مجلة العلوم السياسيّة

اسم المقال: القرصنة البحرية كجريمة دولية وآليات مكافحتها
اسم الكاتب: عباس عودة بكال
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/6162
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 13:26 +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 العلوم السياسيّة جامعة بغداد ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

Issue (67) June (2024) ISSN: 1815-5561 E-ISSN: 2521-912X

Maritime piracy as an international crime and ways to combat it

Abbas Oudah Bakkal*
abbas.o@ihcoedu.uobaghdad.edu.iq
Receipt date:18/2/2024 Accepted date: 1/4/2024 Publication date:1/6/2024

https://doi.org/10.30907/jcopolicy.vi67.716
Copyrights: © 2024 by the author.
The article is an open access article distributed under the terms and condition of the (CC By) license Creative Commons Attribution 4.0 International License

Abstract:

Maritime piracy is considered an international crime prohibited by international law and international conventions. The spread of maritime piracy, especially off the coast of Somalia and the Red Sea, has led major nations to seriously consider the crime and view it as an act that warrants military intervention. This has been evident in the resolutions issued by the United Nations Security Council, such as Resolution 1816, Resolution 1838, and Resolution 1846, which allowed states and regional organizations to take necessary measures to suppress maritime piracy and enter the territorial waters of states where piracy is active. To understand the nature of maritime piracy, it is essential to examine the attempts made by scholars to define, identify, and distinguish it from other types of international crimes, which may sometimes be confused with it, such as aircraft hijacking. International law grants every state the right to combat maritime piracy, not only by deploying ships in high seas or off the coasts to secure international navigation routes but also by entering into regional treaties with coastal and non-coastal states to address this issue. For example, the states around the Red Sea. This crime is not only a concern for coastal states but also for all nations, as its effects can extend to non-coastal states. As piracy continues to spread, there is an increasing reliance on distant maritime routes, leading to higher costs for maritime travel .

Keyword: international law, Maritime piracy, Security council, United Nation.

* Inst./ University of Baghdad/ College of Education for Pure Science Ibn Al-Haitham.

العدد (67) حزيران (2024) E-ISSN: 2521-912X ISSN: 1815-5561

القَرْصَنةُ البَحريَّةُ كجريمةٍ دوليَّةٍ وآلياتُ مُكافَحَتِها

عباس عودة بكال*
abbas.o@ihcoedu.uobaghdad.edu.iq
تاريخ الاستلام: 2024/2/18 تاريخ قبول النشر: 2024/4/1 تاريخ النشر:2024/6/1

المُلخص:

يعدُّ فقهاء القانون الدولي القرصنة البحرية من الأعمال المحرمة دولياً ويعطون الحق لأي دولة في مكافحتها ومعاقبة مرتكبيها وانزال العقوبة بهم وهي قديمة قدم الملاحة البحرية، وهذه الجريمة تعود إلى الظهور بين فترة وأخرى ومرتكبوها يزدادون قوة وسطوة, لقد أثار انهيار الحكومات في بعض الدول الأفريقية كالصومال وعدم سيطرتها على الخارجين على القانون التساؤل حول أسباب انتشار القرصنة في البحر الأحمر وقبالة السواحل الصومالية، ويذهب بعض الباحثين إلى أنّ الفقر الذي يعيشه سكان هذه المناطق بالإضافة إلى الوضع الأمني المنفلت من أسباب ظهور القرصنة هناك حيث إن خطورة القرصنة البحرية تتمثل في أنّها يمكن ان تهدد طرق الملاحة البحرية الدولية في العالم. مثل خليج عدن الذي يعد المتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر ويشكل طريقا رئيسيا للتجارة بين أوربا وأسيا وأفريقيا، وكلما ازداد تهديد القراصنة للسفن التجارية أدى ذلك الى التفكير في ارتياد طرق بحرية أخرى أبعد واطول عبر أوربا وأمريكا الشمالية وراس الرجاء الصالح، وكل ذلك يؤدي الى زيادة تكاليف الشحن والتشغيل ويمكن ان تؤثر القرصنة البحرية على وصول المعونات الانسانية التي يقدمها برنامج الغذاء العالمي للأمم المتحدة الى المناطق التي تحتاج تلك المعنويات كالصومال. وقد يختلط مفهوم القرصنة البحرية بجرائم اخرى ترتكب عن طريق العنف والسطو المسلح كاختطاف الطائرات حيث ذهب بعض الفقهاء الى اعتبار جريمة خطف الطائرات من قبيل اعمال القرصنة وأطلقوا عليها (القرصنة من الجو) إلا إنّ خطف الطائرات يختلف عن القرصنة البحرية موضوع البحث حيث ان القرصنة البحرية جريمة ترتكب في أعالي البحار.

الكلمات المفتاحية: القانون الدولي العام، القرصنة البحرية، مجلس الأمن، الأمم المتحدة.

---

* مدرس/ جامعة بغداد/ كلية التربية للعلوم الصرفة ابن الهيثم.

المقدمة:

تعد القرصنة البحرية من صور العنف المسلح التي ترتكب في أعالي البحار ويحرمها القانون الدولي حيث تناولت الاتفاقيات الدولية جريمة القرصنة البحرية ومنها اتفاقية جنيف عام 1958 الخاصة بأعالي البحار والاتفاقية الدولية لقانون البحار لعام 1982 ومما لاشك فيه أن الزيادة في النمو السكاني مع غياب قدرة الدولة على سد الاحتياجات الأساسية للفرد يؤدي الى انتشار ظاهرة الفقر والبطالة وهي بيئة ملائمة لظهور الجريمة بكلّ اشكالها ومنها جريمة القرصنة البحرية التي اصبحت ظاهرة إجرامية وعلى الخصوص في الدول الأفريقية الساحلية والتي لها سواحل تمتد لمئات الكيلو مترات كالصومال.

لقد أدى انتشار هذه الجريمة إلى تهديد سفن الدول في أعالي البحار وكذلك تهديدها للطرق والممرات البحرية الدولية مما أدى الى ضرورة تدخل الدول لمكافحتها وقمع مرتكبيها حيث تظافرت الجهود الدولية في سبيل هذا الغرض، ودعت الجمعية العامة للأمم المتحدة الدول الاعضاء الى اتخاذ الاجراءات الملائمة لغرض اعتقال الاشخاص الذين ارتكبوا اعمال قرصنة وتقديمهم الى المحاكم, لقد أثار انهيار بعض الحكومات في أفريقيا كالصومال وعدم سيطرتها على الخارجين على القانون التساؤل حول أسباب انتشار القرصنة البحرية في البحر الاحمر وقبالة السواحل الصومالية ، ويذهب بعض الباحثين إلى أنّ الفقر الذي يعيشه سكان هذه المناطق بالإضافة الى الوضع الأمني المنفلت من أسباب ظهور القرصنة هناك. ويمكن كذلك ان تؤثر القرصنة البحرية على الثروة الغذائية للدول التي تعتمد في مواردها الغذائية على الصيد البحري حيث ان القراصنة يمكن ان يختطفوا سفن الصيد وكل ذلك يعرقلون حركة هذه السفن ويعود بأثره السلبي على دخل الدولة من هذا المورد, وكل ذلك دفع بالدول الكبرى والدول الاخرى الى التفكير جديا في محاربة ظاهرة القرصنة البحرية واعتبارها عملا يستدعي التدخل العسكري وهذا ما ظهر واضحا في القرارات التي صدرت عن مجلس الامن كالقرار 1816 و

1838 والقرار 1846 والتي صدرت عام 2008 والقرار رقم 1976لسنة 2011 عن مجلس الامن الدولي حيث أجازت لسفن الدول والمنظمات الاقليمية دخول المياه الاقليمية للصومال واتخاذ الوسائل اللازمة لقمع اعمال القرصنة والسطو المسلح .

وقد حسمت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 الخلاف حول اختلاط مفهوم القرصنة البحرية ببعض الجرائم الاخرى التي ترتكب عن طريق العنف المسلح كخطف الطائرات بنصها في المادة (101) و(15) على تعداد الأعمال التي تعتبر من قبيل القرصنة البحرية حيث عدت أنّ القرصنة البحرية هي اعمال عنف في أعالي البحار على سفينة او طائرة لتحقيق غرض مادي خاص.

إنّ غاية هذه الدراسة هو استعراض جريمة القرصنة البحرية والبحث في الاركان التي تشترط لتواجدها من خلال تناول آراء الفقهاء التي طرحت في هذا الموضوع وتحليلها والتمييز ما بين جريمة القرصنة وما يختلط بها من مفاهيم أخرى وكذلك استعراض وتحليل قرارات مجلس الامن الدولي المتعلقة بهذا الموضوع ثم وضع آليات جديدة يمكن ان تساهم في مكافحة هذه الجريمة. وعلى ذلك سنتناول في هذه الدراسة جريمة القرصنة البحرية في أربعة مباحث نتطرق في المبحث الاول الى تطور القرصنة عبر التاريخ ثم محاولات الفقهاء تعريفها والمبحث الثاني نتناول فيه الاركان الرئيسة لهذه الجريمة من حيث ركنها المادي والمعنوي الباعث عليها ونطاقها المكاني ونتناول في المبحث الثالث موقف مجلس الأمن الدولي من القرصنة في القرارات التي اصدرها بخصوص الصومال وسنحاول اقتراح سبلاً جديدة لمكافحتها. والله ولي التوفيق.

المنهجية:

تم استخدام المنهج التاريخي، والمنهج التحليلي، والمنهج الوصفي.

المبحث الأول: ماهيَّةُ القرصنةِ البحريَّةِ

إنّ فهم معنى القرصنة يتطلب أن نتطرق الى محاولات فقهاء القانون الدولي اعطاء تعريف لها ثم منهج الاتفاقيات الدولية في تحديدها وكذلك زمن ظهورها كجريمة بحرية

ومحاولات الدول القديمة في محاربتها والقضاء عليها وعلى ذلك نتناول في هذا المبحث تطور القرصنة عبر التاريخ ثم محاولات الفقهاء إعطاء تعريف لأفعالها وكما يأتي:

المطلب الأول: النشأةُ التاريخيَّةُ للقرصنةِ البحريَّةِ

يعود ظهور القرصنة البحرية متزامنا مع ظهور الملاحة البحرية وركوب البحر ويذكر التاريخ الصور الأولى للقرصنة والتي ولدت مع ولادة الإمبراطوريات الأولى قبيل عصر الإغريق، وكانت تتخذ صورا بسيطة باستعمال قوارب صغيرة للسطو على قوارب اخرى قريبة من السواحل.

وعندما بدأت القرصنة تهدد الطرق التجارية للإمبراطورية الرومانية في البحر الابيض المتوسط تحركت بقوة ضد القراصنة واستطاعت ان تؤمن الطرق البحرية التجارية في سوريا ومصر وبلاد الشام، وكانت القرصنة تنتشر بمرور الزمن في القارة الأوربية وخصوصا في بحر الشمال وبحر البلطيق ووصلت إلى السواحل الفرنسية والبريطانية) (نوسبوم 2002، 49-50).

وحصل تطور في القرن الثاني عشر الميلادي على صور القرصنة حيث ظهرت في ذلك الحين ما يسمى بالقرصنة المباحة او الرسمية، حيث تقوم دولة من الدول بدعم هؤلاء بإصدار وثائق خاصة تسمى (وثائق للاختطاف) تعطي صلاحية للقراصنة بتتبع السفن التي تكون الدولة في حرب معها ومهاجمتها، وكان القراصنة أشبه ما يكونون بالمرتزقة الذين تستغلهم دولة معينة لصالحها مقابل نسبة مئوية من الغنائم التي يستولون عليها من السفن واستمرت وثائق الاختطاف حتى القرن الثامن عشر، وكانت هذه الوثائق تضمن لهم حق الحماية عندما يلجؤون ببواخرهم الى موانئها، وينتهي سريان مفعول هذه الوثائق بانتهاء الحرب مع الدولة المعادية، ويتم الاتفاق على سلام بين الدولتين المتحاربتين فاذا استمر القراصنة بمتابعة أعمالهم اعتبروا خارجين على قانون الدولة التي كانت تحميهم (جمعة 1979، 46).

والجدير بالذكر أنّ ما يميز القرصنة المباحة أو المقننة عن القرصنة البحرية المعروفة ان القراصنة يمارسون اعمالهم وقت السلم والحرب في حين يمارس القرصان المأذون بوثائق الاختطاف أعماله وقت الحرب فقط. ويهاجم القراصنة العاديون السفن التابعة لكلّ الدول ودون مراعاة للقوانين في حين يهاجم القرصان المأذون بالقرصنة بوثائق الاختطاف سفن العدو وسفن المحايدين الذين يقومون بالتجارة غير المشروعة (جمعة 1979، 46؛ نوسبوم 2002، 50).

وقد ألغي نظام القرصنة المباحة او المتقنة بموجب إعلان باريس لعام 1856 ووافقت الدول صاحبة الشأن في ذلك الوقت عدا الولايات المتحدة وإسبانيا والمكسيك، وفي مطلع القرن السادس عشر، غزا الإسبان السواحل الأفريقية واحتلوا عدة مدن وبلدات جزائرية وقد تصدى لهم بحارة من شمال أفريقيا منهم (خير الدين بارباروس) والذي أصبح بعد ذلك قائدا للأسطول العثماني وقد صد هجمات الإسبان والقراصنة الأوربيين. ولكنّ الأوربيين عدّوا المقاتلين المسلمين من البحارة (قراصنة) وأطلقوا عليهم وصف (korsar) أي لصوص البحر ويذهب بعض المؤرخين إلى أن الأفكار الأوربية المبدئية في مكافحة القرصنة البحرية انما جاءت على خلفية الانتصارات البحرية الاسلامية لمواجهة التفوق البحري للمقاتلين المسلمين.

وكانت بريطانيا قد سبقت الدول الاوربية في اعطاء الشرعية للقرصنة المقننة او المباحة وخصوصا في عهد الملكة اليزابيث وكانت سياسة بريطانيا تهدف الى تحقيق أمرين:

أولاهما: استغلال أساليب القراصنة القتالية في مهاجمة السفن الدول الأوربية والتي تنافس بريطانيا في السيطرة على البحار المجاورة كفرنسا والبرتغال وهولندا.

والثاني: تطوير الأسطول البريطاني، وكثيرا ما كانت بريطانيا تعتمد على ربابنة السفن الحربية الكبرى والذين لهم تاريخ في القرصنة البحرية.

لقد استمرت القرصنة المقننة بوثائق الاختطاف مدعومة من حكومات الدول البحرية الكبرى حتى صدور إعلان باريس لعام 1856 والذي يعدّ أول تقنين دولي لمكافحة

القرصنة فاعتبرت وثائق الاختطاف مرفوضة ومحرمة دوليا والجدير بالذكر ان الولايات المتحدة والمكسيك واسبانيا رفضت المشاركة في ذلك المؤتمر.

وان استعراض تاريخ القرصنة البحرية يوضح مراحل تطور هذه الظاهرة فمن ارتكابها بزوارق صغيرة تهاجم السفن الراسية قرب السواحل الى استخدام السفن والطائرات في بعض الأحيان في المهاجمة، وينبغي ارتكاب أفعال القرصنة في منطقة أعالي البحار لكي تعدّ مكونة لهذه الجريمة.

تعدّ اتفاقية جنيف لعام 1958 والمسماة اتفاقية جنيف لأعالي البحار اول معاهدة دولية تعدّ القرصنة جريمة تنتهك قواعد القانون الدولي. وقد تم التأكيد على تجريم افعال القرصنة في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. في المادة (101) منها. حيث عدت ان القرصنة هي أيّ عمل من أعمال الإكراه او العنف التي توجه ضد السفن او الطائرات لأغراض خاصة في أعالي البحار.

المطلب الثاني: التّعريفُ بالقرصنةِ البحريَّةِ

ليس من اليسير إعطاء تعريف جامع لأعمال القرصنة لذلك اختلف الفقهاء في طريقة تناولهم لهذا الموضوع.

فركز جانب من الفقه على وسيلة واحد تستخدم في ممارسة القرصنة حيث يعرفها الاستاذ (اوينهايم) على أنّها (كل عنف غير مشروع قانونا ترتكبه سفينة خاصة في عرض البحر ضد سفينة اخرى بنية النهب) في حين أن القرصنة تقوم بها سفينة او طائرة في بعض الأحيان (علوان1997، 114).

ويذهب د. محمد سامي عبد الحميد الى ان القرصنة هي (ما يقوم به الأفراد في البحر العالي من اعمال العنف غير المشروعة الموجهة ضد الأشخاص او الأموال والمستهدفة لزوماً لتحصيل منفعة مادية للقائمين بها) (عبد الحميد وخليفة 2004، 554).

في حين يرى جانب من الفقه ان القرصنة هي (اتيان أعمال إكراه او احتواء اتيان تلك الأعمال في البحر دون وكالة مشروعة وخارج نطاق اختصاص اية دولة متمدينة) (الغنيمي

1975، 182) حيث يركز هذا الجانب على ان القيام بالقرصنة او مجرد نية القيام بها يعدّ ارتكاب لها.

ويعرفها بعض الفقه على انها (اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون ان يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول ويكون الغرض الحصول على مكسب باغتصاب السفينة والبضائع والاشخاص) (الداوي 1989، 192).

ويلاحظ على هذه الآراء انها تتفق على أنّ القرصنة أعمال عنف او إكراه ترتكب في البحر او أعالي البحار لتحقيق منفعة مادية خاصة من دون التركيز على وسيلة ارتكاب القرصنة لان القرصنة جريمة قد تقوم بها سفينة وفي احيان اخرى تقوم بها طائرة، وهذا الاتجاه أخذت به اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958 في المادة (15) والتي تشابه من حيث المضمون والصياغة نص المادة (101) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحر لعام 1982. حيث نصت على ان (أي عمل من الاعمال التالية يشكل قرصنة:

أ. أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم او ركاب سفينة خاصة او طائرة خاصة ويكون موجهها:

1- في أعالي البحار ضد سفينة او طائرة أخرى. أو ضدّ شخص او ممتلكات على ظهر تلك السفينة او على متن تلك الطائرة.

2- ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص او ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب.أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة او طائرة مع العلم بوقائع تفضي إلى تلك السفينة او الطائرة حقه القرصنة.

جـ. أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة، في احدى الفقرتين (أ) و(ب) او يسهل ارتكابها.

ويمكن ان نخلص مما تقدم: ان القرصنة: "هي كل عنف او اكراه يوجه ضد سفينة او طائرة في أعالي البحار ضد سفينة او طائرة أخرى او الاشتراك في ذلك بهدف تحقيق هدف مادي خاص".

المبحث الثاني: أركانُ جريمةِ القرصنةِ البحريّةِ

إنّ تعريف القرصنة على أنّها أعمال العنف والإكراه المرتكبة من قبل سفينة او طائرة في اعالي البحار بهدف تحقيق منافع مادية يؤدي بنا الى القول إنّ هنالك أركانا يجب ان تتوافر لكي تتحقق هذه الجريمة وهي:

أن تكون هنالك أعمال عنف غير مشروعة وأن يكون الباعث عليها منفعة مادية خاصة وأن ترتكب تلك الأعمال في أعالي البحار وعلى ذلك سنتناول تلك الأركان في مطالب ثلاثة وكما يأتي:

المطلب الأول: الركن المادي/ عدم مشروعية أعمال القرصنة

يقصد بالركن المادي للجريمة أي فعل خارجي له طبيعة مادية ملموسة تدركه الحواس وهو يتخذ صورة حركة عضوية خارجية إرادية، وهو يتحلل إلى عنصرين، الأول: استعمال أحد أعضاء الجسم، والثاني أن يكون بإرادة الجاني. فاذا حدث الفعل نتيجة لقوة ضاغطة على جسم الجاني فان الجريمة لا تعد قائمة لانعدام المقومات الرئيسية لركنها المادي (المجالي 2005، 211).

والركن المادي للجريمة بعكس ما يختلج في نفس الجاني من انفعالات وعليه يجب ان تقترن السلوك الإجرامي بالإرادة، فالسلوك الإجرامي لا ينسب إلا لإنسان وهو معيار التمييز بين سلوك المجرم وفعل الطبيعة وفعل الحيوانات حيث إنّ الأخيرين أفعال من دون إرادة (حسني 1960، 111-118).

وهذه الارادة التي يعتد بها القانون يجب ان تكون مدركة ومميزة وان تتوافر لها حرية الاختيار فاذا لم تتوافر لها ذلك كانت غير ذات قيمة قانونية. فمن ارتكب فعلا وكانت ارادته غير معتبرة قانونا فهو غير مسؤول عن فعله، وفي القرصنة تعتبر افعال العنف والإكراه ركنا ماديا لهذه الجريمة وقد توجه إلى الأشخاص او الى الأموال وسواء الحقت الأذى الجسدي بالإنسان او حدّت من حريته.

وينبغي ان توجه أفعال الإكراه الى سفينة او طائرة، او الى طاقم او ركاب تلك السفينة او الطائرة، فجريمة القتل التي ترتكب بقصد السرقة من قبل أحد الركاب لا تكون جريمة قرصنة (الغنيمي 1975، 183).

وتعدّ القرصنة من الجرائم المستمرة، وهي الجرائم التي تكون من افعال متجددة ومستمرة ولا تنتهي بانتهاء هذه الحالة ويجب ان تتدخل ارادة الجاني خلال مدة ارتكاب الجريمة المستمرة للسيطرة على السلوك على ان يتوافر الركن المعنوي للجريمة بالإضافة الى الركن المادي، وعليه فان السفينة التي تقوم بالقرصنة تعتبر مرتكبة لهذه الجريمة في كل لحظة من لحظات رحلتها البحرية (داود 1999، 220).

ولقيام أركان جريمة القرصنة البحرية ينبغي أن تقوم بالعملية سفينة او طائرة والسؤال الذي يطرح نفسه ما هو المقصود بالسفينة التي ينطبق عليها نص المادة (101) من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؟..

وكانت الفكرة السائدة عن مفهوم السفينة هو معيار الطوفان على سطح الماء، ثم ظهرت بعد ذلك فكرة الملاحة البحرية كمعيار لتحديد مفهوم السفينة ويذهب أكثر الفقه الى ان السفينة هي منشأة قابلة للشغل والقيادة ولها القدرة على الملاحة بشكل معتاد، أي ان يتوافر ركنان لكي يصدق على المنشأة وصف السفينة وهما، القيام بالملاحة البحرية وهذا يؤدي الى استبعاد المراكب المخصصة للملاحة النهرية او الداخلية. وكذلك الاحواض العائمة او الارصفة او الرافعات العائمة وغيرها مما لا يصلح عادة للقيام بنشاط الملاحة في البحار (داود 1999، 15).

وينبغي ان تقوم بالملاحة البحرية على وجه الاعتياد والتكرار وإذا كانت المنشأة مخصصة للملاحة النهرية ثم قامت برحلة بحرية بصورة عرضية فان ذلك لا ينفي عنها وصف المركب النهري ولا يصدق عليها وصف السفينة.

وتقسم السفن عموما الى السفن العامة والسفن الخاصة وفق معيار الغرض المخصص له السفينة وتمتع السفن العامة التي تشمل السفن الحربية والسفن العامة غير التجارية

بمركز قانوني متميز. اما السفن الخاصة او التجارية فتشمل كل السفن غير المتصفة بوصف السفينة العامة ومن أنواعها، المراكب التي تخصص لحمل حاويات البضائع وتلك التي يكون عملها حمل الاشخاص (عبد الحميد وخليفة 2004، 393).

ولا تخضع السفن الحربية إلا لاختصاص دولة العلم أي لقضاء دولتها فقط لان السفينة الحربية تمثل سيادة الدولة بشكل كامل، ولما كانت العلاقات الدولية قائمة على مبدأ تساوي السيادات لذلك ليس لسفينة حربية في اعالي البحار ان تخضع سفينة حربية اخرى للتفتيش وبالإضافة لذلك فان السفينة الحربية تعد من اسرار الدولة العسكرية وان القيام بحجزها او تفتيشها يعتبر كشف عن تلك الأسرار والسفن العامة غير الحربية تتمتع بمركز مماثل لمركز السفينة الحربية ولكن السفينة الحربية إذا تمرد طاقمها وأمسك بزمام الامور فيها ، فإنها تعامل حينذاك معاملة السفينة الخاصة بحيث يمكن إيقافها وتفتيشها (الدغمة 2004، 317).

والجدير بالذكر ان اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نصت في مادتها (29) على تعريف السفينة بأنّها: "سفينة تابعة للقوات المسلحة لدولة ما وتحمل العلامات الخارجية المميزة للسفن الحربية...".

نخلص من ذلك الى أنّ مجرد اتيان فعل من أفعال العنف او الإكراه وحده، لا يكفي لقيام جريمة القرصنة وانما يجب ان ترتكب تلك الأفعال ضد سفينة او طائرة وان أداة ارتكابها هي سفينة او طائرة أي إنّ أفعال العنف او الإكراه لا تكفي وحدها لقيام هذه الجريمة ولا يهم بعد ذلك ان تكون أفعال العنف والإكراه موجهة ضد سفن دولة معينة او ضد سفن الدول جميعها.

المطلب الثاني: الركن المعنوي: القصدُ الجنائيُّ

نصت المادة (101) السالفة الذكر من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنّ أفعال العنف والإكراه المكونة لجريمة القرصنة يجب ان ترتكب لأغراض خاصة، وبعبارة أخرى

ان الباعث او الهدف في القرصنة البحرية تحقيق منفعة مادية شخصية او خاصة، وهو الركن المعنوي لهذه الجريمة.

والباعث في الجريمة هو الغرض او الهدف الذي يسعى الجاني لتحقيقه وهو القصد في السلوك الاجرامي فمن الطبيعي ان ترتكب القرصنة لتحقيق منافع شخصية خاصة لطاقم السفينة، وتتحقق الجريمة لو اتفق طاقم السفينة بأكمله على ارتكاب القرصنة لتحقيق أهداف مادية خاصة.

لكن السؤال ما هو المقصود بالقصد الخاص او الاغراض الخاصة ؟، وما هو المقصود بالقصد العام او الهدف العام الذي ينفي عن افعال الاكراه او العنف وصف القرصنة؟.

يذهب جانب من الفقه الى أن الباعث على أعمال العنف والإكراه الموجه من قبل طاقم سفينة ضد سفينة اخرى إذا كان لتحقيق غرض سياسي معين لا يحتمل الشك فان ذلك ينفي عن هذه الافعال صفة الجريمة. وبالتالي لا يعتبر من قاموا بها قراصنة وكذلك إذا كانت الاغراض دينية او عسكرية مثل اعمال الثوار او اعضاء حركات التحرر الوطنية، ويضربون مثلا على ذلك ان هنالك (داود 1999، 220) أحكاما صدرت من محاكم التحكيم تؤيد هذا الاتجاه مثل القرار الصادر عن محكمة التحكيم في قضية السفينة (كوكني) في 17 تشرين الاول عام 1923. وهي سفينة إيطالية أبحرت من مدينة (جنوا) الى (بوينس ايرس)، حيث قام بعض الركاب بالاستيلاء عليها وكانت مطالبهم تتمثل في ضم إقليم (تريستا) إلى إيطاليا وقد غيروا وجهت السفينة وساروا بها الى (تريستا)، فقررت محكمة التحكيم ان افعال هؤلاء الركاب لا يعتبر من قبيل افعال القرصنة لان المقصود منه كان تحقيق غرض سياسي (علوان 1997، 118).

وفي قضية اخرى لم تعدّ الافعال التي قام بهار أنصار الجنرال (هنريك غالفاو) من قبيل القرصنة حين استولوا على السفينة (سانتا ماريا) وغيروا وجهتها الى البرازيل وكان هدفهم المعلن هو توجيه انضار الرأي العام العالمي الى الحكومة الدكتاتورية في البرتغال بقيادة (سالازار) وقد منحتهم الحكومة البرازيلية حق اللجوء السياسي (علوان 1997، 119).

اما القصد الخاص او الباعث الخاص، فهو تحقيق منفعة مادية كالسلب والنهب او اختطاف الاشخاص وطلب الاموال على سبيل الفدية وأكثر حوادث القرصنة في خليج عدن والسواحل الصومالية من هذا القبيل ويندرج ضمن القصد الخاص الهروب من الدولة للتخلص من حكم قضائي ويندرج تحت هذا المفهوم اعمال الحقد والكراهية والثأر والانتقام (حمود 2000، 124).

ويطرح الفقهاء سؤالاً عن سفن الثوار او الثائرين على حكومة دولتهم هل تعتبر سفنهم إذا سيطروا على سواحل دولتهم سفن قراصنة وهل تنطبق عليهم القواعد التي تنطبق على القراصنة؟

يذهب الراي الغالب في الفقه، انه إذا تم لهؤلاء الاعتراف بوضع الثورة فتكون لهم حقوق الثوار المقررة في القانون الدولي واما إذا لم تعترف بهم باقي الدول أي لم تعترف بوضع الثورة فهنا ينبغي التفرقة ما بين الثوار الذين يستهدفون بأعمالهم سفن الدولة التي ثاروا على حكومتها. وفي هذه الحالة يذهب جانب من الفقه إلى أنّ الدول لا يجوز لها ان تتدخل في تلك العمليات ما دامت لا تستهدف سفن باقي الدول وما دامت لا تتعدى المياه الاقليمية لدولة اخرى اما إذا هاجم الثوار سفن الدول الاخرى فهؤلاء تعدّ اعمالهم من قبيل أعمال القراصنة لأنها تهدد الأمن والسلم في أعالي البحار (الغنيمي 1975، 188).

ونخلص من كل ذلك ان الافعال التي يقوم بها طاقم سفينة او طائرة لكي تعتبر افعالا تشكل جريمة القرصنة يجب ان يكون الباعث عليها هو تحقيق نفع مادي او مصلحة شخصية مادية. وهو القصد الخاص.

ولكن الأخذ بالقصد الجنائي الخاص يؤدي الى اعفاء او افلات كثير من الحالات من العقوبة رغم خطورتها على سلامة الملاحة البحرية بحجة ان الباعث عليها هو باعث سياسي، وقد حكمت المحكمة العليا للولايات المتحدة الأمريكية في عام 1870 في قضية (توماس سميث) وشركائه حيث عدّتهم قراصنة، لانهم قاموا بالاستيلاء على سفينة اسبانية ونهبها اثناء ثورة المستعمرات الأمريكية ضد إسبانيا(الغنيمي 1975، 188).

ان صعوبة التمييز او الفصل بين القصد الجنائي الخاص والباعث السياسي يؤدي الى افلات كثير من الاشخاص الذين يقومون بأعمال قرصنة، بحجة ان الغرض من قيامهم بذلك هو دعم الثوار او المحاربين في دولتهم. ولذلك يذهب جانب من الفقه الى الأخذ بالقصد الجنائي العام وهو ارتكاب الأفعال مع العلم بانها تهدد السلم والأمن البحري، او سلامة وامن الملاحة البحرية.

المطلب الثالث: ارتكابُ القرصنةِ البحريّةِ في أعاليّ البحار

ان النطاق المكاني للقرصنة هو الركن الخاص بجريمة القرصنة البحرية والذي يمكن ان تعتبر فيه اعمال العنف والإكراه من قبيل القرصنة هي منطقة اعالي البحار والمقصود بها: المساحات المائية التي تتصل ببعضها اتصالا حرا وطبيعيا والتي تبدأ من انتهاء المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية فينبغي ان تتوافر لمنطقة اعالي البحار الاتصال الحر والطبيعي وبالتالي فان البحار الداخلية تخرج عن هذا المفهوم (داود 1999، 130).

وعرفتها المادة (86) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982 على أنها (جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة او البحر الاقليمي او المياه الداخلية لدولة ما، او لا تشملها المياه الارخبيلية لدولة ارخبيلية). على ان هناك اتجاه في الفقه يذهب إلى أنّ القرصنة يمكن ان تحصل في المياه الداخلية، فالسفينة التي تهاجم سفينة راسية في ميناء دولة معينة تعتبر سفينة قراصنة ويمكن لجميع الدول القبض عليها وإنزال العقوبة بها ولا تختص بذلك الدولة المتضررة فحسب على ان هذا الرأي لا يستقيم مع الحكمة التي من اجلها منحت جميع الدول حق إلقاء القبض على القراصنة ومعاقبتهم وهي عدم خضوع أعالي البحار للقوانين الداخلية للدول. اما المياه الإقليمية او البحر الإقليمي فان الدول الساحلية تطبق عليه قوانينها ولوائحها (الغنيمي 1975، 184).

ويمكن ان تحصل القرصنة في الأماكن التي لا تخضع لولاية أي دولة او خارج ولاية أي دولة حيث لا يختص قانون دولة معينة بتنظيم امن ولسلامة الملاحة البحرية في هذا المكان.

والجدير بالذكر ان القاعدة الدولية التي تحكم منطقة اعالي البحار والتي تواترت عليها الدول هي (مبدأ حرية اعالي البحار)، ولهذا المبدأ جانب ايجابي يتمثل في تمكين كل الدول ساحلية كانت ام غير ساحلية لتسيير سفن ترفع علمها في هذه المنطقة. وهنالك جانب سلبي يتمثل في منع أي دولة من محاولة اخضاع أي جزء من اعالي البحار لسيادتها او ادعائها بذلك.

ومبدأ حرية منطقة اعالي البحار هو وليد مراحل تاريخية طويلة حيث تم الاخذ به في فترة زمنية معينة ثم عاد وانحسر وساد مبدأ اخضاع البحر لسيادة بعض الدول المشاطئة ومنها بريطانيا. التي ادعت السيادة على بعض البحار، ولكنها أقرت بعد ذلك بمبدأ حرية أعالي البحار بسبب النزاعات التي ترتبت على ادعاء بعض الدول السيادة على البحار. وأقرت بريطانيا ذلك في سياستها في الاتفاقيات التي عقدتها مع روسيا بين عامي 1824 و1825 بعد نزاع طويل مع هذه الدولة وتجلى هذا المبدأ واضحاً في معاهدات فرساي لعام 1919 (حمود 2000، 10-11؛ عامر 2007، 863).

وهذا المبدأ اخذت به الاعراف الدولية وتضمنته الاتفاقيات الدولية، ومنها اتفاقية جنيف المتعلقة بأعالي البحار لعام 1958 واتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (المواد (101) و (99) و (108) من اتفاقية قانون البحار لعام 1982).

ويرد على هذا المبدأ استثناءات منها ما يتعلق بحق الزيارة والتفتيش أي ايقاف السفن التي يشتبه ممارستها أحد الأفعال التي حرمتها عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار كالقرصنة، والاتجار غير المشروع بالمخدرات، والاتجار بالرقيق. والبث الاذاعي غير المصرح به (المادة (102) من الاتفاقية).

والقاعدة العامة ان السفن الحربية تتمتع بحاصنة في اعالي البحار لأنها تمثل سيادة الدولة وكذلك الامر بالنسبة للبواخر الحكومية المخصصة لأغراض غير تجارية. بحيث لا يمكن ايقافها او تفتيشها الا من قبل سلطة الدولة التي تحمل علمها.

ولكن يجوز التدخل ضد البوارج المخصصة لأغراض عسكرية والحكومية في اعالي البحار إذا تمرد طاقمها، واخذ يمارس عملاً من اعمال القرصنة حيث تعتبر كأنها أعمال صادرة من سفينة خاصة حيث هي في الواقع لا تمارس اي مظهر من مظاهر السلطة العامة بعد تمرد طاقمها وهو الاساس القانوني لتقرير الحصانة للسفينة الحربية او الحكومية المستخدمة لغير الاغراض التجارية.

وينبغي ان تكون هناك مبررات كافية للقيام بعملية ضبط سفينة او طائرة بتهمة القرصنة، اما اذا تبين بعد ذلك ان السفينة لم ترتكب أي عمل من الأعمال التي ذكرتها الاتفاقية فيكون على عاتق الدولة التي قامت سفنها بعملية الضبط والتفتيش، تعويضها عن أي خسائر لحقت بها (نجم 2006، 160).

وتكون محاكمة السفينة التي تضبط وهي تمارس القرصنة من اختصاص محاكم الدولة التي قامت سفنها بعملية الضبط. وتجري محاكمة طاقمها وإنزال العقوبة بهم وفقا لقوانين هذه الدولة.

المبحث الرابع: موقف مجلس الأمن الدولي من جريمة القرصنة البحرية

أثير جدل متواصل حول ظاهرة القرصنة وظهورها في خليج عدن وقبالة السواحل الصومالية من حيث اسبابها ودوافعها وتطورها وتأثيرها على أمن وسلامة الملاحة البحرية الدولية في هذه المنطقة ،ان طبيعة هذه المنطقة الجغرافية تساعد على ظهور القرصنة ونموها حيث ان السواحل الصومالية تمتد الى مسافة الفي ميل تقريبا وتمر عبر هذه السواحل اهم الطرق التجارية في العالم ، وقد مر الصومال على مدى عقدين من الزمن بفترات من الصراع الداخلي انتهت بسقوط الحكومة المركزية عام 1991 على يد تحالف أمراء الحرب الأمر الذي أقلق القوى الكبرى في العالم والتي تدخلت في هذا البلد بزعامة الولايات المتحدة الأمريكية عام 1993 قرابة سنة ونصف أعقب ذلك تقاسم البلاد من قبل امراء الحرب وادى التدخل العسكري الاجنبي الى تفجر الأوضاع في هذا البلد وزاد احتلال إثيوبيا للعاصمة الصومالية مقاديشو الوضع سواء وكل ذلك ادى انهيار الوضع

الامني وظهور العناصر الخارجة على القانون ولم تكن هنالك فرصة افضل لظهور القرصنة وانتشارها من هذه الفترة (محمود 2009 ، 197).

ولقد أصدر مجلس الأمن الدولي وامام تفاقم الوضع الداخلي في الصومال وانهيار الحكومة هناك، أصدر عدة قرارات تناولت انتشار جريمة القرصنة البحرية.

فقد صدر القرار رقم (1814) في 15 ايار 2008 واهاب بالدول تقديم لمساعدة للمساهمة في حماية القوافل البحرية لبرنامج الأغذية العالمي. وان تتخذ إجراءات لحماية السفن التي تشارك في ايصال المساعدات الانسانية الى الصومال.

وصدر قرار اخر عن مجلس الامن الدولي برقم (1816) في 2 تموز 2008 وهو قرار يحمل في طياته الاساس للتدخل الأجنبي في هذه المنطقة حيث اجاز ولمدة ستة أشهر اعتبارا من تاريخه ان تقوم سفن الدول بدخول المياه الإقليمية للصومال في سبيل قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح بشكل ينسجم مع الاجراءات المتعلقة بالقرصنة التي تسمح احكام القانون الدولي باتخاذها في اعالي البحار. واعطى القرار لهذه الدول استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية للصومال، لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح كذلك القرار المرقم 1976 الصادر سنة 2011 والذي يشدد وعي خطر تنامي جريمة القرصنة البحرية ودعوة كل الدول للمشاركة في مكافحتها.

ويذكر القرار ان تطور حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن يزيد من تفاقم الوضع في الصومال مما يشكل خطرا على السلم والأمن الدوليين في هذه المنطقة. وواقع الأمر أنّ ظاهرة القرصنة وتطورها ما هو إلا نتيجة للوضع الأمني المنهار داخل الصومال. وليس سبب من اسباب هذه الانهيار، وضعف الحكومة وعدم سيطرتها على الخارجين على القانون.

وازاء قلق المنظمة الدولية من التهديد الخطير الذي تشكله ظاهرة القرصنة قبالة سواحل الصومال. وخصوصا انها اخذت تنفذ باستخدام الأسلحة ووسائل على مستوى كبير من الدقة والتنظيم، اصدار مجلس الأمن القرار رقم 1838 في 7 تشرين الاول 2008، حيث

لم يكتف بالثناء على المساعدات التي قدمتها بعض الدول لحماية القوافل البحرية لبرنامج الاغذية العالمي، وإنما أعطى الشرعية على ما يجري من تخطيط لعملية بحرية محتملة للاتحاد الأوربي قبالة سواحل الدول الافريقية.

وتخشى بعض الأطراف الدولية، مع تصاعد حجم المبالغ التي يفرضها القراصنة على السفن التجارية ان يتم استخدام هذه المبالغ لتمويل اعمال عسكرية او لتحقيق اغراض سياسية معينة او اعمال ارهابية.

وفي السياق ذاته جاء قرار مجلس الامن رقم (1846) الصادر في 2 كانون الاول 2008 ليرحب بالمبادرات التي اتخذتها بعض الدول مثل روسيا والدنمارك واسبانيا وهولندا والهند والمنظمات الاقليمية والدولية لمكافحة القرصنة ويهيب القرار بالدول والمنظمات للمساهمة في مكافحتها قبالة سواحل الصومال عن طريق نشر سفن وطائرات عسكرية واحتجاز السفن والزوارق والاسلحة وما يتصل بها من معدات. واجاز القرار للدول والمنظمات الإقليمية التي تتعاون مع الحكومة للاتحادية في الصومال الدخول لمياه الإقليمية للصومال واستخدام جميع الوسائل اللازمة لقمع اعمال القرصنة.

وأمام انتشار ظاهرة القرصنة في هذه المنطقة بحيث اعتبر عام 2008 عام القرصنة البحرية بامتياز أصدر مجلس الأمن الدولي القرار 1851 في 16 كانون الاول 2008 الذي اجاز للدول والمنظمات الدول واتخاذ جميع الوسائل والتدابير المناسبة في سبيل قمع القرصنة والعمل على تقديم من يستخدمون أراضي الدول الساحلية، كقاعدة للتخطيط او لتسهيل او لارتكاب جرائم القرصنة الى العدالة كذلك أصدر المجلس قراره المرقم 1976 والذي أدان فيه افعال القراصنة وزيادة القلق من تنامي نشاطاتهم ودعوة كل الدول لكي تشارك في مكافحة اعمال القرصنة.

وعلى الرغم من ان القرارات الصادرة عن مجلس الأمن المشار إليها قد أشارت إلى الأحكام التي جاءت في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لكن يلاحظ ان هذه القرارات قد ساوت بين النظام القانوني للبحر الاقليمي او المياه الاقليمية وبين اعالي

البحار والتي هي مفتوحة لسفن جميع الدول وطائراتها في حين ان المياه الاقليمية تخضع لسيادة للدولة الساحلية ولقوانينها ولوائحها.

حيث انها سمحت بدخول سفن الدول الى المياه الاقليمية الصومالية لقمع اعمال القرصنة فأعطت شرعية لأيّ تدخل من قبل سفن هذه الدول لتحقيق هذا الهدف.

إنّ أعمال القرصنة البحرية قد تشل حركة التجارة الدولية إذا تم لمن يقومون بهذه الأعمال السيطرة على الطرق الملاحية الدولية في العالم. كما يحصل اليوم قبالة السواحل الصومالية، حيث انه المنفذ جنوب البحر الاحمر وقناة السويس، وهذا الطريق يوصل بين الطرق التجارية في أوربا واسيا وافريقيا.

إنّ ضرورات الحفاظ على أمن وسلامة الملاحة البحرية تقتضي التدخل من قبل مجلس الأمن بهذه القوة التي ظهرت ملامحها واضحة في القرارات المذكورة إلا إنّ بقاء القرصنة وانتشارها في هذه المنطقة يعطي ذريعة قوية للتدخل من قبل القوى الكبرى يدعون صيانة السلم والامن الدوليين، والملاحة البحرية الدولية.

النتائج والمناقشات:

إنّ القرصنة البحرية جريمة لا تثير اهتمام الدول الساحلية فحسب وانما الدول كافة حيث يمكن ان تمتد اثارها الى دول ليست ساحلية. وكلما استمرت القرصنة بالانتشار زاد الاعتماد على طرق بحرية بعيدة وكل ذلك يسهم في زيادة تكاليف الرحلات البحرية (الشحن والتشغيل).

قد يختلط مفهوم القرصنة البحرية بجرائم اخرى ترتكب عن طريق العنف والسطو المسلح كاختطاف الطائرات حيث ذهب بعض الفقهاء الى اعتبار جريمة خطف الطائرات من قبيل اعمال القرصنة وأطلقوا عليها (القرصنة من الجو) إلا إنّ خطف الطائرات يختلف عن القرصنة البحرية موضوع البحث حيث أن القرصنة البحرية جريمة ترتكب في أعالي البحار أو أي مكان في البحر لا يخضع لسيادة أي دولة في حين ان خطف الطائرات ترتكب اثناء تحليق طائرة في المجال الجوي لدولة معينة وغالبا لتحقيق غرض عام وعلى

أية حال فقد حسمت اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 واتفاقية جنيف لأعالي البحار لعام 1958 هذا الخلاف بنصها في المادة (101) و (15) على تعداد الأعمال التي تعد من قبيل القرصنة البحرية حيث اعتبرت ان القرصنة البحرية هي اعمال العنف في أعالي البحار على سفينة او طائرة لتحقيق غرض مادي خاص.

تتجلى خطورة جريمة القرصنة البحرية في امكانية سيطرة القراصنة على المنافذ البحرية الدولية كالمضايق الدولية وشل حركة التجارة الدولية خصوصا ان هذه المنافذ البحرية توصل بين أوربا وآسيا وأفريقيا وان تفشي هذه الجريمة قد يعرقل وصول المعونات الإنسانية الى الدول التي تحتاج تلك المعونات كالدول الافريقية وان مجلس الأمن مدعو للتدخل بقوة من خلال القرارات الدولية التي تحارب هذه الجريمة وحث الدول على تنفيذها.

ووجدنا أن السفن الحربية لها مركز قانوني في القانون الدولي للبحار حيث انها لا تخضع الا لاختصاص دولة العلم أي لقضاء دولتها فقط لان السفينة الحربية تمثل سيادة الدولة بشكل كامل، ولما كانت العلاقات الدولية قائمة على مبدأ تساوي السيادات لذلك ليس لسفينة حربية في أعالي البحار ان تخضع سفينة حربية اخرى للتفتيش وبالإضافة لذلك فان السفينة الحربية تعد من أسرار الدولة العسكرية وان القيام بحجزها او تفتيشها يعتبر كشف عن تلك الأسرار والسفن العامة غير الحربية تتمتع بمركز مماثل لمركز السفينة الحربية ولكن السفينة الحربية اذا تمرد طاقمها وامسك بزمام الامور فيها، فإنها تعامل حينذاك معاملة السفينة الخاصة بحيث يمكن ايقافها وتفتيشها.

كذلك من الجدير بالذكر ان اعتبار جريمة القرصنة البحرية من أعمال عنف واكراه في أعالي البحار ضد السفن او الطائرات لتحقيق غرض خاص يمكن أن يؤدي الى افلات الكثير من حالات القرصنة بدعوى أنّ الباعث عليها هو هدف سياسي ولذلك يبغي الأخذ بالقصد العام وهو ارتكاب اعمال العنف والإكراه مع العلم بانها تكون جريمة قرصنة. وبالتالي فان أفعال العنف والإكراه لا تكفي وحدها لقيام جريمة القرصنة البحرية وانما لابد

ان تكون موجهة ضد سفينة او طائرة في أعالي البحار وأن الباعث هو القصد الخاص باحتجاز السفينة او الطائرة واختطافها او اختطاف ركابها او احتجازهم.

وتوصلنا إلى أن اتفاقية قانون البحار قد فوضت محاكم الدولة التي قامت بأعمال ضبط وملاحقة القراصنة مهمة النظر في أمرهم ومحاكمتهم وايقاع العقوبة التي تتناسب مع افعالهم وحسب القوانين الداخلية لتلك الدولة والجدير بالذكر أنه لا توجد محاكم جنائية دولية للنظر في قضايا القرصنة البحرية وهناك حالات عديدة يلقى فيها القبض على القراصنة ثم يتركون على الساحل حيث ان السفينة التي تقبض على عليهم لا ترضى تسليمهم الى دولة اخرى وكذلك ترفض إبقاءهم محجوزين على الساحل الذي تمت عملية القرصنة بمحاذاته. ومن الجدير بالذكر أن استمرار وجود القراصنة وتهديدهم للسفن التجارية يعطي ذريعة للدول الكبرى للتواجد بأساطيلها والتدخل بدعوى حماية طرق الملاحة الدولية وكما يحصل حاليا قبالة سواحل عدد من الدول الافريقية. كل ذلك يستدعي انشاء قوة بحرية عربية تأخذ على عاتقها هذه المهمة بدلا من أساطيل الدول الكبرى.

لقد أعطى القانون الدولي لكل دولة الحق في محاربة القرصنة ويمكن ذلك عمليا، ليس فقط بتسيير سفن في اعالي البحار او قبالة السواحل لتامين طرق الملاحة الدولية، وانما ايضاً عن طريق عقد معاهدات اقليمية للدول المحاذية وغير المحاذية للسواحل لمعالجة هذه القضية مثل دول البحر الاحمر.

إنّ تفاقم الوضع السياسي في الدول الافريقية الساحلية يعتبر اهم اسباب انتشار هذه الجريمة مما يستدعي قيام مجلس الامن والجمعية العامة للأمم المتحدة بالدعوة الى عقد مؤتمر دولي بشأن وضع معاهدة دولية تتضمن القواعد الدولية الخاصة بتعريف القرصنة وتجريم الافعال المكونة لها، وملاحقة مرتكبيها ووضع نصوص جنائية صريحة لعقابهم ودعوة دول العالم الى الانضمام الى هذه المعاهدة. كذلك قيام الأمم المتحدة بإنشاء سلطة قضائية دولية فعالة تأخذ على عاتقها ملاحقة القراصنة وتقديمهم الى العدالة. خصوصا

اذا علمنا أنّ النطاق المكاني للقرصنة والذي يمكن ان تعتبر فيه أعمال العنف والإكراه من قبيل القرصنة البحرية هي منطقة أعالي البحار والمقصود بها: المساحات المائية التي تتصل ببعضها اتصالا حرا وطبيعيا والتي تبدأ من انتهاء المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الساحلية فينبغي ان تتوافر لمنطقة اعالي البحار الاتصال الحر والطبيعي وبالتالي فان البحار الداخلية تخرج عن هذا المفهوم.

إنّ القرصنة البحرية بهذا الوصف تعتبر من الجرائم المستمرة، وهي الجرائم التي تتكون من افعال متجددة ومستمرة ولا تنتهي بانتهاء هذه الحالة ويجب ان تتدخل ارادة الجاني خلال مدة ارتكاب الجريمة المستمرة للسيطرة على السلوك على ان يتوافر الركن المعنوي للجريمة بالإضافة الى الركن المادي، وعليه فان السفينة التي تقوم بالقرصنة تعتبر مرتكبة لهذه الجريمة في كل لحظة من لحظات رحلتها البحرية.

إنّ جريمة القرصنة البحرية تقع عادة في منطقة أعالي البحار كما قدمنا آنفاً وأن القاعدة الدولية التي تحكم منطقة أعالي البحار والتي تواترت عليها الدول هي (مبدأ حرية اعالي البحار)، ولهذا المبدأ جانب ايجابي يتمثل في تمكين كل الدول ساحلية كانت ام غير ساحلية لتسيير سفن ترفع علمها في هذه المنطقة. وهنالك جانب سلبي يتمثل في منع أي دولة من محاولة اخضاع أي جزء من أعالي البحار لسيادتها او ادعائها بذلك وكل ذلك يستدعي انشاء قوة دولية لمراقبة الملاحة في هذه المنطقة للحد من نشاط القراصنة فيها. وعلى الرغم من ان القرارات الصادرة عن مجلس الأمن المشار إليها أعلاه قد أشارت إلى الاحكام التي جاءت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 لكن يلاحظ أن هذه القرارات قد ساوت بين النظام القانوني للبحر الاقليمي او المياه الاقليمية وبين أعالي البحار والتي هي مفتوحة لسفن جميع الدول وطائراتها في حين ان المياه الاقليمية تخضع لسيادة للدولة الساحلية ولقوانينها ولوائحها حيث انها سمحت بدخول سفن الدول الى المياه الاقليمية الصومالية عام 2008 لقمع اعمال القرصنة فأعطت شرعية لأيّ تدخل من قبل سفن هذه الدول لتحقيق هذا الهدف.

إنّ استعمال القراصنة لوسائل متطورة في الاتصال وتحديد مواقع السفن التي يراد مهاجمتها يستدعي قيام المنظمات البحرية المعنية بالسلامة والامن البحري تنسيق جهودها بإصدار اللوائح البحرية التي تتضمن القواعد المتعلقة بتامين وسلامة الملاحة البحرية وفرض عقوبات على السفن التي لا تشارك او تمتنع عن المساعدة والانقاذ في حالة تعرض إحدى السفن لأعمال القرصنة.

الخاتمة:

إنّ جريمة القرصنة البحرية هي من الجرائم الدولية التي لاتهم فقط الدول الساحلية وانما تمتد اثارها الى دول العالم حيث ان تهديد سفن القرصنة للطرق البحرية الدولية ممكن ان يؤثر على حركة التجارة الدولية مما يدفع بالسفن التجارية الى اختيار طرق ابعد مما يزيد من تكاليف الشحن والتشغيل وكل ذلك يستدعي تدخل مجلس الامن الدولي لمعالجة هذا الموضوع بإصدار قرارات أكثر فاعلية في مكافحة هذه الجريمة ومنها وضع اتفاقية دولية تضع تعريفا دقيقا لجريمة القرصنة البحرية والعمل على وضع خطة دولية للتعاون ما بين الدول لمواجهة خطر القرصنة البحرية وضه عقوبات رادعة في التشريعات الداخلية للدول وتقديم مرتكبيها الى المحاكم. في ختام بحثنا توصلنا إلى الاستنتاجات الآتية:

1. إنّ استمرار وجود القرصنة البحرية وعلى الأخص في منطقة القرن الأفريقي تعطي ذريعة للدول الكبرى للتدخل بأساطيلها في هذه المنطقة بذريعة مكافحة هذه الجريمة الدولية.

2. إنّ انهيار الوضع السياسي في بعض الدول الأفريقية كالصومال يؤدي الى عدم سيطرة حكومات هذه الدول على منافذها البحرية وكما يحدث في منطقة البحر الاحمر وخليج عدن وبالتالي يزداد نشاط القراصنة في هذه المناطق.

3. بسبب الآثار التي تتركها جريمة القرصنة البحرية على طرق الملاحة الدولية فانه ينبغي على مجلس الامن والجمعية العامة للأمم المتحدة أن يدعوا إلى مؤتمر دولي لوضع اتفاقية دولية تتضمن تعريف القرصنة البحرية وتجريم افعالها كذلك تشكيل سلطة

قضائية دولية تأخذ على عاتقها ملاحقة القراصنة وتقديمهم للعدالة وان تدعو كل الدول للانضمام الى هذه الاتفاقية.

4. إنّ اعتبار القرصنة البحرية جريمة دولية يؤدي إلى دعوة جميع الدول الى مكافحتها ليس فقط عن طريق تسيير السفن الحربية في اعالي البحار وانما عقد معاهدات اقليمية بين الدول الساحلية وغير الساحلية مثل دول البحر الأحمر.

قائمة المصادر:

الدغمة، ابراهيم محمد. 2004. *القانون الدولي الجديد للبحار*. القاهرة: دار النهضة العربية.

الرواي، جابر ابراهيم . 1989. *القانون الدولي للبحار*. مطبوعات جامعة بغداد.

الغنيمي، محمد طلعت. 1975. *القانون الدولي البحري في ابعاده الجديدة*. الاسكندرية: منشأة المعارف.

المجالي، نظام توفيق. 2005. *شرح قانون العقوبات، القسم العام*. عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع.

جمعة، رضا زين العابدين. 1979. *الاغتنام البحري*. الاسكندرية: منشأة المعارف.

حسني، فاروق نجيب. 1960. *شرح قانون العقوبات، القسم الخاص*. الإسكندرية: دار المطبوعات الجامعية.

حمود، محمد الحاج. 2000. *القانون الدولي للبحار البحر العالي ج1*. بغداد: مطبعة الاديب.

داود، عبد المنعم. 1999. *القانون الدولي للبحار والمشكلات البحرية العربية*. الاسكندرية: منشأة المعارف.

صباريني، غازي حسن. 2007. *الوجيز في القانون الدولي العام*. عمان: دار الثقافة.

عامر، صلاح الدين. 2007. *مقدمة لدراسة القانون الدولي العام*. مصر: مطبعة جامعة القاهرة.

عبد الحميد، محمد سامي الدقاق محمد سعيد، خليفة احمد ابراهيم. 2004. *القانون الدولي العام*. الاسكندرية: منشأة المعارف.

علوان، عبد الكريم. 1997. *الوسيط في القانون الدولي العام*. عمان: مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.

نجم، عبد المعز عبد الغفار . 2007. *الاتجاهات الحديثة في القانون الدولي الجديد للبحار*. جامعة اسيوط.

نوسبوم، آرثر. 2002. *الوجيز في تاريخ القانون الدولي العام*. ترجمة د. رياض القيسي. بغداد: بيت الحكمة.

الاتفاقيات والقرارات:

1- اتفاقية جنيف للبحر العالي لعام 1958.

2-اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار 1982.

قرارات مجلس الامن بخصوص الصومال :

1-القرار 1814 في 15 ايار 2008 .

2-القرار 1816 في 2 تموز 2008 .

3-القرار 1838 في 7 تشرين الاول 2008 .

4-القرار 1846 في 2 كانون الاول 2008 .

5-القرار 1976 الصادر سنة 2011.

List of References:

Abual hameed, AlDaqaaq. KHlifa a, ahmad. 2004. *Int.law* .Alexandria: al maarf institutions.

Al- dughma ,Ibraheen.m. 2004. *Int.law of seas*. Cairo: Dar al nahda al Arabia.

Al- rawee j, ibraheem. 1989. *Int. law of seas*. Baghdad university publishing.

ALgunaimi, M, Taalat. 1975. *Int. law of maritime in new trends*. Alexandria : al maarf institutions.

Alwan, abdul karim. 1997. *Brief in int. law*. Amman: library of dar al thaqafa for publishing and distribution.

Amer, sallah aldin. 2007.*Iintroduction in int. law*. Egypt: Cairo University Press.

Dawod, A. Muhmad. 1999. *Int,laws of seas* Alskandaria Dar -al maaref.

Humud, m. al haaj. 2000. *Int. Law of seas*. high sea. Baghdad: ALadeeb publishing.

Hussny, Faroq Najeeb. 1960. *Explanation law punishment*. private chapter. Alexandria: Universal Puplishment institutions.

Jumaa, R, zain al abdeen. 1979. *Maritime remedies* ALskandaria: al maaref institutin.

Naajem, Abdul ghfar A. 2007. *New trends in int. law of seas* .Asyut university.

Nossbom, A. 2002. *Abbreviation in history of int. law*. Baghdad: Dar al-Hikma.

Saabarini ,H. Gazee. 2007. *Abbreviation in int. law*. Amman: Dar ALthaqafa.

Conventions:

1.Geneva convention of high sea 1958

2.United nation convention of law of seas 1982

Decisions of security counsel about Somalia

1.184. 15\5\2008
2. 1816. 2\7\2008
3.1838. 7\11\2008
4.1846.2\12\2008