



مجلة جامعة بخت الرضا العلمية المحكمة ربع السنوية، العدد (41) المجلد (1) يونيو 2025م

معامل التأثير العربي (1.12)

ISSN: 1858-6139, Online

القرصنة البحرية في القوانين الدولية

عامرية فضل عثمان فضل

جامعة دنقلا، Amirafadol2@gmail.com

تاريخ القبول: 2025/05/01 تاريخ النشر: 2025/06/30م

مستخلص

هدفت الدراسة لمعرفة القرصنة البحرية وطرق مكافحتها في القوانين الدولية. تمثلت صياغة مشكلة الدراسة في السؤال التالي: ما أسباب القرصنة البحرية وهل هي أسباب مادية أم سياسية أم انتقامية؟ بنيت الدراسة على الفرضية التالية: إن أسباب القرصنة البحرية سياسية وانتقامية ومادية. استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي والمنهج التاريخي. توصلت الدراسة للعديد من النتائج من أهمها ما يلي: عدم وضوح القانون الدولي في تحديد الجهة التي ينبغي لها اختصاص محاكمة القراصنة هل ينعقد الاختصاص لدولة العلم أم لدولة رسو السفينة أم للدولة المسجل والمؤمن فيها السفينة أم لدولة صاحبة الشحنة. أوصت الدراسة بدعم الاستقرار السياسي للدول المشاطئة علي البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب خاصة الصومال واليمن والسودان وإريتريا وهو الضمان الوحيد وصمام الأمان للتقليل من عمليات القرصنة البحرية.

كلمات مفتاحية: القرصنة البحرية، القوانين الدولية، التجارة الدولية، مجلس التعاون الخليجي.

Abstract

The study aimed to understand maritime piracy and the methods of combating it under international law. The study's problem was formulated in the following question: What are the causes of maritime piracy, and are they financial, political, or retaliatory? The study was based on the following hypothesis: The causes of piracy are political, retaliatory, and material. The study used a descriptive-analytical approach and a historical approach. The study reached several conclusions, the most important of which are the following: The lack of clarity in international law regarding the entity that has jurisdiction to prosecute pirates-whether the flag state, the state of the vessel's port, the state in which the vessel is registered and insured, or the state of the cargo's owner. The study recommended supporting the political stability of the countries bordering the Red Sea, the Gulf of Aden, and the Arabian Sea, particularly Somalia, Yemen, Sudan, and Eritrea. This stability is the only guarantee and safety valve for reducing piracy.

Keywords: Piracy, International Laws, International Trade, Gulf Cooperation Council.

مقدمة

تعد القرصنة الدولية أحد أبرز سمات التحديات التي عالجتها مواد القانون الدولي العام والاتفاقيات الدولية التي عقدتها منظمة الأمم المتحدة في هذا المجال باعتبارها صيغ تشريعية دولية تحقق الهدف في محاربة فعل غير قانوني يطلق عليه القرصنة البحرية وهي الإخلال بالتزام قانوني وفق أحكام القانون الدولي من خلال الاستيلاء علي السفن التي تمر في المياه الدولية. كلمة القرصنة لها تاريخ غربي معبر، فمع ظهور ممارسات حملات نهب وسلب تعتمد علي قوارب بحرية في عصر الإغريق انتشرت لوصفها كلمات مشتقة من لفظ peiran الإغريقي الأصل، والتي تحمل معاني الجراءة والشجاعة، ولم يختلط هذا المعني إلا في وقت متأخر

مع معني اللفظة اللاتينية الأصل pirates أي السطو البحري، وتزامن ذلك مع إلحاق الضرر بتجارة الإمبراطورية الرومانية، وبقي سائدا في فترة لاحقة، أي مع ظهور قراصنة تدعمهم دولة ضد أساطيل دول أخرى من الدول الاستعمارية. وعندما اشتد عنفوان المواجهات البحرية الأوربية، الإسلامية في حوض البحر المتوسط، وأصبح لأهل الشمال الأفريقي دور فاعل فيها استخدم الأوربيون تعبير Korsar ومعني الكلمة في أصلها اللاتيني لصوص البحر، فأصبحت مرادفة لكلمة القراصنة، ولكنها مخصصة لوصف العرب والبرابرة والمشردين عن الأندلس وسواهم من البحارة المسلمين تحديدا. انعكس التقلب التاريخي الغربي في استخدامات كلمة القرصنة علي حسب منطلقات الصراع السياسي والعسكري علي كثير مما عرفه عالم الإبداع القصصي الأدبي والسينمائي الفني حديثا، فاختلط فيه تصوير القرصان بحارا مغامرا جريئا يتحلى بأخلاق كريمة وروح وطنية مخلصه، مع تصويره مقاتلا فظا مفزعا لا تعرف الشفقة إلي قلبه سييلا. ويوجد منذ حوالي خمسين عاما نوع من الرياضة الشراعية المائية يحمل ممارستها إسم Korsar أيضا.

أهمية الدراسة : تتمثل أهمية الدراسة في تتضافر الجهود الدولية ومشاركة دول مجلس التعاون الخليجي بفعالية لتطوير العوامل التي تؤدي للقرصنة عبر التخلص من المخاطر الفعلية لأعمال القرصنة لعشر أعوام كأقل تقدير.

أهداف الدراسة: تهدف الدراسة للتعرف على:

- 1/ أن عمليات القرصنة البحرية أصبحت تشكل هاجس أمني ومهدد خطير للتجارة الدولية
- 2/ السبل والمعالجات التي تحد من مخاطر القرصنة البحرية وصولا للمكافحة والعلاج
- 3/ كيفية الوصول لاستقرار العلاقات التجارية وحرية الملاحة أعلى البحار والمياه الإقليمية للدول المشاطئة.
- 4/ أن ظاهرة القرصنة البحرية والتي نمت وتنامت في حوض البحر الأحمر المتوسط وخليج عدن وبحر العرب وداخل الخليج العربي باعتبار أن معظم التجارة العالمية تمر عبرها.

مفهوم القرصنة البحرية : (تعريف لغوي ، تعريف اصطلاحي)

تعددت التعريفات الخاصة بجريمة القرصنة وإن كانت جميعها قد اتفقت علي جسامه الأفعال المكونة لها، مما استدعي تجريمها دوليا ، فقد ذهب جانب من الفقه التشريعي إلي أن القرصنة هي أي عمل غير قانوني من أعمال العنف والاحتجاز أو أي عمل آخر من أعمال الحرمان أو التجريد يرتكبه لغايات شخصية ملاحوا أو ركاب سفينة أو طائرة خاصة ويكون موجها في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أو ضد أشخاص أو ممتلكات علي متن السفينة أو الطائرة أو ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان خارج الولاية القانونية لأية دولة (البهجي، إيناس والنصري، يوسف، 2013 م ص21)، وذهب جانب آخر لأن جريمة القرصنة يقصد بها اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار، دون أن يكون مصرحا لها بذلك من جانب دولة من الدول ، ويكون الغرض منه الحصول علي مكسب باغتصاب السفن أو البضائع أو الأشخاص، وذهب جانب آخر إلي أن القرصنة هي قطع الطريق في البحر وتتكون هذه الجريمة في رأيه إذا توافرت ثلاثة عناصر أساسية هي: (طایل، فوزي، 1989م، ص25): وجود سفينة علي متنها مجموعة من الأشخاص يرتكبون أفعال

عنف غير مشروعة، أن يكون هذا العنف موجهاً ضد جميع السفن المبحرة بدون تفرقة وأن ترتكب أفعال العنف في عرض البحر. وذهب جانب آخر لأن القرصنة هي كل عمل إجرامي يتصل بالجسامة وتتعدى آثاره إلي الغير بحيث يكون منطوياً في ذاته علي تعريض مبدأ حرية الملاحة للخطر، ثم عدد هذا الاتجاه العناصر المكونة لتلك الجريمة بما يلي: (يوسف، حسن يوسف، 2014م، ص21): أن يكون من الأعمال الإجرامية، أن ينطوي علي استعمال العنف ضد الأشخاص أو ضد الأموال، أن يتم بقصد تحقيق مغانم شخصية أو أغراض خاصة وأن يتم في البحر العالي أو أعالي البحار.

حرية الملاحة:

استقر المجتمع الدولي علي ضرورة الحفاظ علي حرية الملاحة في البحار العالمية ، وإذا كان النظام السائد لمناطق أعالي البحار يقضي بالألا تخضع هذه المناطق لسيادة أي دولة . وبالتالي لا تخضع للاختصاص القانوني الوطني لأي دولة، وإنما جري العرف الدولي علي أن تقوم كل دولة بدورها في الحفاظ علي أمن وسلامة الملاحة الدولية فيها، وذلك عن طريق تحويلها للاختصاص بضبط المجرمين المنتهكين لحرية الملاحة ومحاكمتهم وعقابهم. (المشهداني، حسام، 2019 م، ص 16)، وقد استقر العرف الدولي علي تحويل الدول حق إلقاء القبض علي سفن القراصنة سواء كانت في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لها، ومن ثم إلقاء القبض علي القراصنة ومحاكمتهم وعقابهم ، وظل هذا الحق العرفي مستقراً حتي تم تجريم أعمال القرصنة لأول مرة بموجب اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار عام 1958م ثم بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م. ونظراً لما تشكله جريمة القرصنة البحرية من خطر يهدد سلامة وحركة الملاحة الدولية والتجارية بين الدول قاطبة، وبالتالي تهدد أمن وسلامة المجتمع الدولي ككل، فقد اعتبرت الجريمة من ضمن الجرائم الدولية متي استوفت العناصر الدولي المكون لها ، خاصة في ظل تزايد معدلات ارتكابها وتنوع صورها (إسماعيل، عزت سيد، 1988، ص 11).

الخلفية التاريخية للقرصنة البحرية:

إن أول تقنين دولي لاعتبار القرصنة مخالفة للقانون الدولي مع إعلان مكافحتها كان عبر وثيقة دولية هي اتفاقية الأمم المتحدة حول البحار يوم 29/4/1958م، وجري تأكيد هذه الخطوة في اتفاقية الحقوق البحرية للأمم المتحدة في 10/12/1982م. ولم يتقرر اعتبار القرصنة عملاً عسكرياً يستدعي إعلان الحرب عليها إلا في يونيو عام 2008م عن طريق الأمم المتحدة، وهو ما كان تمهيداً للقيام بعمليات عسكرية في خليج عدن وبحر العرب كالتي قرر فتح الباب أمامها مجلس الأمن في ديسمبر 2008م مع إعطاء الصبغة القانونية الدولية لانتهاك السيادة الصومالية علي المياه الإقليمية، وتلاقت علي تنفيذ ذلك الوحدات العسكرية البحرية الأوروبية والأمريكية والروسية والهندية وغيرها. المادة 101 من اتفاقية 1958م للأمم المتحدة توضح أن القرصنة هي كل عمل غير قانوني من جانب باخرة أو طائفة خاصة، يستهدف لأغراض خاصة باخرة أو طائفة أو أشخاص أو حمولة عليها، إذا وقع في منطقة لا تشملها سيادة إحدى الدول، أو كان عملاً تحريضياً علي ذلك، ولا يشمل

هذا النص أعمالاً مماثلة إذا كانت بتكليف دولة من الدول أو داخل مجالاتها الإقليمية، (جبريل، سهام عزالدين، 2015 م، ص 20).

إن حجم ما يوصف بالقرصنة الصومالية يطرح التساؤل عن أسباب تخصيصها بإعلان الحرب، ففي 2000م سجلت عمليات القرصنة في أنحاء العالم رقماً قياسياً لا يزال ساري المفعول، وهو 469 عملية، وشهدت الأعوام التالية مئات العمليات سنوياً أيضاً، ويقدر حجم الأضرار المادية بسببها بحوالي 16 مليار دولار خلال عام 2006م فقط والذي شهد 239 عملية قرصنة.

أما في عام 2008م، فقد شهدت الشهور التسعة الأولى منه 270 عملية، كان منها 84 عملية في منطقة خليج عدن، تليها 51 عملية علي سواحل غرب أفريقيا، وتوزعت العمليات الأخرى من أقصى المشرق الآسيوي عند سواحل الفلبين إلي أقصى المغرب الأمريكي عند سواحل كولومبيا وإكوادور والبيرو، ولكن أنظار العالم مشدودة للقرصنة الصومالية بالذات، فهي تهدد مضيق باب المندب الذي يعتبر من أهم المضائق البحرية للملاحة العالمية، إضافة إلي قربها من أهم مصادر النفط في العالم، علاوة علي أن القرن الأفريقي كان وما يزال ساحة أولى من ساحات صراع استعماري دولي (جبريل، سهام عزالدين، 2015م، ص 23) وممارسة القرصنة في خليج عدن اختلفت عنها في مناطق أخرى من العالم حديثاً بأن معظم عمليات القرصنة عالمياً تتركز علي ثروات وبضائع تحملها بواخر الشحن، بينما أقدم القراصنة قرب السواحل الصومالية علي اختطاف البواخر نفسها، واحتجاز أطقمها، والمطالبة بفدية مالية لإطلاق سراحهم (مخيمر، عبد العزيز عبد الهادي، 2013م، ص 37). إن التداعيات الأمنية والاستراتيجية علي الدول ذات العلاقة تشكل أعمال القرصنة الإجرامية المتزايدة في الآونة الأخيرة والمنتشرة قبالة سواحل الصومال وفي المياه الدولية للبحر الأحمر وأمام خليج عدن ضد السفن التجارية المارة حالة من الإرباك و التداعيات الخطيرة علي سلامة وأمن البحر الأحمر وعلي استمراره كعمر مائي آمن للتجارة، وأيضاً علي المصالح الاستراتيجية للدول المشاطئة عليه أو تلك التي تعتمد عليه بشكل رئيسي في تجارتها الدولية، خاصة وأن حالات القرصنة واختطاف السفن خلال العام 2008م بلغت أكثر من 90 حالة اختطاف طلباً لفدية مالية بحسب تقرير مكتب الملاحة الدولي ومقره لندن، وهو ما دفع العديد من شركات النقل البحري العالمية للإعلان عن تغيير خط سيرها الملاحي وتحويله إلي طريق رأس الرجاء الصالح برغم تضاعف التكلفة حيث أعتبر مكتب النقل البحري أن منطقة البحر الأحمر وخاصة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن من أخطر الممرات المائية في العالم مما رفع من قيمة التأمين علي السفن المتجهة إليه (آدم، حسين عبده، 2009م، ص 29). القرصنة هي عبارة عن سرقة مرتكبة في البحر، أو أحياناً علي الشاطئ، من قبل عميل غير مدفوع من أي دولة أو حكومة. لا أحد يستطيع ذكر عام محدد لميلاد القرصنة بغض النظر عن اختلاف الموقف منها، إنما يمكن القول بعدم تأخر ظهورها عن ولادة ركوب البحر علي متن القوارب والسفن، وأول ما يرصده التاريخ من صور القرصنة كان مع ولادة الإمبراطوريات الأوروبية الأولى أو قبيل عصر الإغريق، ولم يتجاوز ذلك استخدام قوارب صغيرة للسطو علي قوارب أخرى قريبة من السواحل، أو علي بلدات ساحلية صغيرة، أما عمليات السطو علي سفن وبواخر في عرض البحر فظهرت في القرن السادس قبل الميلاد، ولعل أجواء

الحروب المتعاقبة، مع شمولها للسطو الفتاك والسطو المضاد في أنحاء القارة الأوروبية في تلك الحقبة، هو ما جعل أسلوب القرصنة البحرية يثير الإعجاب بجرأة من يمارسها أكثر مما يثير السخط عليه، ولا سيما وأن الغنائم لم تكن كبيرة، رغم ما يروي عن كنوز القراصنة. ولكن عندما بدأت القرصنة تهدد الطرق التجارية للإمبراطورية الرومانية في البحر الأبيض المتوسط، تحركت عسكريا بقوة ضد القراصنة، واستطاعت أن تؤمن طرق الشحن، لا سيما مع مصر وبلاد الشام أثناء الاستعمار الروماني عام 60 ق م (يوسف، حسن يوسف، 2011م، ص

(46

وطول الحقبة الأوربية التالية الحافلة بالحروب، انتشرت عمليات القرصنة البحرية شبه الرسمية في المياه المحيطة بالقارة الأوروبية، دون أن تصل إلي المحيطات الكبيرة، التي لم يكن الأوروبيون قد مخروا عابها فيما سمي اكتشاف العالم الجديد. وكان أشد ما عرف من عمليات القرصنة الأوربية تلك ما مارسه الفايكنج Wiking بين القرنين الثامن والحادي عشر بعد الميلاد، وتركز علي بحر الشمال وبحر البلطيق والمراكز التجارية القائمة علي سواحلهم، لكن عند سقوط الأندلس وطرد المسلمين منها انقلب الأندلسيون الذين فقدوا أموالهم وعائلاتهم من جراء الضربات المتوالية التي أنزلتها بهم إسبانيا الصليبية ليأخذوا الثأر لقتلهم فاستوطنوا بعض مدن الشمال الأفريقي وكونوا عصابة من القراصنة هاجمت الأساطيل المسيحية بقوة وعنف، فتحولت القرصنة البحرية آنذاك إلي كفاح وطني وقد أبرز المؤرخ الإنجليزي (لينبول) هذا النوع الجديد من الحرب في الكتاب الذي صنفه حول قرصنة أفريقيا وبذلك ارتسمت القرصنة كمرحلة جوهريّة في المناورات الحربية في ذلك العصر فأقض القراصنة الأندلسيون مضاجع الغزاة الإسبان الذين كانوا قد استقروا بقسم من الساحل الأفريقي مما حدا (تيراس) إلي القول بأن سيطرة العثمانيين علي سواحل الجزائر وتونس كانت نتيجة رد فعل لعائلة من القراصنة ضد الاكتساحان الإسبانية علي هذه الشواطئ، كما أكد المؤرخ (أندريا جوليان) أن تدخل هؤلاء القراصنة العرب هو الذي أدى إلي فشل سياسة إسبانيا في أفريقيا كما غير مجري تاريخ القارة الأفريقية. وتضخمت القرصنة فأصبح (الجهاد الأندلسي) يتبلور في شكل قرصنة ملاحية خطيرة منذ 1620م في كل من البحر المتوسط والمحيط وقد أسر القراصنة ستة آلاف مسيحي في ظرف عشر سنوات (1618- 1628م) زاد معها حصائل القرصنة (الهواري، عبد الله محمد، 2010 م، ص 16). أما بداية الظاهرة في الصومال نجد أن ظاهرة القرصنة بدأت منذ انهيار الدولة الصومالية عام 1991م وسيطرة عصابات أمراء الحرب وميليشياتهم القبلية علي أجزاء الصومال المختلفة. ولم يتمكن هؤلاء من مليء الفراغ الذي تركه انهيار الدولة، بل بدأت حرب أهلية مدمرة وفرت فرصة لسفن الصيد الأجنبية لغزو شواطئ الصومال في وقت مبكر لنهب الخيرات الوفيرة في البحر. فساحل الصومال يعد الأطول أفريقيا حيث يقدر ب 3300كم، ويتوفر علي ثروة بحرية وفيرة ومتنوعة بما فيها طيور البحر والحيتان وأسماك القرش والعديد من أنواع السلاحف والدلافين... الخ، وقد أصبح مرتعا لكل من هب ودب في ظل غياب سلطة الدولة (الزياد، محمد صفوت، 2010م، ص 33). ونشأت لدي بعض الشباب الصومالي رغبة في الانتقام فحاولوا مطاردة هذه السفن باستخدام زوارق سريعة وبنادق مما يدافعون بها عن أنفسهم في فوضى الحرب الأهلية. وهنا لجأت الشركات المتسللة إلي تغيير أساليبها في مواجهة هذا

التحدي فسعت لاستصدار تراخيص تمنحهم حق الصيد علي طول الساحل من أمراء الحرب الذين سهلوا المهمة في مقابل ملايين الدولارات التي تمنح لهم من طرف هذه الشركات . فقد كانت كل منطقة تخضع لأمر حرب ومليشياته القبلية، وكانت كل مجموعة تجوب المنطقة التي تخضع لها مدعية أنها تقوم بدور خفر السواحل، وهكذا تمكنت هذه السفن من ممارسة عملها دون خوف من الشباب المحليين. وكانت تجوب البحر تحت حماية مليشيات تابعة لأمراء الحرب المنتفعين وتمنع الشباب المحليين من التعرض لها. وإذا حدث أن اقتربت السفن الكبيرة جدا إلي الشواطئ بحيث تحرم قوارب الصيادين المحليين من رزقهم اليومي فإنهم يضطرون عندئذ لمقاومتها، في مقابل ذلك كانت السفن الكبيرة تواجههم بعنف مبالغ فيه بالأسلحة النارية الثقيلة وبخراطيم ضغط المياه لقلب قواربهم الصغيرة (جبريل، سهام عزالدين ، 2015 م، ص27). جري نهب موارد الصومال البحرية ويقدر ما جرفته هذه السفن من الشواطئ الصومالية 25000 طن سنويا، وكانت الاستفادة متبادلة بين الأساطيل الأجنبية والمليشيات وأمراء الحرب الذين يستصدرون لهم الرخص، ولذلك كان الجميع يعمل علي عدم عودة الاستقرار للصومال. وشملت شركات الدول المستفيدة فرنسا وإسبانيا والهندوراس واليابان وكينيا وسريلانكا وكوريا وباكستان وتايوان وغيرها من السفن التي كانت تحمل أعلاما لدول غير مشهورة حتي تتجنب أنظمة دولها (الدويك، محمد سلامة، 2011م، ص61). وبعد أن أصيب الشباب بالإحباط بعدما تولت مليشيات أمراء الحرب حماية سفن الصيد، تحولوا إلي السفن التجارية بدلا عن سفن الصيد، وأصبح الهدف بعد ذلك سهلا باستخدام زوارق سريعة مسلحة. فبعد الاستيلاء علي السفينة التجارية وطاقمها يطلبون الفدية مقابل إطلاق سراحهم، وقد انضمت إليهم لاحقا مليشيات أمراء الحرب بعد أن رأي رجالها أن هذه الطريقة أسرع في الكسب من العمل لدي أمراء الحرب، وهنا بدأت القرصنة تتحرف عن مسارها لتتعرض للسفن التي تقوم بإيصال المساعدات الغذائية من برنامج الأغذية العالمي للصوماليين أنفسهم الذين تتعرض حياتهم للتهديد جراء الكوارث الطبيعية والحروب الأهلية. في يناير 1998م استولت مليشيات في شمال شرقي الصومال علي سفينة بلغارية مربوطة بأخري سورية وساعد في التفاوض شيوخ عشائر ورجال أعمال في بوصاصو، شمال شرقي الصومال، وتم الإفراج عن الطاقم والسفينة مقابل 110000 دولار، ومنذ ذلك الحين عرضت إدارة بونت لاند في شمال شرقي الصومال استصدار رخص لسفن الصيد بشرط التزامها بممارسة (عمليات صيد سليمة) (يوسف، حسن يوسف، 2014 م، ص 24).

الجهود الدولية في مكافحة القرصنة البحرية :

تعد القرصنة البحرية التي نصت عليها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م في المادة 101 أنها من الجرائم الإرهابية، وفعلت كذلك الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب لعام 1998م في المادة الأولى الفقرة الثالثة. لقد اهتم المجتمع الدولي بموضوع القرصنة البحرية وعدتها الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب من الجرائم الإرهابية، بينما أحكام الشريعة الإسلامية تطبق علي القرصان وهي حد الحرابة في المملكة العربية السعودية وهو أمر يتفق وحقيقة ما تمثله القرصنة من قطع الطريق البحري أو الجوي علي السفينة أو الطائرة وإعاقتها عن استكمال رحلتها في البحر أو الجو. فأحكام الشريعة الإسلامية في تحديد عقوبة الحرابة تتميز علي قواعد القانون

الدولي المتعلقة بتحديد عقوبة القرصنة، فأحكام القانون الدولي للبحار تترك أمر العقوبة في جريمة القرصنة للتشريعات والأنظمة الداخلية للدول والتي قد تتغير تغليظاً أو تخفيفاً من دولة إلى دولة أخرى بما قد ينطوي عليه ذلك من عدم تحقيق العدالة (الأحمد، حسام الدين، 2010 م، ص21). لما كانت القرصنة من الجرائم الإرهابية فقد تقرر في جميع الاتفاقيات الدولية المتعلقة بمواجهة الإرهاب الدولي علي جواز تسليم مرتكبيها والهدف الرئيسي من ضرورة تسليم المجرمين الذين يرتكبون جرائم الإرهاب الدولي هو مكافحة ارتكاب هذا النوع من الجرائم، وإحكام الحصار حول مرتكبيها وعدم تمكينهم من الإفلات من العقوبة سواء تم التسليم لمحاكمتهم عما نسب إليهم أو تم أو تم التسليم لتنفيذ عقوبة صدرت بشأنهم، كما تضمنت الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب في الفصل الثاني منها قواعد تسليم المتهمين أو المحكوم عليهم في الجرائم الإرهابية وكلها أحكام متقاربة الغرض منها عدم إفلات المجرم من العقاب (هويدي، أمين، 2010م، ص 10)، ويقصد بالقرصنة البحرية الآتي: 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 ويكون موجهاً: في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات علي ظهر تلك السفينة أو علي متن تلك الطائرة أو ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة. والقرصنة هي أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع الغلم بوقائع تضي علي تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة. هي أي عمل يحرض علي ارتكاب أحد الأعمال السابقة أو يسهل عن عمد ارتكابها. كما تعد من أعمال القرصنة أي سفينة حربية أو سفينة حكومية أو طائرة حكومية تمرد طاقمها واستولي علي زمام السفينة أو الطائرة إذا ارتكبت أي عمل من الأعمال السابقة وفي جميع الحالات تعد السفينة أو الطائرة مستخدمة للقرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية ينوون استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال السابقة (إسماعيل، عزت سيد، 1988م، ص16) وعلي المستوي الدولي أصدرت منظمة الشرطة الجنائية الدولية (الإنتربول) إعلاناً مهماً لمواجهة الإرهاب ومكافحته بعد اجتماع الجمعية العامة لتلك المنظمة في دورتها السابعة والستين التي عقدت في القاهرة في أكتوبر 1999م بمناسبة الاحتفال باليوبيل الماسي لها وأهم ما جاء فيه: إدانة المنظمة الشديد لجميع الأفعال والأساليب والممارسات الإرهابية أينما وقعت وأيا كان مرتكبوها لكونها أفعالاً وأساليب وممارسات إجرامية. تأييدها الكامل لاقتراح عقد مؤتمر دولي لمكافحة الإرهاب تحت إشراف الأمم المتحدة. المطالبة بتعزيز التعاون الشرطي القضائي بين البلدان الأعضاء فيها من حيث تسليم المجرمين وكشف جميع أشكال الإتجار في الأسلحة والمتفجرات والمواد ذات الصلة بأعمال الجماعات الإرهابية) (عطية، أبو الخير أحمد، 2009 م، ص13).

إن تنفيذ كل ما تضمنته الاستراتيجية العربية لمكافحة الإرهاب وكذا الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب ونقلها إلي حيز التطبيق العملي كفيل بالتقليل إلي الحد من العمليات الإرهابية إذا تضافرت الجهود الدولية المحلية لكل دولة مع الجهود العربية. هنالك تبعات محتملة لتزايد مخاطر القرصنة البحرية خلال العقد المقبل، فمخاطر القرصنة البحرية تضر بمنظومة التوريد في المنطقة، ونعني بذلك محدودية البدائل المتاحة في النقل البحري لتفادي المرور في المسارات الخطرة بأن منظومة التوريد في الشرق الأوسط تواجه مخاطر متنامية بفعل القرصنة،

الأمر الذي قد يؤدي إلى ثلاثة نتائج محتملة مرتبطة ببعضها وهي: انتشار موجة جديدة من أعمال القرصنة، وتصعيد استخدام القوة في مواجهتها، والحل الدائم لهذه القضية (محمد، جلال فضل، 2008 م، ص 41).

فعدد قوارب القرصنة التي تم ضبطها خلال عام 2011م أقل بنسبة 50% من العدد المضبوط خلال عام 2010م، كما يتناسب التراجع في نسب نجاح ضبط قوارب القرصنة عكسيا مع عدد حالات طلب الفدية التي تشهد ارتفاعا مطردا، في حين أصبح القرصنة الصوماليون أكثر عنفا وتأثيرا. حيث بدأ القرصنة يوسعون نطاق نشاطهم بعيدا عن سواحل الصومال، وهم اليوم يمارسون القرصنة في خليج عمان أي أنهم أعادوا تنظيم صفوفهم إلى مواقع أقرب من خطوط سير السفن التجارية، ومن هنا تتبع حاجة المعنيين بقطاع النقل البحري إلى تحديد السبل الكفيلة بالحد من القرصنة وآثارها السلبية. حيث يتيح الفهم المعمق لنشاطات القرصنة أمام المعنيين بقطاع النقل البحري فرصة دراسة تأثيرها ومخاطرها، ومساعدة التنفيذيين العاملين في منظومة التوريد في دول المنطقة علي وضع خطط أكثر مرونة وأبعد مدي (أدم، حسين عبده، 2009م، ص 18). وتشير التوقعات الموضوعة وفق سيناريو موجة القرصنة الجديدة إلى تزايد كثافة الهجمات خلال العقد القادم، والسبب عدم توافر مصادر الدخل البديلة في الصومال، الأمر الذي يؤدي لاستقطاب المزيد من القرصنة الجدد، وتوسيع دائرة نشاطات القرصنة. أما بالنسبة إلى سيناريوهات تطويق هذه الظاهرة، فمن المرجح أن تلعب الإجراءات الدولية المتخذة لمكافحة القرصنة مع الجهود الحالية لأكثر من 30 دولة، دورا محوريا في احتواء نسبة تتراوح بين 30% و50% من الوتيرة الحالية لأعمال القرصنة، وذلك باستخدام قوة الردع علي الأغلب. وكنتيجه لذلك، فمن المتوقع أن تتراجع نسب نجاح القرصنة في الاستحواذ علي السفن التجارية، الأمر الذي يؤدي لانخفاض عدد حالات الاختطاف الفعلية واستحواذ القرصنة علي السفن المستهدفة، وهنا نتوقع أن يعمد القرصنة إلى الرد علي المخاطر المتزايدة بإتباع التكتيكات العنيفة والتسلح، مما يقود إلى تصعيد الصراع المسلح ووتيرة سباق التسلح بين القرصنة والحرس المسلحين من أعضاء طواقم السفن التجارية، وقد ينتج عن هذا السيناريو أضرار أخرى تترافق مع عدم القدرة علي تجنب خسائر بشرية في صفوف البحارة والمدنيين العزل، ومع تزايد الضغوط الدولية عبر التغطية الإعلامية لهذه الأعمال، مما يحد من فعالية استخدام القوة في مواجهة هذه الظاهرة (المشهداني، حسام حميد، 2019 م، ص 30).

أما الحل النهائي فيكون بالاتفاق علي آلية للقضاء علي القرصنة في المنطقة كليا عبر إعتقاد مجموعة من المبادرات البحرية والبرية التي تحد من انتشار مخاطر القرصنة بشكل مستدام وتتضمن هذه المبادرات تحسين الفرص السياسية والاقتصادية ودعمها في الصومال لضمان التخلص من الأسباب التي تدفع إلى القرصنة، هذه المبادرة أيضا تشمل تضافر الجهود الدولية ومشاركة دول مجلس التعاون الخليجي بصورة فعالة ليكون ذلك عاملا محوريا في نجاح سيناريو الحل النهائي الأمر الذي تحرص كل دول منظومة التوريد في الشرق الأوسط علي تحقيقه، يحتاج التخلص من المخاطر الفعلية لأعمال القرصنة لـ 10 أعوام كأقل تقدير (مخيمر، عبد العزيز عبد الهادي، 2013 م، ص 26).

النتائج



1/ جريمة القرصنة يقصد بها الاعتداء المسلح ضد سفينة في أعالي البحار أو البحر العالي أي خارج الولاية القانونية لأي دولة.

2/ العرف الدولي يعطي كل دولة ويحولها الاختصاص علي الحفاظ علي أمن وسلامة الملاحة الدولية وضبط القراصنة المنتهكين لحرية الملاحة وملاحقتهم ومحاكمتهم وعقابهم والقبض علي سفنهم.

3/ هذا الحق العرفي كان مستقرا حتي تم تجريم أعمال القرصنة لأول مرة بموجب اتفاقية جنيف الخاصة بأعالي البحار لعام 1958م، ثم أخيرا بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م وهذا هو الإطار القانوني المنطبق علي القرصنة.

4/ القرصنة من الجرائم الدولية ولم تعتبر محاربتة عملا عسكريا إلا في يونيو 2008م عن طريق الأمم المتحدة.

5/ تزايد القرصنة في الممرات المائية الاستراتيجية مثل البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب وانتشار القرصنة يرفع من قيمة التأمين علي السفن المتجهة إليه.

التوصيات

1/ ضرورة توفر تعاون أمني للدول المشاطئة علي البحر الأحمر واعتبار مسئولية توفير الأمن من صميم مسئوليات هذه الدول مشتركة.

2/ إنشاء أو قيام بوليس دولي تحت رعاية الأمم المتحدة تجوب البحر الأحمر وأهم الممرات الدولية القريبة من مصادر الطاقة ، وذلك دون تمييز بين مياه إقليمية أو أعالي البحار.

3/ نوصي بمعالجة الخلل في الانتماء الوطني وإصلاح الثقافة السياسية .

4/ دعم الدول الموضحة في البند 3 بمعينات ضبط القراصنة بزوارق حربية وطائرات حديثة.

5/ تدريب قوات من الدول المشاطئة التي تكثر فيها القرصنة البحرية تدريباً عاليا وربطها بالبواخر التجارية.

المراجع

- 1/ إيناس محمد البهجي ويوسف المصري (2013م) جريمة القرصنة البحرية ، المركز القومي للإصدارات القانونية.
- 2/ أمين هويدي (2010م) أحاديث في الأمن العربي، إصدار دار الوحدة ، بيروت.
- 3/ حسين عبده آدم (2009م) الصومال بين القرصنة البحرية والقرصنة السياسية، الخرطوم.
- 4/ فوزي طایل (1989م) جزر البحر الأحمر، إصدار معهد الدراسات العربية، القاهرة.
- 5/ عزت سيد إسماعيل (1988م) سيكولوجية الإرهاب وجرائم العنف ، منشورات دار ذات السلاسل، الكويت.
- 6/ عبد العزيز مخيمر عبد الهادي (2013م) الإرهاب الدولي مع دراسة الاتفاقيات الدولية والقرارات الصادرة عن المنظمات الدولية، سلسلة دراسات القانون الدولي ، دار النهضة العربية ، القاهرة.
- 7/ أبو الخير أحمد عطية (2009م) الجوانب القانونية لمكافحة القرصنة البحرية، دار النهضة العربية.
- 8/ عبد الله محمد الهواري (2010م) القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، المكتبة العصرية.
- 9/ محمد سلامة مسلم الدويك (2011م) القرصنة البحرية ومخاطرها علي البحر الأحمر، دار النشر، القاهرة.
- 10/ يوسف حسن يوسف (2014م) القانون البحري وجريمة القرصنة البحرية ، دار العدالة للنشر.
- 11/ يوسف المصري (2011م) الآثار القانونية لجريمة القرصنة البحرية ، دار العدالة للنشر.
- 12/ محمد صفوت الزيات (2010م) القرصنة في القرن الأفريقي ، مركز الإمارات للدراسات والبحوث.



مجلة جامعة بخت الرضا العلمية المحكمة ربع السنوية، العدد (41) المجلد (1) يونيو 2025م
معامل التأثير العربي (1.12)
ISSN: 1858-6139, Online

- 13/ سهام عزالدين جبريل (2015م) ظاهرة القرصنة علي سواحل الصومال وخليج عدن المكتب العربي للمعارف.
14/ حسام الدين الأحمد (2010م) جرائم القرصنة البحرية في التشريعات الدولية، منشورات الحلبي الحقوقية.