مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: القرصنة والجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية وعوائق مكافحتها
اسم الكاتب: د. رامي كاسر لايقه، ميلاد عبدالله عبدالله
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5873
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 17:49 +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.

Piracy and International and regional efforts to combat maritime piracy And the obstacles to combating it

Dr Rami Kasser Layka*
Milad Abdullah Abdullah**

(Received 17 / 1 / 2023. Accepted 7 / 3 / 2023)

□ ABSTRACT □

The crime of maritime piracy is a crime that threatens all of humanity, as some believe that it is a myth from the legends of the past, but its reality proves the opposite through the recent rise in piracy operations, which makes it one of the most prominent, and most important topics of the hour and one of the most heinous crimes that threaten the safety of maritime navigation, international trade as well as the lives of people, ships and property in many countries of the world.

As this threat, which is increasing day by day, requires the attention of international law and international jurisprudence in order to combat and suppress this phenomenon and find solutions to combat it.

Keywords: Maritime pirates, Pirates, Piracy crime.

Copyright **:**Tishreen University journal-Syria, The authors retain the copyright under a CC BY-NC-SA 04

*Professor , Economic Faculty, Economic And Planning Department, International Relations, Tishreen University, Latakia, Syria.

**Postgraduate Student , Economic Faculty, Economic And Planning Department, International Relations, Tishreen University, Latakia, Syria. Miladabdallah@tishreen.edu.sy

القرصنة
والجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية
وعوائق مكافحتها

الدكتور رامي كاسر لايقه*

ميلاد عبد الله عبد الله**

(تاريخ الإيداع 17 / 1 / 2023. قُبِل للنشر في 7 / 3 / 2023)

□ ملخّص □

إن جريمة القرصنة البحرية هي جريمة تهدد البشرية جمعاء، حيث أن البعض يعتقد أنها أسطورة من أساطير الماضي، إلا أن واقعها يثبت عكس ذلك من خلال ارتفاع عمليات القرصنة في الآونة الأخيرة، مما يجعلها من أبرز وأهم مواضيع الساعة ومن أبشع الجرائم التي تهدد سلامة الملاحة البحرية والتجارة الدولية وكذلك حياة الأشخاص والسفن والممتلكات في العديد من دول العالم.

حيث أن هذا التهديد الذي يزداد يوماً بعد يوم يستدعي اهتمام القانون الدولي والفقه الدولي من أجل محاربة وقمع هذه الظاهرة وايجاد حلول لمكافحتها.

الكلمات المفتاحية: القرصنة البحرية، القراصنة، جريمة القرصنة.

حقوق النشر : مجلة جامعة تشرين- سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص CC BY-NC-SA 04

* **مدرس , كلية الاقتصاد، قسم الاقتصاد والتخطيط، اختصاص علاقات دولية، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**

** **طالب ماجستير , كلية الاقتصاد، قسم الاقتصاد والتخطيط، اختصاص علاقات دولية، جامعة تشرين، اللاذقية، سورية.**

Miladabdallah@tishreen.edu.sy

مقدمة:

تعد جريمة القرصنة البحرية من أقدم جرائم السلب والنهب التي لم تعد تقلق الأجهزة على النطاق الداخلي فقط، إنما أصبحت من المعضلات الخطيرة التي تواجه المجتمع الدولي بغض النظر عن طبيعة النظام السياسي للدول و درجة تطورها باعتبار أن القراصنة يعتمدون على أساليب غير تقليدية في عملياتهم، وتكيفوا مع الواقع الدولي الجديد مستغلين الأوضاع الأمنية والسياسية في مناطق تواجدهم.

فاليوم تعطل القرصنة حركة الملاحة البحرية والتجارة الدولية و تهدد حياة وممتلكات الناس في كثير من دول العالم، مما يترتب على ذلك تكلفة بشرية وتجارية واقتصادية باهظة، ويوما بعد يوم تزداد التهديدات الإقليمية والدولية في البحر حتى أصبحت القرصنة البحرية هي الظاهرة الأكثر قلقا للمجتمع الدولي وتحتل الصدارة.

نظرا لان هذه الجريمة لا تهدد دولة معينة بالتحديد بل تهدد أمن وسلامة الأسرة الدولية ككل، فقد اعتبر القرصان عدواً للجنس البشري وأفعاله موجهة ضد المجتمع الدولي، وقد استقر العرف الدولي منذ أمد بعيد على تخويل الدول حق إلقاء القبض على سفن القرصنة البحرية التي تجوب أعالي البحار أو في المناطق التي لا تخضع لسيادة أية دولة.

حيث سادت هذه الجريمة في الماضي وعادت اليوم لتنتشر في مناطق عديدة من العالم، حيث أصبحت قضية دولية تثير الذعر في مختلف أنحاء العالم.

مشكلة البحث:

تعد القرصنة من أهم المعضلات التي تواجه العالم بأثره، حيث أنها تؤثر بشكل كبير على حركة الملاحة البحرية التجارية الدولية والاقليمية، لذلك سأحاول في هذا البحث الإجابة على بعض الأسئلة منها:

1-ما هي الجهود الدولية والاقليمية المبذولة في سبيل مكافحة القرصنة البحرية؟

2-ما هي العوائق التي تقف في سبيل مكافحة هذه الجريمة؟

أهمية البحث وأهدافه:

تكمن أهمية هذا الموضوع من حيث تأثيرات جريمة القرصنة البحرية و تهديداتها المتنوعة على سلامة الملاحة البحرية والحركة التجارية الدولية، ، فهي تهدد المصلحة الجماعية للدول وبالتالي فهي تهدد السلم والأمن الدوليين.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى:

1-تحديد مفهوم القرصنة البحرية.

2-بيان الجهود الدولية والاقليمية المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية.

3-بيان العوائق التي تقف في وجه في سبيل مكافحة القرصنة البحرية.

كما تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على مختلف التدابير الأمنية والجهود الدولية والإقليمية المبذولة في سبيل القضاء على هذه الظاهرة، وكذلك الوقوف على العراقيل التي تعيق عمليات مكافحتها.

فرضيات البحث:

1- هناك علاقة ذات دلالة معنوية بين القرصنة البحرية و تهديد السلم و الأمن الدوليين.

2- هناك علاقة ذات دلالة معنوية بين الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية و تراجع معدلات القرصنة.

مناهج البحث:

لقد استخدمنا لإنجاز هذا البحث المنهج الوصفي التحليلي لبيان الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية، ولمعرفة أهم العوائق التي تحول دون مكافحتها و من يقف ورائها.

الدراسات السابقة:

الدراسات العربية:

1-القحطاني سعد ناصر بن حسين، القرصنة البحرية في بحر العرب وتأثيراتها الأمنية على منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير، كلية العلوم الاستراتيجية قسم الدراسات الاقليمية والدولية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمينة في المملكة العربية السعودية، عام2015.

2-نفل قاسم محمد، جريمة القرصنة البحرية، رسالة ماجستير، كلية الحقوق قسم القانون العام، جامعة النهرين في العراق، عام 2013.

3-بوعيسى حسام الدين، القرصنة البحرية وتأثيراتها على المنطقة العربية، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم العلاقات الدولية، جامعة الحاج لخضر- باتنة في الجزائر، عام 2012، 2013.

4-العودي فضل محمد جلال، القرصنة البحرية وحرية أعالي البحار، رسالة دكتوراه، كلية الحقوق قسم القانون الدولي العام، جامعة عدن في اليمن، عام 2014.

الدراسات الأجنبية:

1- Williams R. Paul and Pressly lowry, Maritime Piracy: A Sustainable Global Solution, Case Western reserve Journal of International Law, SCHOOL OF LAW, CASE WESTERN RESERVE UNIVERSITY, Volume 46 Issue 1, 2014.

3- Bodini Piedimonte Stefano, Fighting Maritime Piracy under the European Convention on Human Rights, The European Journal of International Law Vol. 22 ni.3 2011.

تعقيب على جميع الدراسات السابقة:

يتميز هذا البحث عن جميع الدراسات والبحوث السابقة بأنه يقدم دراسة شاملة عن مفهوم القرصنة البحرية فهو يتطرق لمفهوم القرصنة البحرية في اللغة وفي الاصطلاح وفي الفقه الدولي وفي مجموعة من الاتفاقيات، بالإضافة إلى أنه يبين جهود أشخاص القانون الدولي العام في سبيل مكافحة القرصنة البحرية وما تم اتخاذه من قرارات واجراءات في سبيل مكافحة هذه الجريمة العابرة للحدود، ويبين بالمقابل القيود والعوائق التي تقف في وجه جهود أشخاصا لقانون الدولي العام وهم في طريقهم لمكافحة هذه الجريمة.

المبحث الأول مفهوم ظاهرة القرصنة البحرية:

توصف ظاهرة القرصنة البحرية بأنها ظاهرة قديمة قدم الملاحة البحرية ذاتها، حيث يرتبط ظهورها بظهور وسيلة النقل البحري وهي السفن وكانت منذ ظهورها تشكل تهديد كبير للدول والبشر على حد سواء، لذلك من الأهمية معرفة نشأة وتعريف هذه الجريمة الخطيرة للتعرف عليها.

1- نشأة القرصنة البحرية:

إن نشأة القرصنة البحرية ظاهرة قديمة جداً تعود إلى فترة ما قبل الميلاد حينما كانت متمثلة في الجرائم والأعمال العدائية التي ترتكب في البحر ضد السفن وطاقمها وحمولاتها عن طريق أشخاص كانوا يسمون بالمغامرين، ثم تطورت هذه العمليات لتصل إلى الشكل الحالي للقرصنة. وبالإضافة إلى ذلك يرجع تاريخ ظهور القرصنة البحرية إلى الألف الثالث قبل الميلاد، وتحديداً في حوض البحر المتوسط، أثناء نمو التجارة البحرية المكثفة بين مصر جزيرة كريت

وفينيقيا حيث أن كلمة قرصان أول ما استخدمت عام 140 قبل الميلاد من جانب المؤرخ الروماني بلوتارك عام 100 قبل الميلاد ليعبر به عن أول تعريف واضح للقرصنة.

حيث وكان سكان جزيرة كريت هم أول من فكروا في التصدي لهؤلاء حيث أنهم جهزوا اسطولاً وسيروه إلى أقصى نقطة من شرقي الجزيرة (جزيرة صقلية) وكانت مهمته طرد القراصنة وتمكنوا من تحقيق نجاح نسبي وفي القرن الأول قبل الميلاد وصف السياسي الروماني سيسرو القراصنة بأنهم أعداء الإنسانية، وقد استمرت أعمال القراصنة بعد الميلاد على نفس النحو الذي كان قبله من حيث الانتشار في البحر المتوسط رغم استمرار الحملات العسكرية الرومانية في أعمال مكافحة القرصنة البحرية.[1]

وإضافةً إلى ذلك في أول شريعة عرفتها البشرية، وهي شريعة حمورابي، سادس ملوك بابل (1792- 1750 ق.م) تضمنت فيها المادة (23) من قانون حمورابي حيث نصت أنه تصل عقوبة إلى عقوبة الإعدام في مكان القبض على الجاني الذي قام بقطع الطرق البحرية على السفن وسلبها.[2]

2- بعض تعاريف القرصنة البحرية:

2-1- تعريف القرصنة البحرية لغةً:

القرصان : هو لص البحر، وجمعه قراصنة، وكلمة قرصان هي في الحقيقة من أصل إيطالي، وتعني قطاع الطرق البحرية، وهي معربة من الكلمة الإيطالية "corsal" التي تعني هذا المعنى بالضبط، والعرب حرفوا الكاف إلى القاف واللام إلى النون تسهيلاً للنطق جرياً على اسلوب نطق الحروف العربية، ومع احتكاك سفنهم في العصور الوسطى بالقراصنة وكانوا يملؤون البحار حين إذ شاعت الكلمة المحرفة، ودخلت القاموس العربي من أوسع أبوابه، والقرصنة هي السطو على السفن، وقد استخدم لفظ القرصنة للدلالة على أعمال التعرض للناس بالقوة في أثناء سفراتهم البحرية أو الجوية.[3]

2-2- تعريف القرصنة البحرية اصطلاحاً:

في الحقيقة لقد تعددت التعريفات التي تعرضت للقرصنة البحرية ما بين واصف للقرصنة البحرية أو معدد للأفعال على النحو التالي ذكره:

أ- هي تلك الأعمال التي يقوم بها أشخاص في أعالي البحار من جرائم غير مشروعة ضد أشخاص أو أموال وذلك لتحقيق غايات خاصة للقائمين عليها.

ب- هي أعمال العنف التي يرتكبها أشخاص بدافع المكاسب الخاصة، وهي موجهة ضد أشخاص أنفسهم أو من أجل سلب أموالهم، في أماكن لا تخضع لسيادة دولة معينة.

2-3- تعريف القرصنة في الفقه الدولي:

هي الجرائم أو بمعنى أخر الأعمال العدائية، والسلب أو العنف المرتكبان في البحر ضد سفينة ما أو حمولاتها وبضائعها أو طاقمها.[4]

2-4- تعريف القرصنة في الاتفاقيات الدولية:

2-4-1- القرصنة البحرية في معاهدة جنيف حول البحر العالي لعام 1958:

تعد اتفاقية جنيف المبرمة في نيسان 1958 والتي دخلت حيز النفاذ في ايلول 1962 أول اتفاقية دولية تتناول موضوع القرصنة البحرية وحظى هذا التعريف بإقرار 68 دولة وقد جاء تعريف القرصنة في المادة 15 منها كما يلي:

1-أي من أعمال العنف أو أعمال الحجز غير القانوني أو السلب التي يقوم بارتكابها الطاقم أو الركاب على سفينة خاصة أو طائرة خاصة لأغراض خاصة وموجهة:

أ- ضد أي سفينة أخرى أو طائرة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها أو في الطائرة ذاتها.

ب- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو أموال في مكان يقع خارج نطاق الاختصاص الإقليمي لأي دولة من الدول.

2-أي عمل يعد اشتراكاً اختيارياً في إدارة سفينة أو طائرة مع العلم أن هذه السفينة أو الطائرة تمارس القرصنة البحرية،

3- أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل عمداً لأي من الأعمال التي ورد وصفها في الفقرتين أ و ب من هذه المادة.

كما أتت المادتان 16 و17 من هذه الاتفاقية حالتين وهما:

1- أعمال القرصنة التي حددتها المادة 15 والتي ترتكب بواسطة سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية، تمرد طاقمها وتحكم في السيطرة عليها.

2-تعد السفينة أو الطائرة من سفن أو طائرات القرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها فعلاً يهدفون إلى استعمالها بقصد ارتكاب عمل من الأعمال التي حددتها 15 وتنطبق القاعدة ذاتها إذا كانت السفينة أو الطائرة قد استعملت لارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت باقية تحت سيطرة الأشخاص المدنيين.

وحيث أنه يتضح من هذا التعريف الوارد في هذه الاتفاقية أنها حددت النطاق المكاني وهو أعالي البحار، ومن جانب أخر نصت أن الهدف من القرصنة هو تحقيق غايات خاصة، وهذا ما يجعل دائرة الأغراض الخاصة أكثر اتساعاً، كما شدد هذا التعريف على أعمال الاشتراك واعتبرها أعمال قرصنة.[5]

2-4-2- تعريف القرصنة البحرية في اتفاقية قانون البحار لعام 1982:

أتت هذه الاتفاقية شاملة لقانون البحار حيث نصت المادة (101) منها على أن أي عمل من الأعمال التالية يعد قرصنة:

أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف، أو الاحتجاز، أو السلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم السفينة، أو ركاب سفينة خاصة، أو طائرة خاصة، ويكون موجه ضد سفينة أو ضد أشخاص، أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة في أعالي البحار وخارج ولاية أية دولة.

ب- أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، أو طائرة مع العلم المسبق بوقائع تضفي على هذه السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ت- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال المنصوص عليها في الفقرتين: (أ) أو (ب) أو يسهل ارتكابها.

كما جاءت المادة (102) من الاتفاقية على أنه: إذا ارتكبت أعمال القرصنة المبين معناها في المادة (101) سفينة حكومية، أو طائرة حكومية تمرد طاقمها استولى على زمام السفينة، اعتبرت هذه الاعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة.

ثم أتت المادة (103) من الاتفاقية سالفة الذكر: تعتبر السفينة سفينة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية وينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة: (101) وكذلك الأمر إذا كانت السفينة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال مادامت تحت سيطرة الأشخاص الذين ارتكبوا هذه العمل.[6]

المبحث الثاني: الجهود الدولية و الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية:

لقد تطورت هذه الجريمة بشكل ملحوظ، و أصبح يخصص لها حيز من الاهتمام في عدة مناطق من العالم خاصة بعد تطور الملاحة البحرية و حرية التنقل، مما يستوجب وضع حد لها سواء كان من طرف المنظمات الدولية (مطلب أول) أو من طرف المنظمات الإقليمية (مطلب ثاني).

1-الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية

بذلت المنظمات الدولية جهود كبيرة سواء في نطاق هيئة الأمم المتحدة أو خارجها و ذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية بالظهور و الانتشار في منتصف القرن العشرين.

و سأعرض جهود بعض هذه المنظمات:

1-1- : جهود الأمم المتحدة في مواجهة القرصنة البحرية:

أ- الاتفاقيات الدولية:

عقب انتهاء الحرب العالمية الثانية عام 1945سعت الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم و الأمن الدوليين، حيث أنها أنشأت هيئة دائمة عرفت باسم لجنة القانون الدولي و كان من أهم مهام هذه اللجنة وضع قانون دولي للبحار.

حيث قامت هذه اللجنة بدراسة متواصلة تولد منها أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف 1958، وقد خصصت إحدى هذه الاتفاقيات لأعالي البحار، و قد نصت المادة 14 منها على ضرورة التعاون الدولي لمحاربة القرصنة البحرية[7]، ثم بعد ذلك بقيت جهود المنظمة الدولية على هذا المنوال إلى أن تم إقرار اتفاقية قانون البحار لعام 1982، ولكن هذه الاتفاقية لم تكن لتحمل شيء جديد بما يخص أعمال القرصنة البحرية، حيث أنها أتت متفقة مع اتفاقية جنيف ذلك الأمر الذي أجبر المنظمة الدولية على استكمال جوانب النقص في الاتفاقيتين، فتم إقرار اتفاقية روما 1988 التي ركزت على سلامة الملاحة و مكافحة الأعمال غير المشروعة الموجهة ضدها، و تم تعديل هذه الاتفاقية بموجب بروتوكول 2005 الذي تناول جوانب أخرى من أعمال العنف كالجرائم الإرهابية و غيرها[8].

ب- الجمعية العامة:

شكل الارتفاع الكبير لأعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن وخاصةً في السواحل الصومالية خطراً كبيراً، مما جعل الجمعية العامة للأمم المتحدة أن تعبر عن قلقها الكبير تجاه تزايد هذه الأعمال قبالة السواحل الصومالية في دورتها 63 وقرارها 63/111.

حيث أن الجمعية العامة كانت قد أصدرت عام 2009 قراراً شاملاً بشأن المحيطات و البحار، حيث أنه يوجد في هذا القرار السابق الذكر أحكام كثيرة تتعلق بالقرصنة البحرية وخطورتها، ومن بين هذه الأحكام الخاصة بالقرصنة البحرية، الطلب من الدول الأعضاء على اجراء اللازم لتدريج جريمة القرصنة البحرية في قوانينها، وذلك من أجل مكافحة جريمة القرصنة البحرية وتسهيل اعتقال القراصنة ومحاكمتهم.[9]

ت- قرارات مجلس الأمن:

اعتمد مجلس الأمن عدة قرارات تتعلق بموضوع القرصنة، و من أهم هذه القرارات:

- **قرار مجلس الأمن رقم (1814):**

في عام 2008 اجتمع مجلس الأمن واتخذ القرار رقم 1814، وحيث أن هذا القرار يعد بداية لموضوع القرصنة البحرية في جهود مجلس الأمن، حيث أكد في البند الحادي عشر على دعمه للإجراءات التي تقدمها بعض الدول والمنظمات الدولية لحماية قوافل المساعدات الإنسانية التي تأتي للصومال. كما أن القرار كان شديد اللهجة في ديباجته حين أكد على أهمية إيجاد حلول في الصومال لإنهاء العنف و القتال عن طريق بناء مؤسسات، باعتبار هذه المظاهر هي السبب الأساسي في زيادة نفوذ القرصنة في المنطقة، و يشير إلى اعتزامه تعزيز فعالية حظر توريد الأسلحة و اتخاذ الاجراءات وتدابير ضد من يحاولون منع أو إعاقة عملية بناء السلم والأمن في الصومال.

- **قرار مجلس الأمن رقم(1816):**

إن قرار مجلس الأمن رقم 1816 يعد من أهم قرارات مجلس الأمن المتخذ في جلسته رقم 5902 المنعقدة في 2 حزيران 2008 حيث أنه يسمح للدول بعد أن تحصل على موافقة الحكومة الانتقالية و لفترة ستة أشهر بدخول المياه الإقليمية لمكافحة أعمال القرصنة و السطو المسلح في البحار. حيث حددت المادة 100 من اتفاقية قانون البحار الإطار القانوني للتعاون الدولي فيما يتعلق بمكافحة القرصنة بنصها على أن التعاون الدولي إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة في أعالي البحار أو في أي مكان أخر خارج ولاية أية دولة، وعليه فالقرار 1816 كان قد أعطى خروجا عما سبق، حيث أنه يعطي الحق للسفن الحربية للدول الأجنبية الحق في الدخول إلى المياه الإقليمية الصومالية بهدف قمع أعمال القرصنة باستخدام جميع الوسائل اللازمة لذلك بما فيها القوة والعنف.

علماً أن مجلس الأمن كان قد أكد على أن هذا الإذن لا يسري إلا فيما يتعلق الصومال، حيث أنه لا يسري ليمتد إلى حقوق الدول الأعضاء في منظمة الأمم المتحدة، حيث أنه لا يشمل إلا الوضع القائم في الصومال وحده دون غيره حتى وإن وجد أعمال قرصنة أخرى في شتى بقاع الأرض.

- **قرار مجلس الأمن رقم(1846):**

في عام 2008 اجتمع مجلس الأمن وأصدر القرار رقم 1846، و قد جاء ليبارك ويرحب الإجراءات التي اتخذها كل من الاتحاد الروسي، اسبانيا، الدانمرك، فرنسا، كندا، المملكة المتحدة، الهند، هولندا، الولايات المتحدة، المنظمات الإقليمية و الدولية لمكافحة القرصنة البحرية، علماُ أن هذه المباركة والترحيب كانت قد شملت كل من حلف شمال الأطلسي و الاتحاد الأوروبي.

فلا شك أن هذه المباركة والترحيب اللذين جاء بهما القرار يشرع و يفتح الباب لمشاركات لمزيد من الدول للتعاون في سبيل مكافحة أعمال القرصنة البحرية، مع اتخاذ جميع الوسائل الممكنة لذلك، كما أن الإذن الممنوح بموجب الفقرة 7 من القرار 1816 الذي كان مقيد بمدة زمنية 6 أشهر من تاريخ صدور هذا القرار في 2 حزيران 2008 كان من المفترض أن ينتهي العمل به في الأول من كانون الأول في نفس العام. ولكن جاءت الفقرة 10 من القرار 1846 لتمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام أخر ينتهي في 1 كانون الأول 2009.

فقد لاحظ مجلس الأمن الوضع المتأزم في الصومال و محدودية قدرة الحكومة الانتقالية على قمع أعمال القرصنة أو حراسة و تأمين المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، لذلك قرر بموجب الفقرة 7 من القرار 1897 الصادر في 30 تشرين الثاني 2009 تمديد العمل بهذا الإذن لمدة عام أخر ينتهي في 29 تشرين الثاني 2010.

- **قرار مجلس الأمن رقم (1918):**

صدر في عام 2010 و قد أكد مجلس الأمن من خلاله أنه على الدول الأعضاء أن تتخذ الإجراء اللازم لتجريم القرصنة بموجب قوانينها المحلية، و قد أشاد بالدول التي عدلت قوانينها المحلية من أجل تجريم القرصنة و تيسير محاكمة القراصنة في محاكمهم الوطنية بما يتفق وأحكام القانون الإنساني الدولي المعمول بها.

كما أعرب المجلس عن قلقه إزاء الحالات التي يتم إخلاء سبيلها عند الاشتباه بارتكابها لأعمال القرصنة البحرية دون تقديمها للعدالة، و حث جميع الدول على تجريم هذه الظاهرة.[10]

1-2- جهود المنظمات الدولية المتخصصة في مواجهة جرائم القرصنة البحرية:

أ- جهود المنظمة البحرية الدولية IMO (International Maritime Organization):

تم إنشاء المنظمة البحرية الدولية بقرار من الجمعية العامة للأمم المتحدة عام 1948، في لندن في المملكة المتحدة، غير أنها لم تشكل إلا في عام 1958 وقد وصل عدد أعضاؤها إلى 144 دولة في عام 1993، بهدف تسهيل وسائل

التعاون و تبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن و الأفراد على متنها، وأبدت اهتماماً ملحوظاً بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، عندما شكل مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلفة من 18 دولة بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية و أثارها السلبية على النقل البحري و تقدمت بعدة توصيات لمجلس المنظمة.

ففي عام 2009 عندما تفاقمت هذه الجريمة في مضيق ملقا كونت مجموعة عمل من خبراء دول الأعضاء و الدول المطلة على المضيق لدراستها، و قامت بعدة زيارات و اتخذت عدة توصيات رفعت لمجلس المنظمة.

و على ضوء النتائج الايجابية لهذه المجموعة تم تكليفها بمهمة وضع إرشادات و توجيهات لمواجهة المشكلة في كل أنحاء العالم، و أصدرت هذه المجموعة في 1993 منشورين: الأول يحمل رقم 622 و يتضمن توصيات موجهة للحكومات لمكافحة القرصنة، و الثاني يحمل رقم 623 موجه لملاك السفن و مشغليها.

ب- المكتب البحري الدولي IMB (International maritime bureau):

تأسس هذا المكتب عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية **ICC (International Chamber of Commerce)** وأسهم في وضع بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية، و كان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية في ماليزيا، كما أسهم المكتب، في عام 1998، بمشاركة الاتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمى بخدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة، و الذي يوفر معلومات سريعة عن الحادثة فور وقوعها، و الخسائر التي يمكن أن تنتج عنها.

ت- مركز مكافحة القرصنة في كوالالمبور:

نظرا لتزايد القرصنة البحرية في جنوب آسيا و مدى كبر الخسائر التي تعرضت لها السفن، اقترح المكتب البحري الدولي IMB تأسيس مركز إقليمي بالمنطقة لمكافحة القرصنة البحرية، و بعد إجراء المباحثات مع الحكومات بالمنطقة و شركات الملاحة، و جاءت الموافقة عام 1992، على إنشاء هذا المركز، و جمع رأس المال اللازم لإنشائه بإسهامات من الشركات الملاحية العملاقة و بعض الدول، و افتتح المركز في تشرين الأول 1992،و يتبع هذا المركز للمكتب البحري الدولي في لندن و يقوم بإصدار نشرات و تقارير على فترات مختلفة أسبوعية و شهرية و نصف سنوية وسنوية عن حوادث القرصنة.[11]

حيث أن مهمته الرئيسية تتمثل في استلام البلاغات على مدى 24 ساعة وتقديم خدمات الطوارئ في أي رقعة كانت على وجه الأرض، حيث يقوم هو بدوره بإرسال المعلومات على وجه السرعة للدول للهجوم على المواقع التي يحدث فيها الخطر، وتتمثل مهمته الكبرى أنه يواصل رصده ومتابعته للحالة ويقدم احصاءات لإجبار الدول لعدم التهاون في التصدي لتلك التهديدات.[12]

2-الجهود الإقليمية المبذولة لمكافحة القرصنة البحرية:

لقد بذلت العديد من الدول متعددة أو مجتمعة مجموعة من الجهود للقضاء على القرصنة البحرية أهمها:

2-1- الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة البحرية و الأعمال غير المشروعة في أسيا (ريكاب RECAAP):

اجتمعت الدول الآسيوية المعروف ب (الآسيان) و البالغ عددها عشر دول بالاشتراك مع كل من الصين و اليابان و كوريا الجنوبية و سيرلانكا و بنغلادش و أبرمت الاتفاق الإقليمي لمكافحة القرصنة و الأعمال غير المشروعة الأخرى التي ترتكب ضد سلامة الملاحة في منطقة آسيا و المعروفة باتفاقية (recaap)، و ذلك في تشرين الثاني عام 2004 و دخلت حيز النفاذ الفعلي في 4 أيلول 2006.[13]

وحيث أنه من أهم مهام ووظائف المركز كما وردت في المادة (7) من الاتفاق سالف الذكر:

أ- الحفاظ على سرعة نقل المعلومات المتعلقة عن حوادث القرصنة والسطو المسلح ضد السفن فيما بين الأطراف المتعاقدة.

ب-جمع وتحليل ومقارنة المعلومات المرسلة من قبل أطراف الاتفاق بشأن القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، بما في ذلك المعلومات الأخرى ذات الصلة إن وجدت، المتعلقة بالجماعات المسلحة التي ترتكب أعمال القرصنة ضد السفن.

ت- اعداد التقارير والإحصائيات على أساس المعلومات التي تم جمعها وتحليلها بموجب الفقرة (ب)، ونشرها إلى الأطراف المتعاقدة.

ث- توفير التحذير المناسب، كلما أمكن إلى الأطراف المتعاقدة إذا كان هناك سبب معقول يدعو للاعتقاد بأنه هناك تهديد وشيك الحدوث من أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفت أو أحد ركابها.

ج- إعداد الإحصائيات والتقارير غير المصنفة على أساس المعلومات التي تم جمعها وتحليلها بموجب الفقرة (ب) ونشرها لشركة الشحن والمنظمة البحرية الدولية.

ح- تنفيذ أي نوع من المهام التي قد يتم الاتفاق عليها من قبل مجلس الإدارة وذلك بهدف منع وقمع القرصنة والسطو المسلح ذد السفن.[14]

2-2- جهود المنظمات والدول غير العربية:

تعد اليابان من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية، من خلال اتخاذها عدة قرارات أهمها القرار الصادر في عام 2008 الذي يقضي بإرسال سفن حربية إلى منطقة خليج عدن لحماية السفن اليابانية أو تلك التي تحمل مواطنين يابانيين من أعمال القرصنة البحرية.

كما أن الصين أيضاً بدورها أرسلت في عام 2008 ثلاث سفن حربية لمكافحة القرصنة البحرية بعد تعرض عدة سفن لها لهجمات القراصنة، حيث تمثلت مهمتها الرئيسية في السهر على توفير الحماية للقوافل التجارية البحرية الصينية، و حماية سفن المساعدات الإنسانية.

كما أن كوريا الجنوبية أيضاً بدورها اتخذت قرار بإرسال خمس مدمرات مزودة بالصواريخ و الطائرات إلى مناطق القراصنة قبالة السواحل الصومالية، وذلك بعد نجاح القراصنة الصوماليين في اختطاف سفن صيد كورية.

2-3- جهود الدول العربية في مكافحة القرصنة:

قامت مصر بتوجيه دعوة للدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في مدينة القاهرة من أجل مكافحة القرصنة، و نظرا لأن كل من مصر و السعودية و اليمن و الأردن و الصومال و جيبوتي دول عربية لها منفذ على البحر الأحمر، فالأمر الذي يجعل منها في موقع المسؤولية وذلك بسبب أنها من غير المعقول أن تكون غير قادرة على تأمين البحر الأحمر و حمايته من أي خطر.

كما تم عقد اجتماع بالرياض بناء على دعوة من حكومة المملكة العربية السعودية جمع قادة القوات البحرية و خبراء الوزارة الخارجية في مجلس دول التعاون لدولة الخليج العربي وبعض الدول العربية الأخرى (البحرين و جيبوتي و السودان و السعودية و قطر و عمان و مصر و الكويت و اليمن)، حيث قرروا من خلاله وضع خطة عمل لمكافحة القرصنة قبالة سواحل الصومال، و كذلك عملوا على بحث سبل التنسيق والاتفاق مع القوات الدولية المتعددة العاملة في البحر الأحمر، كما قاموا بدراسة تشكيل قوة بحرية عربية من دول الخليج العربي و الدول العربية المطلة على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة البحرية تماشيا مع قرارات مجلس الأمن الخاصة بمكافحة القرصنة رقم: 1814- 1816- 1846- 1851 و تكون تحت قيادة موحدة لمدة سنة. [15]

أما فيما يتعلق بالدول المطلة على البحر الأحمر مثل مصر والسعودية والأردن واليمن والصومال وجيبوتي، اجتمعت مع وزارة الخارجية المصرية وتوصلت إلى ما يلي:

أ- تعزيز التعاون والتشاور فيما بينها من أجل مواجهة ظاهرة القرصنة البحرية والحد من انتشارها والحيلولة دون حدوثها.

ب- أكدت هذه الدول على أن مسؤوليتها الأساسية لتحقيق الأمن والأمان للبحر الأحمر يقع على عاتق الدول العربية المطلة عليه وهي مسؤولة عن أي خطر يحدق به.

ت- طالبت هذه الدول أن تكون الإجراءات الدولية التي تتخذ لمكافحة القرصنة البحرية متفقة مع احترام قواعد القانون الدولي التي تكفل احترام سيادة الدول واستقلالها وعدم التدخل في شؤونها.[16]

2-4- جهود جامعة الدول العربية:

برز دور جامعة الدول العربية في السياق الإقليمي، من خلال رفض مجلس الأمن والسلم العربي التابع لجامعة الدول العربية أن يدول أزمة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، وقامت كل من مصر واليمن بدعوة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر في القاهرة من أجل تنسيق الجهود بينهم على أساس أن هذه الدول هي المسؤولة عن تأمين سواحلها.[17]

كما اهتمت بهذا الموضوع من خلال الكثير من الاجتماعات والمؤتمرات ولعل أهمها توقيع الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لسنة 1998 و التي اعتبرت القرصنة البحرية في حكم جرائم الإرهاب و تخضع لحكم الاتفاقية.

2-5- مشاركة الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي في مكافحة القرصنة البحرية:

أطلق الاتحاد الأوروبي في كانون الأول 2008 أول عملية بحرية في اطار مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية، أطلق عليها اسم (أطلنطا).

يشارك في هذه العملية ثمان دول هي: ألمانيا، بلجيكا، اسبانيا، فرنسا، السويد، اليونان، هولندا و بريطانيا و قد حلت هذه العملية محل العملية التي قام بها حلف شمال الأطلسي (الناتو) منذ نهاية شهر تشرين الأول 2008، و التي قام بمقتضاها الحلف بإرسال أربعة قطع حربية ايطالية و يونانية و بريطانية و تركية لتسيير دوريات في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال.

أما عن أهداف هذه العملية فتتمثل في حماية سفن برنامج الأغذية العالمي التي تنقل المساعدات إلى الصومال، فقد تمكنت هذه العملية من إيصال قرابة 76000 طن من المساعدات الإنسانية بشكل امن لفائدة 4 ملايين صومالي.[18]

أما فيما يتعلق بمشاركة الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي في مكافحة القرصنة البحرية فقد تمثلت في عدة عمليات نذكر منها:

أ- عملية أتلانتا Operation Atlanta:

هي عملية تقوم بها القوات البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي، وذلك لتقوم بالمشاركة في عمليات منع وردع ومكافحة أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن قبالة السواحل الصومالية، بدأت في 2008 تنفيذاً للمادة الثانية من قرار مجلس أوروبا.

ب- عملية تحالف حماة السفن Operation Allied Provider:

في 9 تشرين الأول من عام 2009 وفي بودابست اجتمع وزراء دفاع حلف شمال الأطلسي ووافقوا على عملية تحالف حماة السفن، حيث أتت تلك الموافقة استجابة لطلب الأمين العام للأمم المتحدة، الذي طلب من الحلف توفير الحماية

وتأمين سفن المساعدة الإنسانية المقدمة للصومال من برنامج الغذاء العالمي، ودعم قرارات مجلس الأمن (1814، 1816، 1838).

ت- عملية درع المحيط Operation Ocean Shield:

في 17 من هر أب لعام 2009 قام حلف الناتو بواسطة خمس سفن تابعة له، بدوريات في المياه الواقعة قبالة السواحل الصومالية، وفي منطقة القرن الأفريقي، وعلى طول ممر النقل البحري المتفق حوله دولياً.[19]

3-عوائق مكافحة القرصنة البحرية

القيود الميدانية التي تعيق مواجهة القرصنة البحرية

يعود سبب فشل الجهود الدولية و الإقليمية في مكافحة جريمة القرصنة البحرية إلى عدد من الأسباب، فبعض هذه الأسباب مرتبط بطبيعة المجال البحري القاسي و إمكانيات القراصنة، و بعضها الأخر مرتبط ببيئة القراصنة و تزايد الأطراف المستفيدة.

3-1- العوائق المرتبطة بطبيعة المجال البحري و إمكانيات القراصنة:

لقد أًصبح من الواضح أن المجال البحري الذي ينشط فيه القراصنة هو مجال واسع المدى جداً و يصعب السيطرة عليه أو مراقبته، فعلى سبيل المثال خليج عدن الذي يطل على اليمن والصومال بين المحيط الهندي والبحر الأحمر يمتد على مساحة واسعة حيث يبلغ طوله 750 كم وعرضه 250كم ومساحته 1800م2 وبالتالي يصعب السيطرة عليه.

فنظرا لكثرة السفن الحربية الأجنبية في خليج عدن والصومال، فقد عمد القراصنة لتغيير استراتيجياتهم وذلك بتوسيع مجال تحركاتهم لتمتد إلى أجزاء مختلفة وكبيرة، و قد شكلت عملية خطف ناقلة النفط السعودية (سايروس ستار) على بعد 800كم قبالة السواحل الكينية سابقة خطيرة و نقلة نوعية تشير إلى قدرة القراصنة على توسيع مجال تحركهم.

حيث نجد أن هؤلاء القراصنة على دراية كافية بالمناطق البحرية، باعتبارهم بحارة ولهم خبرة طويلة تجعل متابعتهم والتحايل عليهم أمر صعب.

كما تعاني القطع البحرية التابعة للأساطيل الأجنبية المنتشرة في المنطقة من صعوبة معرفة هوية القراصنة قبل أن يشنوا هجماتهم، وصعوبة القيام بحماية الرهائن المخطوفين و المحتجزين على ظهر السفن المخطوفة، ويعود السبب في ذلك إلى أن معظم هذه القطع البحرية كبيرة الحجم وثقيلة الحركة، على عكس زوارق القراصنة الصغيرة التي تمتاز بالسرعة والمرونة ولا تستطيع أجهزة الرادار من رصدها بسهولة.

إلى جانب المساحة الكبيرة التي يعمل فيها القراصنة، والتي تشكل إحدى التحديات الرئيسية أمام جهود مكافحة هذه الظاهرة، تمكن القراصنة مع مرور الوقت من تأمين مستلزماتهم القتالية بحيث حصلوا على أسلحة متطورة ومعدات الكترونية حديثة تمكنهم من الاتصال عبر الأقمار الصناعي ورصد و متابعة السفن التي تمر في المنطقة.

كما تطورت التكتيكات البحرية للقراصنة بعد أن حصلوا على سفينة كبيرة يطلق عليها اسم (السفينة الأم) حيث تقوم هذه الأخيرة بإرسال ثلاثة إلى أربعة قوارب تقوم بمحاصرة السفينة التجارية ويستخدمون الرشاشات و القنابل اليدوية ثم يسيطرون على السفينة ويغيرون وجهتها.

وبالإضافة إلى ذلك إن القراصنة في الوقت الحالي يمتلكون تكنولوجيات حديثة وخبراء ومستشارين للاستفادة منهم، وأيضا لديهم أجهزة(GPS) لمراقبة السفن وتحديد مواقعها، ولديهم آلات تكشف العملات المزورة وذلك للتدقيق في الأموال التي يحصلون عليها كفديات لتحرير السفن المختطفة، علاوة على ذلك فان القراصنة البالغ عددهم حوالي

1200 قرصان لايعملون بمفردهم أو بشكل عشوائي، فهم يعملون بشكل منظم و دقيق، و من بين القراصنة نجد أفراد سابقين في قوات خفر السواحل.

يتعامل هؤلاء القراصنة فيما بينهم بأسماء مستعارة، ويتلقون الأوامر من رؤسائهم بلغة أقرب إلى الشفرة، ولهم قيادة تخطط لهم وتقوم بتوجيههم، ولديهم شبكات تجسس في الموانئ يوفرون لهم المعلومات حول جداول و بيانات الرحلات البحرية.[20]

3-2- العوائق المرتبطة ببيئة القرصنة و تزايد عدد الأطراف المستفيدة:

في ضوء الوضع الكارثي الذي يعيشه الصومال منذ قرابة العشرين عاما الماضيين، وفي ظل غياب الأمن وقدرة الدولة، انتشرت الجريمة بجميع أشكالها وصورها (وبطبيعة الحال لم تقتصر الفوضى على البر بل امتدت إلى البحر).

وقامت الدول الغربية باستغلال الفوضى و انعدام الأمن، فقامت بدفع سفنها التجارية الكبيرة والصغيرة في المياه الغنية بسمك التونة بطرق غير قانونية ودون مراعاة للبيئة البحرية وشروط الاصطياد المعمول بها دولياً، ليس هذا فحسب بل أن بعض سفن الصيد الكبيرة أغرقت قوارب الصيد الصغيرة التي يمتلكها بحارة صوماليين. [21]

وفي الواقع إن القرصنة أصبحت بالفعل محط اهتمام الصوماليين و عاملا مشجعا نتيجة الأموال الطائلة التي يحصلون عليها، من حيث مداخلها ورواتب أعضائها أكبر من رواتب أي حرفة أخرى في الدول المجاورة وفي الصومال بصفة خاصة.[22]

وفي هذا السياق علينا أن لا ننسى أن القوى الغربية وفي مقدمتها الولايات المتحدة هي من الأطراف التي يمكن أن تستفيد من ظاهرة القرصنة البحرية، خصوصا أن الوجود المكثف لهذه القوى يأتي تحت ذريعة الجهود الدولية لمكافحة ظاهرتي الإرهاب و القرصنة.

الواقع أن هناك مؤشرات عديدة تبين عدم جدية هذه القوى في مكافحة ظاهرة القرصنة بالرغم من الإمكانيات الضخمة و القدرات الاستخباراتية التي تمتلكها، وفي هذا الإطار اعترف بعض المسئولين في هذه القوات بأن هناك عمليات قرصنة تمت تحت بصرهم، ولكنهم لم يتحركوا بحجة أنهم غير مخولين بمهمة حماية السفن التي تتعرض لعمليات القرصنة.

لذا فانه من غير المستبعد أن يكون الهدف الحقيقي لهذه القوات الاستفادة من ظاهرة القرصنة والقرارات الصادرة من مجلس الأمن خاصة التي تدعو إلى إنشاء منظومة أمنية جديدة في المنطقة.

وعليه فمن الواضح أن هناك عدة أطراف مستفيدة بنسب و درجات متفاوتة من ظاهرة القرصنة البحرية، التي استطاعت أن تخلق شبكة واسعة من المصالح المتداخلة بين عدة أطراف، يهمها استمرار الظاهرة والاستفادة منها.[23]

الاستنتاجات و التوصيات:

1- إن جريمة القرصنة البحرية هي من أقدم الجرائم التي عرفتها الحضارات، ولكن تطورت أساليبها في وقتنا الراهن بسبب العولمة وانتشار التكنولوجيا بشكل كبير، حيث أنها أصبحت تحظى باهتمام كبير دولي كبير في وقتنا الراهن لما تشكله من خطر على المجتمع الدولي.

2- إن اتفاقيتي جنيف لأعالي البحار 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لأعالي البحار 1982، لم تضعا تعريف دقيق لجريمة القرصنة البحرية، حيث أنهما اكتفتا بذكر الأفعال التي تعد من قبيل القرصنة، بحيث يلاحظ غياب أي نص في الاتفاقيتين بشأن عقوبة مرتكبي هذه الجريمة، بالإضافة إلى غياب النصوص بما يتعلق بالتزام الدول في التعاون لتسهيل ملاحقة ومعاقبة مرتكبو جريمة القرصنة البحرية.

3-إن الإذن الممنوح للدول بدخول المياه الإقليمية الصومالية أحد أبرز النقاط التي تضمنها مجلس الأمن، حيث أن مثل ذلك الإذن يخالف بنود اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.

4- هنالك أدلة على استفادة الكثير من الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية من ظاهرة القرصنة والقراصنة وتوظيفها لخدمة مصالحها في مناطق تواجدها، وذلك بالنقيض على ما تظهره هذه الدول.

5-قرارات مجلس الأمن المتعددة، تتيح للدول الكبرى بالتدخل وذلك بطريقة شرعية، بالدول الصغرى الفقيرة التي تعاني من ظاهرة القرصنة البحرية، وتقوم باختراق سيادتها بشرعية من مجلس الأمن.

6-إن عدم وجود قوانين دولية فعالة، بالإضافة إلى انعدام التنسيق بين القوى الإقليمية والدولية، يجعل من الجهود الدولية المبذولة لمكافحة هذه الجريمة دون مستوى الطموحات.

التوصيات:

1-صياغة اتفاقية دولية جديدة أو تعديل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بحيث تتضمن قواعد خاصة بتعريف جريمة القرصنة البحرية، واقرار عقوبة لمرتكبيها، ووقع قواعد التعاون الدولي تلزم جميع الدول، وتحت طائلة العقوبات بتقديم ما هو متاح لديها من معلومات بخصوص هذه الجريمة.

2-يجب على الدول التي تخلو قوانينها من نصوص واضحة بشأن تجريم القرصنة أن تقوم بسن قوانين مناسبة تتضمن القرصنة البحرية من أجل ملاحقة ومعاقبة القرصنة.

3-مطالبة المجتمع الدولي بحل مشاكل عدم الاستقرار في المناطق اتي تنتشر فيها جريمة القرصنة البحرية، فعلى سبيل المثال (القرن الإفريقي) يعد الحل الأمثل للقضاء على ظاهرة القرصنة البحرية فيه، هو العمل على حل الأزمة السياسية في الصومال والعمل على انهاء الحرب الأهلية فيه.

4-قيام الدول المتقدمة والمنظمات الدولي المتخصصة بتقديم الدعم والمساعدة القانونية للدول التي تعاني من صعوبات في مكافحة جريمة القرصنة البحرية، بحيث يكون ذلك بشكل منظم ومدروس.

5-على جميع الشركات والموانئ توجيه السفن للعمل بالتدابير الوقائية والتخطيط لمواجهة القرصنة البحرية لأنها تساعد على فحص استعداد السفن من كافة الجوانب الفنية والادارية والقتالية على رد الفعل السريع تجاه عمليات القرصنة وتحد من مفاجئتهم للسفن.

6-على مجلس الأمن أن يعيد النظر بمجموعة القرارات التي أصدرها ويضع حد للرعية الكبيرة التي حصلت عليها الدول الكبرى للتدخل بالدول التي تعاني من ظاهرة القرصنة البحرية.

References:

[1] Dr.. Baydoun Saeed Musa Maysa, Specialization in Combating Maritime Piracy, Faculty of Law, Mansoura University, Journal of Legal and Economic Research, Issue 67, Egypt, 2018, p. 351.

[2] Al-Awdi Fadl Muhammad Jalal, Maritime piracy and the freedom of the high seas (a study in the provisions of the international law of the sea and Yemeni law), PhD thesis, University of Aden, Yemen, 2014, p. 16.

[3] Dr.. Abd al-Rahim Muhammad Murtada Abd al-Rahim, Rulings of Maritime Piracy in Islamic Jurisprudence, a Comparative Study, Professor of Sharia and Islamic Studies at the College of Science and Education at Taif University, Al-Khurma Branch, Al-Bayan Volume 2013, No. 13, 2013, Kingdom of Saudi Arabia, p. 154.

[4] Dr.. Shura Mona, Efforts of the Regional Integration Process of Somalia's Regional Neighboring Countries to Reduce Problems of Somali Piracy as a Model 2008-2020, Journal of the Faculty of Economics and Political Science, Cairo University, Article 7, Volume Twenty-Three, Number Two, 2022, p. 180.
[5] Aissat Radia, Maritime Piracy and its Repercussions on Maritime Security, Master Thesis, Faculty of Law and Political Science, Mouloud Mamari University- Tizi Ouzou, Algeria, 2016, pp. 23-p. 24.
[6] Saad Al-Yamani bin Abdulaziz Muhammad, Maritime piracy (a jurisprudential study), Naif University for Security Sciences, Arab Journal for Security Studies and Training, Volume 28, Issue 55, 2012, in Saudi Arabia, p. 212, p. 213.
[7] Melhem bin Abdullah Ali, Maritime Piracy on Ships, Master Thesis, Naif Arab University for Security Sciences, Riyadh, 2007, p. 118.
[8] Bouzbouja Abdel Hakim, International Law and the Crime of Maritime Piracy, Annals of the Faculty of Law and Political Science, Oran University in Algeria, No. 3, 2011, p. 56.
[9] See United Nations General Assembly Resolution 111, at the 63rd session, adopted in 2009 at https://www.preventionweb.net/files/resolutions/N0847743.pdf.
Essat Radia, previous reference, pg. 87- pg. 89- pg. 90- pg. 91. [10]
[11] Al-Awdi Fadl Muhammad Jalal, previous reference, p. 265- p. 266- p. 268- p. 269.
[12] Habash Ahmed Naji Samer, International Cooperation to Combat Maritime Piracy (Sea Piracy off the Somali Coast as a Model), Master Thesis in International Relations, Damascus University, Faculty of Political Science, Department of International Relations, in Syria, 2014-2015, p. 72.
[13] For more information about ReCAAP, see www.recaap.org.
[14] Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia, op, vit, p 6.
www.recaap.org
[15] Essat Radia, previous reference, pp. 98-pg. 99.
[16] Amrani Nadia, International and Regional Efforts to Combat Maritime Piracy, Refereed Article, Critical Journal, Blida University 2, Algeria, Volume 10, Number 1, 2015, p. 236.
[17] Shura Mona, Efforts of the Regional Integration Process of Somalia's Regional Neighboring Countries to Reduce Problems Somali Piracy as a Model 2008-2020, Refereed Article, Journal of the Faculty of Economics and Political Science, Cairo University, Volume 23, Issue 2, 2022, p. 189. Essat Radia, previous reference, pp. 99-pg. 100.
[18] Essat Radia, previous reference, pp. 99-pg. 100.
[19] Al-Awdi Fadl Muhammad Jalal, previous reference, p. 270.
[20] Essat Radia, previous reference, p. 102- p. 103- p. 104.
[21] Ibrahim Khalil Ibrahim al-Jubouri, Maritime Piracy in the Somali Coast and Bab al-Mandab, House of Legal Books for Software Publishing, Book, Egypt 2011, p.97-p.98-p.102.
[22] Bo Issa Hossam El-Din, Maritime piracy and its effects on the Arab region, PhD thesis, Haj Lakhdar University - Batna, Faculty of Law and Political Sciences, Department of Political Sciences, Algeria, 2012-2013, p. 167.
Essat Radia, previous reference, p. 106. [23]