من بينها:

- كل ربان سفينة أو منشأة بحرية مسلحة يحمل تفويضاً من بلدين مختلفين أو أكثر.
- كل فرد من طاقم سفينة أو منشأة بحرية مسلحة يبحر من دون جواز أو دفتر بحارة أو أي مستند يثبت مشروعية الرحلة.

ومن الاتفاقيات الدولية التي جرمت القرصنة الوطنية، معاهدة واشنطن المبرمة بين كلاً من الولايات المتحدة الأميركية وبريطانيا وفرنسا وإيطاليا واليابان والموقعة بتاريخ 1922/2/6 بشأن الغواصات والغازات السامة في زمن الحرب، حيث اعتبرت هذه الاتفاقية أنه من يخرج من قوات هذه الدول عن مضمونها يرتكب جريمة قرصنة.

وفي حالة القرصنة الوطنية تكون هذه القرصنة خاضعة للقانون الوطني للدولة، وبالتالي فإن دولة الإقليم تكون مختصة بفرض العقوبات المنصوص عليها في قوانينها، وذلك في الأحوال التي تقع فيها القرصنة البحرية في المناطق الخاضعة لسيادتها، وبالتالي لا يجوز لأي دولة أخرى أن تتدخل للقبض على سفينة القراصنة لأن ذلك يشكل اعتداءً على سيادة دولة الإقليم، كل ذلك ما لم ينص اتفاق دولي على خلاف ذلك.**[23]**

3. أسباب بروز جريمة القرصنة البحرية:

تعد القرصنة البحرية جريمة متكاملة شأنها في ذلك شأن بقية الجرائم، فهي لم تأت من فراغ بل هناك عدة عوامل وأسباب ساعدت على بروز ونشأة هذه الجريمة من أبرزها وأهمها:

1.3. كثافة حركة الملاحة التجارية:

تؤدي الموانئ والأساطيل التجارية البحرية دوراً هاماً في تسهيل حركة نقل البضائع من جهة، وفي تطوير ونمو الاقتصاد العالمي من جهة ثانية، حيث إن من 85 إلى 90% من حجم التجارة العالمية يتم نقله بواسطة البحر عن طريق السفن التجارية البحرية.**[24]**

وبتطبيق ذلك على جريمة القرصنة البحرية وبيان أسباب انتشارها في العديد من المناطق البحرية، فإن الطبيعة الجغرافية الخاصة ببعض الممرات البحرية الضيقة تلعب دوراً كبيراً لا يمكن تجاهله في بروز هذه الجريمة وتناميها، حيث تفرض الطبيعة الجغرافية لهذه الممرات على السفن تخفيض سرعتها عند عبورها في هذه الممرات، مما يسهل من مهمة القراصنة في الاعتداء عليها.

3.2. الأزمات الاقتصادية:

القرصنة البحرية جريمة ترتكب بدافع تحقيق أهداف ومنافع اقتصادية خاصة بالقائمين بها، لذلك يكون للظروف الاقتصادية التي تمر بها الدول والأقاليم المطلة على ممراتٍ بحرية هامة دوراً لا يمكن إنكاره أو تجاهله في ارتفاع معدلات هذه الجريمة.

فعلى سبيل المثال كان للانهيار الاقتصادي وانحلال السلطة السياسية الذي شهدته الصومال إضافةً إلى الفقر الذي يعاني منه الشعب

الصومالي، دوراً كبيراً وهاماً في انتشار ظاهرة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، هذه الحالة دفعت الكثير من الجماعات لاحتراف وامتهان أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن البحرية التي وجدت فيها ضالتها المنشودة.**[25]**

3.3. الأزمات السياسية المتفاقمة:

إن ما تعاني منه بعض الدول من مشاكل وأزمات سياسية حادة يمكن أن يؤدي في الكثير من الأحيان إلى صراعاتٍ داخلية مسلحة، الأمر الذي ينجم عنه ضعف في النظام السياسي والأمني لهذه الدول، حيث لا تتوفر للقوات المكلفة بحماية سواحل هذه الدولة ومياهها الإقليمية الخبرة الكافية والفاعلية الكبيرة لضمان أمن وسلامة الملاحة البحرية وحماية الممرات البحرية الواقعة قبالة سواحلها.

إضافة إلى ذلك يترتب على ضعف وانهيار النظام السياسي والأمني لهذه الدول ظهور جماعاتٍ مسلحة تمارس أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن التي تمر بالقرب من سواحلها، حيث تعتمد هذه الجماعات على حصيلة أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن التي تمر بالقرب من المناطق التي يسيطرون عليها في تمويل أنشطتهم العسكرية، وهذا ما يمكن ملاحظته في بعض الدول مثل نيجيريا ودول القرن الإفريقي ودول جنوب شرق آسيا.**[26]**

3.4. نظام التسجيل المفتوح:

يلعب نظام التسجيل المفتوح دوراً كبيراً في تشجيع وتنمية عملية القرصنة البحرية، بفضل هذا النظام تبحر السفن القديمة والمتهالكة وعلى متنها بحارة هم من أقل المستويات، وبالتالي تشكل هذه السفن صيداً ثميناً يسهل اغتنامه من قبل القراصنة، حيث لا يتورع بحارة هذه السفن في تغيير مسار السفينة وبيع البضائع المتواجدة عليها.

ولما كان نظام التسجيل المفتوح يسمح بتسجيل عددٍ غير محدود من السفن فإن يصعب على دولة العلم استخدام الوسائل الدبلوماسية للضغط على الدول التي يحمل القراصنة جنسيتها، إذ أنه يتم الدفاع عن هذه السفن وحمايتها في المياه الدولية من قبل الدول حاملة العلم. **وهذا يؤكد صحة الفرضية الأولى القائلة بوجود علاقة ذات دلالة معنوية ما بين تزايد معدلات جريمة القرصنة البحرية وبين نظام التسجيل المفتوح المتبع من قبل بعض الدول لتسجيل السفن.**

فعلى سبيل المثال يلاحظ تزايد عدد السفن التي تعرضت للقرصنة والتي تحمل أعلام الملائمة– الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها وعلمها خلافاً لجنسية مالكها– ليصل إلى312 سفينة لدولة بنما و150 سفينة لدولة ليبيريا و80 سفينة لقبرص و71 سفينة لمالطا و58 سفينة لجزر البهاما خلال الأعوام من 2003 إلى2008، الأمر الذي يدل على أن السفن التي تعرضت لعملية القرصنة البحرية كانت تحمل علم خمس دول.**[27]**

3.5. العقبات القانونية:

على الرغم من أن القانون الدولي يحدد الإطار القانوني المطبق لمكافحة القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحر وذلك من خلال ما تضمنته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 والاتفاقيات الدولية الأخرى كاتفاقية روما للعام1988، إلا أن هناك عقباتٍ قانونية تقف وتشكل سداً يحول دون وضع تعريفٍ عام وشامل لجريمة القرصنة البحرية والسطو المسلح تتفق عليه كافة الدول ليكون بمثابة قاعدة يعمل من خلالها المجتمع الدولي على مكافحة القرصنة في المياه الدولية الأكثر عرضة لهذه الجريمة.**[28]**

ومن بين هذه العقبات القانونية: ضبط سفينة القرصنة – محاكمة القراصنة– تسليح السفن التجارية.

4. اختلاف القرصنة البحرية عن الجرائم المشابهة لها:

تتشابه جريمة القرصنة البحرية مع العديد من الجرائم الأخرى ظاهرياً كالإرهاب البحري وأعمال الثوار والجريمة السياسية وجريمة خطف الطائرات، حيث أن القرصنة البحرية وهذه الجرائم تتم بواسطة العنف والأعمال غير المشروعة، لكن بالعودة إل الاتفاقيات الدولية التي عرفت القرصنة البحرية وحددت شروطها، نجد أن هناك اختلافاً ما بين القرصنة البحرية وهذه الجرائم، الأمر الذي يخرج هذه الأخيرة من نطاق القرصنة البحرية، ويجعلها خاضعة لضوابط وقواعد قانونية خاصة بها.

بناءً عليه سوف نتطرق لأوجه الاختلاف ما بين القرصنة البحرية وغيرها من الجرائم الأخرى كالإرهاب البحري وأعمال الثوار والجريمة السياسية وخطف الطائرات.

4.1. التمييز بين القرصنة البحرية وأعمال الثوار:

القرصنة البحرية حسب الاتفاقيات الدولية عمل غير مشروع مجرم قانوناً، بينما أعمال العنف التي يرتكبها طاقم سفينة ما أو ركابها أثناء وجودها في أعالي البحار ضد سفينة أخرى أو سفينة الدولة التي يثورون عليها لا تشكل قرصنة بحرية حسب لجنة القانون الدولي– وهي لجنة خبراء مؤلفة من أشخاص مشهود لهم بالكفاءة بالقانون الدولي يعملون على التطوير التدريجي للقانون الدولي وتدوينه وهي مشكلة بموجب قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة174 لعام1947– ، وإنما هي أعمال ثورية وبالتالي فإن الجهة المختصة باتخاذ إجراءات ضد المتمردين هي دولة علم السفينة المتمردة، كما أن هذه الأعمال قد يتم الاعتراف بها من قبل الدولة التي وجهت إليها، وبالتالي يكون للثوار ما للمحاربين من حقوق، أما إذا لم يتم الاعتراف بالثورة، هنا يجب التفريق بين أمرين:**[29]**

الأول: إذا كانت أعمال الثوار موجهة ضد سفن الدولة الثائرين عليها، في هذه الحالة لا يجوز للدول أن تتدخل في هذه العمليات مادام أنها لا تتعدى إلى سفن الغير أو تحصل في المياه الإقليمية لدولة أخرى. وخير مثال على ذلك ما تم

العمل عليه من قبل بريطانيا في مدونتها البحرية عام1873، عندما استولى الثوار على سفن حربية في قرطاجة حيث أعطت تعليمات لسلاح البجرية التابع لها بعد التدخل بالرغم من إعلان الحكومة الإسبانية أن الثوار قراصنة.

الثانية: إذا كانت أعمال الثوار موجهة ضد سفن تابعة لدول أخرى، فإن هذه الأعمال تعتبر من قبيل القرصنة البحرية كونها تمس الحياة أو المال وبالتالي فهي تهدد أمن وسلامة الملاحة البحرية، عندئذ يحق للدول اتخاذ الإجراءات التي تراها ضرورية لقمع عمليات القرصنة.**[30]**

4.2. التمييز بين القرصنة البحرية وجريمة خطف الطائرات:

تعرف جريمة خطف الطائرات بأنها: قيام شخص أو أكثر بصورة غير قانونية وهو على متن الطائرة بالاستيلاء عليها أو محاولة السيطرة عليها بطريق القوة أو التهديد باستعمالها.

وكما ذكرنا سابقاً بأن القرصنة البحرية هي عمل من أعمال العنف أو الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة.**[31]**

يتضح لنا من كلا التعريفيين السابقين أن القرصنة البحرية ترتكب لأغراض خاصة أو لتحقيق مكاسب اقتصادية، وذلك على خلاف جريمة خطف الطائرات التي ترتكب لأهدافٍ سياسية. كما أن القرصنة البحرية تقع في أعالي البحار وخارج اختصاص أي دولة، أما جريمة اختطاف الطائرات فهي تقع في مطارات الدول أو أثناء تحليق الطائرة فوق إقليم معين. فضلاً عن ذلك فإن جريمة القرصنة البحرية جريمة قديمة جداً ظهرت قبل الميلاد، أما جريمة اختطاف الطائرات جريمة حديثة ظهرت بظهور الطائرات في أواسط القرن العشرين.**[32]**

4.3. التمييز بين القرصنة البحرية والإرهاب البحري:

يمكننا تعريف الإرهاب البحري على أنه عمل من أعمال العنف غير المشروعة التي توجه ضد السفن أو أفراد طاقمها أو ما تحمله من

بضائع وممتلكات أو ضد الموانئ والأهداف البحرية بهدف التأثير المباشر أو غير مباشر على حكومة دولة معينة تحقيقاً لأهدافٍ سياسية.**[33]**

وبالمقارنة بين التعريف السابق وبين تعريف جريمة القرصنة البحرية نجد أن كلاهما يعدان بمثابة أعمال عنف غير مشروعة. ولكن هناك اختلاف بين الإرهاب البحري والقرصنة البحرية، فالغاية من القرصنة دائماً تحقيق أهداف خاصة أما الغاية من الإرهاب البحري تحقيق أهداف عامة أو سياسية. إضافة إلى ذلك فإن الوسائل المستخدمة في القرصنة البحرية غالباً ما تكون وسائل تقليدية بخلاف الوسائل المستخدمة في الإرهاب البحري التي دائماً ما تكون متطورة ومعقدة. كما أن القرصنة البحرية تقع دائماً في أعالي البحار خارج نطاق السيادة الإقليمية للدولة الساحلية بخلاف الإرهاب البحري حيث لا يشترط لقيام هذه الجريمة وقوعها في منطقة بحرية معينة، إذ ممكن أن تقع في كافة المناطق البحرية.**[34]**

4.4. التمييز بين القرصنة البحرية والجريمة السياسية:

الجريمة السياسية هي كل فعل غير مشروع يهدف إلى المساس بالنظام السياسي للدولة سواء تمثل هذا النظام في شكل رئاسة الدولة أو في شكل نظام السلطات السياسية في الدولة أو في ترتيب الأجهزة الحكومية التي تدير شؤون الدولة.

نستنتج من التعريف السابق أنه لا بد من توافر شرطين لقيام الجريمة السياسية:

- أن تمس هذه الجريمة مصلحة سياسية أي أن يكون المعتدى عليه هو النظام العام.
- أن يكون قصد الفاعل هو إعادة ترتيب أوضاع هذا النظام بطريقة أخرى.**[35]**

بالمقارنة بين التعريف السابق ومفهوم القرصنة البحرية نجد أن الجريمة السياسية ترتبط بالقرصنة البحرية في نطاق ضيق وذلك عندما تقع الجريمة السياسية في البحر، فإذا وقع التعرض للسفن في المياه الإقليمية للدولة أو للسفن الخاصة التي تحمل أمتعة أو مؤوناً أو أشياءً مما تختص به الدولة، وكان ذلك التعرض قد وقع بدافع سياسي وليس لأغراض خاصة. حيث من الممكن أن تقع أعمال الخروج على الدولة ومقاومة السلطة لتحقيق أغراض سياسية في البحر إلى جانب الميدان البري، عندئذ نكون أمام جريمة سياسية وليس قرصنة بحرية بشرط أن يكون الدافع لارتكاب هذه الأفعال سياسياً بحتاً والذي يعد جوهر جريمة السياسية، وذلك بخلاف القرصنة البحرية التي تتميز بالخسة في المقصد والغاية والهدف.**[36] وهذا يقودنا إلى نفي الفرضية الثانية القائلة بأنه ليس هناك فروق جوهرية ما بين مفهوم الجريمة السياسية ومفهوم جريمة القرصنة البحرية لجهة نبل الباعث وشرف المقصد.**

5. الجهود المبذولة من قبل الدول لمكافحة القرصنة البحرية:

نظراً لانتشار جريمة القرصنة البحرية في المياه الدولية القريبة من شواطئ بعض الدول كخليج عدن والقرن الإفريقي واستفحالها وتزايد خطورتها على الأمن والسلامة البحرية، كل ذلك استدعى تضافر جهود المجتمع الدولي من أجل التصدي لهذه الجريمة ومكافحتها بشتى الوسائل والأساليب، وقد تنوعت الإجراءات المتخذة والجهود المبذولة من قبل المجتمع الدولي للحد ما أمكن من هذه الجريمة، ومن أهم هذه الجهود:

5.1. جهود مجلس الأمن الدولي في التصدي لجريمة القرصنة البحرية:

أصدر مجلس الأمن الدولي مجموعة من القرارات بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة للحد والحيلولة قدر المستطاع من هذه الجريمة الدولية، حيث أحدث بذلك مجلس الأمن انقلاباً على الأسس الثابتة والمبادئ الحاكمة لإجراءات مكافحة جريمة القرصنة البحرية في القانون الدولي، ومن أهم هذه القرارات:

- القرار 1814:

أصدر مجلس الأمن هذا القرار خلال جلسته رقم 5893 المنعقدة بتاريخ 2008/5/15، حيث يعتبر هذا القرار أولى بدايات التحرك الدولي لمكافحة القرصنة البحرية في إطار تدابير الأمن الجماعي، كأعمال يقودها القانون الدولي وتطبيقاً للاتفاقيات والمعاهدات الدولية باعتبار أن أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز يعد قرصنة وجب مكافحتها. ويلاحظ في هذا القرار أنه لم يتناول القرصنة إلا في الفقرة /11/ منه من أصل عشرين بند تضمنها القرار، والذي يحث الدول والمنظمات الدولية على اتخاذ إجراءات لحماية القوافل البحرية من كافة الأخطار والتهديدات التي تواجهها.**[37]**

-القرار1816:

تم إصدار هذا القرار من قبل مجلس الأمن الدولي خلال جلسته المنعقدة برقم5902 وبتاريخ2008/6/12، إذ يعتبر من أهم القرارات

الصادرة عن المجلس بخصوص مكافحة القرصنة البحرية نظراً لكونه صدر بالإجماع عن أعضاء المجلس، إضافةً إلى إعطائه الدول الحق في إرسال سفن حربية إلى المياه الدولية للحد من انتشار القرصنة البحرية وخصوصاً في المياه الإقليمية الصومالية.

ويشير القرار المذكور آنفاً إلى أحكام القانون الدولي ذات الصلة بقمع القرصنة بما في ذلك الأحكام الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 والتي تؤكد على قمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان خارج ولاية أي دولة.**[38]**

- القرار 1838:

صدر هذه القرار عن مجلس الأمن الدولي بالإجماع وذلك خلال جلسته المنعقدة برقم5987 وبتاريخ2008/10/7، وهو متعلق بمكافحة القرصنة البحرية من خلال ما أشارت إليه الفقرات /2-3-4/ منه.

وقد أكد هذا القرار أن القانون الدولي بشكلٍ عام واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 بشكلٍ خاص، يحددان الإطار القانوني الواجب تطبيقه في مكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر فضلاً عن أنشطة بحرية أخرى.

كما طالب القرار في حيثياته الدول المهتمة بأمن الأنشطة البحرية، أن تشارك بشكلٍ فعال في مكافحة أعمال القرصنة في أعالي البحار والأمكنة الواقعة خارج نطاق ولاية أي دولة من خلال القيام بنشر سفنٍ حربية وطائراتٍ عسكرية وفقاً للقانون الدولي قبالة سواحل الصومال من أجل قمع أعمال القرصنة.**[39]**

5.2. جهود المنظمة البحرية الدولية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية:

تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية في عام 1948 من خلال مؤتمر دولي عقد في جنيف، حيث كان اسمها سابقاً المنظمة الاستشارية البحرية الحكومية، لكن تم تغير اسمها إلى المنظمة البحرية الدولية في عام1982.

وقد أخذت المنظمة على عاتقها الكثير من الجهود والإجراءات لمكافحة هجمات القرصنة البحرية وغيرها من الأعمال غير الشرعية، ومن بين هذه الإجراءات:

- أنشأت المنظمة في عام 1984 لجنة السلامة البحرية مهمتها جمع المعلومات والإحصائيات حول ظاهرة القرصنة البحرية وأماكن وجودها.
- في عام1993 أصدرت لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة منشورين الأول برقم622 يتضمن توصيات للحكومات لمنع ومكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، أما المنشور الثاني كان برقم 623 يتضمن إرشادات لملاكي ومشغلي السفن وأطقمها لمكافحة القرصنة البحرية.
- في عام2005 أقرت المنظمة البحرية الدولية التعديلات التي تم إضافتها عبر اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية للعام1988.
- كوّن مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى من بينها الاتحاد العربي للنقل البحري، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري والتدابير الواجب اتباعها لحماية التجارة البحرية في أعالي البحار من هجمات القرصنة.**[40]**

ومن بين الجهود التي أخذت المنظمة البحرية الدولية على عاتقها القيام بها أيضاً، إصدارها بشكل سنوي تقارير دورية حول عمليات القرصنة البحرية في المحيطات والبحار، حيث كانت الغاية من هذه التقارير تنبيه كافة الدول حول المياه الأكثر تعرضاً لعمليات القرصنة البحرية وبالتالي تجنيب سفنها خطر التعرض لهذه العمليات.**[41]**

السنة	المحيط الهندي	شرق أفريقيا	غرب أفريقيا	مضيق باب المندب	بحر الصين	مضيق ملقا
2009	26	134	50	1	78	2
2010	27	222	46	2	42	0
2011	77	172	47	16	134	0
2012	63	223	44	28	114	22
2013	33	61	64	38	90	24
2014	31	20	54	6	143	16

2015	44	3	45	12	93	81
2016	18	4	35	15	82	133
2017	10	4	62	21	68	21
2018	18	4	48	21	61	26
2019	23	1	81	10	57	8
2020	7	3	59	0	30	44

يلاحظ من الجدول السابق أن عمليات القرصنة البحرية تركزت بشكل أساسي ورئيسي خلال الأعوام 2009-2013 في شرق أفريقيا ومن ثم غربها بينما احتل بحر الصين المرتبة الثالثة، كما يلاحظ أيضاً تناقص عمليات القرصنة خلال الأعوام 2014-2020 في المناطق المذكورة آنفاً وسائر المناطق الأخرى، وهذا إن كان يدل على شيئ فهو يدل على أن الجهود المبذولة من قبل المنظمة البحرية الدولية تأتي بثمارها في الحد من هذه الجريمة وتطويقها.

5.3. جهود الشرطة الجنائية الدولية (الانتربول) في مكافحة القرصنة البحرية:

تقوم الشرطة الجنائية الدولية بعدة مهام رئيسية من بينها مساعدة الهيئات المعنية بإنقاذ القانون حول العالم على جمع المعلومات وتنسيقها ونشرها ومكافحة كافة الجرائم ومن بينها القرصنة البحرية، تبعاً لذلك تم تشكيل فرقة عمل خاصة بالإنتربول معنية بالقرصنة البحرية ومن مهامها:

- **جمع الأدلة:** تواجه عملية جمع الأدلة في البيئة البحرية صعوبات، حيث توفر فرقة العمل الخاصة بالإنتربول المشورة والتدريب

والتجهيزات الضرورية للبلدان الأعضاء في المنظمة بهدف تحسين نوعية البيانات التي تجمع وتعزيز كميتها والحرص على حفظها.

- **بناء القدرات في مجال التحقيق عل الصعيد الإقليمي:** تجري معظم الملاحقات القضائية بأعمال القرصنة البحرية في بلدانٍ أفريقية أو آسيوية، حيث يعمل الانتربول على توفير التدريب المتخصص والتجهيزات اللازمة في مجال التحقيق الأمر الذي يترتب عليه رفع مستوى قدرات الدول على اتخاذ كافة الإجراءات والتدابير الضرورية للتحقق من وقوع جريمة القرصنة البحرية. فعلى سبيل المثال في عام 2012 أنجز الانتربول تقييماً لقدرات أجهزة إنفاذ القانون في سيشل على مكافحة القرصنة البحرية.**[42]**

5.4. الجهود العربية في مكافحة القرصنة البحرية:

أخذت الدول العربية على عاتقها العديد من الجهود لمكافحة جريمة القرصنة البحرية من خلال تنسيق التعاون الأمني فيما بينها، ويمكن تلخيص أهم الجهود العربية لملاحقة جريمة القرصنة البحرية في:

- قيام المجلس الاقتصادي العربي بدراسة جريمة القرصنة البحرية في الدورة المنعقدة لجامعة الدول العربية في تونس في عام1982، حيث خرج المجلس بتوصيات أهمها دعوة الدول العربية إلى إيجاد تشريع دولي يعالج القرصنة البحرية، إضافة إلى ضرورة التزام الدول العربية بالتعاون الإيجابي فيما بينها لمكافحتها.
- اقتراح بعض الدول العربية إنشاء قوة شرطة بحرية مشتركة بين الدول المطلة على البحر الأحمر، مهمتها تأمين الملاحة البحرية في البحر الأحمر وحمايتها من كافة الأخطار وذلك بهدف القضاء على القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال.**[43]**

نستنتج مما سبق خصوصاً من التقارير السنوية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، أن الجهود والإجراءات التي تم اتخاذها من قبل الجماعة الدولية ساهمت في الحد من انتشار القرصنة البحرية، بل عملت على تطويقها وحصرها في نطاق ضيق. **وهذا يؤكد صحة الفرضية الثالثة القائلة: بوجود علاقة ذات دلالة معنوية ما بين الجهود المبذولة من قبل المجتمع الدولي، وبين تناقص وانحسار جريمة القرصنة البحرية.**

6. آثار جريمة القرصنة البحرية:

تعد القرصنة البحرية من أخطر الجرائم التي عرفها الإنسان، ترتب على ذلك أنه أصبحت للقرصنة آثارٍ ضارة ألقت بظلالها على مختلف القطاعات والاتجاهات. بناءً عليه سوف نتطرق لآثار القرصنة البحرية من الناحية الاقتصادية والبيئية:

6.1. الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية:

تعتبر القرصنة من أخطر الجرائم التي تهدد التجارة البحرية العالمية من خلال تعرضها للنقل البحري والاقتصاد العالمي، إذ يتم نقل ثلاثة أرباع تجارة العالم عبر المحيطات، حيث تبرز أهمية النقل البحري في كونه يعتبر مؤثراً في ميزان المدفوعات لأي دولة، إضافةً إلى إسهامه في التنمية الاقتصادية والاجتماعية لكافة الدول، كما أن90% من التجارة العالمية من حيث الوزن والحجم تمر سنوياً عبر البحار

خاصة الاستراتيجية منها، لاسيما أن الطاقة الاستيعابية للسفن والناقلات أكبر بكثير من أي وسيلة نقل خصوصاً أنها تزداد حجماً وتنوعاً عاماً بعد عام.**[44]**

تشير تقارير وإحصائيات المنظمة البحرية الدولية إلى تعرض عدد من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية كما حدث مع ناقلة البترول الإندونيسية التي كانت تبحر من سنغافورة إلى إندونيسيا في عام1997، إضافةً إلى اختطاف القراصنة لناقلة النفط التابعة للمملكة العربية السعودية في عام2008 والتي تحمل سيروس ستار، إذ يبلغ طولها330 متراً وكانت تحمل ربع الإنتاج اليومي من البترول في المملكة العربية السعودية، كل ذلك يؤثر سلباً على النفط من خلال ارتفاع أسعاره.

كما أنه من الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة البحرية، انحراف السفن عن خط سيرها الاعتيادي واتخاذ مساراتٍ أخرى بديلة وبعيدة عن مناطق القراصنة يؤدي إلى زيادة تكاليف النقل، فعلى سبيل المثال تحويل ناقلة نفط تتجه من المملكة العربية السعودية إلى الولايات المتحدة الأميركية عبر طريق الرأس الرجاء الصالح بدلاً من قناة السويس يضيف حوالي 2700 ميل بحري لكل رحلة، الأمر الذي يترتب عليه إضافة مبلغ 3.5 مليون ريال نتيجة زيادة استهلاك الوقود.**[45]**

ومن الآثار الاقتصادية لهذه الجريمة زيادة أقساط التأمين السنوية نتيجة ارتفاع تكاليف التأمين على السفن البحرية، إذ تقدر التكاليف التي سوف تتحملها شركات التأمين نتيجة ضمانها لسلامة وأمن حوالي 20 ألف سفينة تعبر خليج عدن سنوياً، حوالي 400 مليون دولار.**[46]**

6.2. الآثار البيئية لجريمة القرصنة البحرية:

يترتب على جريمة القرصنة البحرية آثاراً بيئية خطيرة، فهي تهدد سلامة البيئة البحرية من خلال تسرب كميات كبيرة من النفط إلى مياه المحيطات والبحار في حالة تعرض السفن والناقلات النفط العملاقة لخطر القرصنة وهو ما حصل مع السفينة كاكامايا حيث أدى اختراق القراصنة لخزان الوقود لتدفق النفط إلى البحر مهدداً الحياة البحرية بأخطارٍ جمة.

فقد حذر المكتب البحري الدولي من خطورة القرصنة البحرية على أمن وسلامة البيئة البحرية خصوصاً في حال استعمال القراصنة للأسلحة الثقيلة والمتفجرات التي تؤدي إلى إشعال النيران في السفن الكبيرة ولاسيما حاملات النفط العملاقة التي من الممكن أن تؤدي إلى إغراقها مما يؤدي إلى وقوع كوارث بيئية خطيرة تهدد الحياة البحرية.**[47]**

الاستنتاجات والتوصيات:

أولاً- الاستنتاجات:

1. إن جريمة القرصنة البحرية جريمة خطيرة تعود في جذورها إلى عصور قديمة، الأمر الذي يستدعي تكاتف المجتمع الدولي واتخاذ كافة الإجراءات اللازمة والتدابير الفعالة للحيلولة دون وقوعها والحد منها قدر الإمكان.

2. تعد اتفاقية جنيف لأعالي البحار للعام1958 ومن بعدها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للعام1982 أولى الاتفاقيات الدولية التي وضعت تعريفاً لجريمة القرصنة البحرية، لكن يؤخذ على التعريف الذي جاءت به اتفاقية عام1982 قصوره وعدم شموله لكافة أعمال العنف البحري كالاحتجاز والغش التي تمارس ضد السفن والممتلكات وما عليها من أشخاص وأموال، حيث أصبحت هذه الأعمال تقع الآن داخل المناطق الخاضعة لولاية الدولة الساحلية وترتكب بدوافع سياسية وليس بقصد تحقيق أهداف خاصة، الأمر الذي يؤكد إخفاق اتفاقية عام 1982 والتي تعتبر بمثابة دستور البحار في الإحاطة بكافة الجوانب المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية.

3. إن جريمة القرصنة البحرية لم تأت من فراغ بل هناك مجموعة من الأسباب سواء كانت هذه الأسباب سياسية كانحلال النظام السياسي القائم في الدولة وضعفه أو اقتصادية كانهيار النظام الاقتصادي وبالتالي انتشار الفقر وارتفاع معدل البطالة أو اجتماعية كتفكك البنية الاجتماعية وبالتالي تفشي معدل الجريمة، كلها أسباب اتحدت وشكلت أرضية ملائمة ومناسبة لبروز القرصنة البحرية وسطوع نجمها.

4. ساعد التطور التكنولوجي الذي تشهده اليوم صناعة السفن على انتشار وتفشي جريمة القرصنة البحرية، إذ سهل ذلك من مهمة القراصنة في الهجوم والاعتداء والاستيلاء على تلك السفن خصوصاً إذا ما علمنا أن بعض هذه السفن تبحر وتشق عباب البحر بطواقم ملاحية قليلة.

5. ضعف وانخفاض الميزانية العسكرية المخصصة من قبل بعض الدول لتطوير وتحديث قواتها البحرية، حيث يعتبر ذلك من الأسباب التي ساعدت على عودة بروز جريمة القرصنة البحرية وانتشارها، وذلك مقارنةً مع الميزانية المخصصة والمرصودة لسلاح الجو والبر، الأمر الذي حال دون قدرة سلاح البحرية على القيام بالأعمال المطلوبة منه ولاسيما تسيير الدوريات اللازمة لمراقبة وحماية السواحل بشكلٍ دائم.

ثانياً- التوصيات:

1. ضرورة إبرام اتفاقية دولية خاصة تتضمن قواعد القانون الدولي المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية، بحيث تجرم الأفعال المكونة لها، إضافة إلى فرض العقوبات الشديدة بحق مرتكبيها، مع وجوب إلزام جميع الدول بهذه الاتفاقية.

2. يتوجب على المنظمات البحرية والتي تأخذ على عاتقها ضمان سلامة الملاحة البحرية كالمنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي، أن تتخذ كافة التدابير والإجراءات الفعالة الهادفة لتأمين النقل التجاري البحري وحماية السفن من عمليات القرصنة البحرية، بحيث تكون هذه التدابير ملزمة لجميع السفن مع فرض العقوبات المناسبة بحق هذه السفن في حال مخالفتها.

3. وجوب إدراج الأعمال غير المشروعة التي تقع داخل المياه الإقليمية لإحدى الدول ضمن الأعمال المكونة لجريمة القرصنة البحرية، وبالتالي يكون القبض على مرتكبي تلك الأعمال من اختصاص الدولة صاحبة الإقليم مالم توجد اتفاقية دولية تنص على خلاف ذلك.

4. التأكيد على الدول التي لم تنص في تشريعاتها الوطنية على تجريم القرصنة البحرية بضرورة سن القوانين التي تجرم هذه الأفعال مع فرض أشد العقوبات على مرتكبيها، بالرغم من أن اتفاقية روما لقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية للعام1988 قد نصت على ذلك.

References:

1. Nafal, Muhammad Qasim, The Crime of Maritime Piracy, Publications of the College of Law, Al-Nahrain University, Volume IV, Issue Six, 2013, p. 34.
2. Khater, Maya, The Legal Framework for the Crime of Maritime Piracy, Damascus University Journal of Economic and Legal Sciences, Volume Twenty-seven, Issue Four, 2011, pp. 266-267.
3. Nafal, Muhammad Qasim, The Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 35.
4. Previous reference, p. 35.
5. Al-Awdi, Jalal, Maritime Piracy and Freedom of the High Seas, PhD thesis, Faculty of Law, University of Aden, Yemen, 2014, p. 71.
6. Previous reference, p. 70.
7. Nafal, Muhammad Qasim, The Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 38.
8. Article 15 of the 1958 Geneva Territorial Sea Convention.
9. Article 10 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.
10. Habash, Samer, International Cooperation to Combat Maritime Piracy (Maritime Piracy off the Somali Coast as a Model), Master Thesis, Faculty of Political Science, Damascus University, 2015, p. 16.
11. Article 3 of the Rome Convention for the Elimination of Unlawful Acts of 1988.
12. Al-Awdi, Jalal, Maritime Piracy and Freedom of the High Seas, aforementioned reference, p. 80.
13. Habash, Samer, International Cooperation to Combat the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 27.
14. Issat, Radhia, Maritime Piracy and its Implications for Maritime Security, Master Thesis, Faculty of Law and Political Science, Mouloud Maamari University, Algeria, 2016, p. 31.
15. The previous reference, p. 32.
16. Amrani, Nadia, Maritime Piracy and its Distinction from Similar Works, Journal of Legal and Political Research and Studies, Volume Five, Number Six, Algeria, 2012, p. 138.
17. Ibid., pp. 138-139.
18. Habash, Samer, International Cooperation to Combat the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 28.
19. Omrani, Nadia, Maritime Piracy and Distinguishing It from Similar Works, reference previously mentioned, p. 141.
20. Habash, Samer, International Cooperation for Combating the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 29.
21. Abdul Rahim, Murtada, The provisions of maritime piracy in Islamic jurisprudence, a comparative study, Publications of the College of Science and Education, Taif University, Volume III, Issue VII, Saudi Arabia, 2011, p. 171.
22. Habash, Samer, International Cooperation to Combat the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 30.
23. Abdel Rahim, Mortada, The provisions of maritime piracy in Islamic jurisprudence, a comparative study, aforementioned reference, p. 171.

24. Habash, Samer, International Cooperation for Combating the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 32.
25. Al-Awdi, Jalal, Maritime Piracy and Freedom of the High Seas, aforementioned reference, p. 181.
26. Nafal, Muhammad Qasim, The Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 10.
27. Abd al-Rahim, Murtada, the provisions of maritime piracy in Islamic jurisprudence, a comparative study, aforementioned reference, p. 165.
28. Habash, Samer, International Cooperation to Combat the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 37.
29. Omrani, Nadia, Maritime Piracy and Distinguishing It from Other Similar Works, reference previously mentioned, p. 142.
30. Issat, Radhia, Maritime Piracy and its Implications for Maritime Security, aforementioned reference, p. 35.
31. Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.
32. Nafl, Muhammad Qasim, The Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 67.
33. Omrani, Nadia, Maritime Piracy and Distinguishing It from Other Similar Works, reference previously mentioned, p. 144.
34. The previous reference, p. 145.
35. Al-Awdi, Jalal, Maritime Piracy and Freedom of the High Seas, aforementioned reference, p. 90.
36. Previous reference, p. 91.
37. Habash, Samer, International Cooperation for Combating Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 52.
38. Bouissi, Hossam El Din, Maritime Piracy and Its Effects on the Arab Region, PhD thesis, Faculty of Law and Political Science, Hadj Lakhdar University Batna, Algeria, 2013, p. 125.
39. Previous reference, p. 126.
40. Hafas, Haddah, The Crime of Maritime Piracy and Its Impact on Human Security, Master Thesis, Faculty of Law and Political Science, Al-Hajj Hadhrat University, Batna, Algeria, 2017, p. 177.
41. Annual periodic reports of maritime piracy operations issued by the International Maritime Organization.
42. Habash, Samer, International Cooperation for Combating the Crime of Maritime Piracy, aforementioned reference, p. 78.
43. Al-Awdi, Jalal, Maritime Piracy and Freedom of the High Seas, aforementioned reference, p. 257.
44. Bouissi, Hossam El Din, Maritime Piracy and its Effects on the Arab Region, aforementioned reference, pg. 106 + 107.
45. Abd al-Rahim, Murtada, the provisions of maritime piracy in Islamic jurisprudence, a comparative study, aforementioned reference, p. 234.
46. Previous reference, p. 235.
47. Issat, Radhia, Maritime Piracy and its Implications for Maritime Security, aforementioned reference, p. 63