



جامعة محمد خيضر - بسكرة -



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية

مذكرة بعنوان :

مشكلة القرصنة البحرية في العلاقات الدولية دراسة في منطقة القرن الإفريقي - الصومال أنموذجاً -

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية

تخصص: العلاقات الدولية والإستراتيجية

إشراف الأستاذة:

إعداد الطالبة:

حنان بن عبد الرزاق

منى سليمانى

لجنة المناقشة :

الاسم و اللقب	الرتبة	الصفة
		رئيسا
حنان بن عبد الرزاق	أستاذ قسم "أ"	مشرفا ومقررا
		مناقشا

السنة الجامعية : 2015 / 2016 م

شكر و عرفان

نشكر الذي خلقنا وشق سمعنا وبصرنا بحوله وقوته ، الله عز وجل نحمده حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه أن وفقنا لإتمام هذا العمل الذي نعتبره قطرة من بحر .

كما نتقدم بكل كلمات الشكر والعرفان وأسمى عبارات الإحترام والتقدير إلى من كانت عضدي وساعدي ، إلى أستاذتي الفاضلة المشرفة " بن عبد الرزاق حنان " التي تابعتني بإخلاص وأجادت النصح ووقفت على مراحل العمل موجهة مقومة ، ناقدة و حاضرة. إلى من كان سندي في الحياة أخي " مهدي " الذي دعمني ووقف بجانبني طيلة مشواري التعليمي .

إلى كل العاملين بمكتبة جامعة بسكرة وجامعة الجزائر .

كما لا يفوتني أن أشكر كل أساتذتي بقسم العلوم السياسية أخص بالذكر " الأستاذة حروري ، كحول ، زنودة ، منصور " .

إلى عرش أولاد نايل

المخلصة " منى "

مقدمة

ظهرت القرصنة البحرية منذ الأزل وهي تعد من أقدم وأخطر الجرائم التي شهدتها البشرية وعانت من ويلاتها العديد من الحضارات، نظرا لما يتخللها من أعمال العنف والنهب والسلب والاحتجاز غير المشروع للسفن. أما بداياتها فقد تبنت على شكل قوارب بحرية في عصر الإغريق يقودها أناس يمتازون بالجرأة والشجاعة، كما استخدم لفظ القرصنة للدلالة على أعمال التعرض للناس بالقوة في أسفارهم البحرية. لقد شهد مسرح الأحداث الدولية ارتكاب العديد من جرائم القرصنة البحرية، ونظرا لتعاظم آثارها وتداعياتها، أصبحت الظاهرة تمثل جريمة على مستوى النظام الدولي، تضر بمصالح الشعوب وأمن سلامة البشرية تعمل على قمع حقوق وحرية الأفراد الأساسية.

أما على مستوى منطقة القرن الإفريقي و خاصة أمام سواحل الصومال فقد تجلت القرصنة البحرية كأحد وأبرز التحديات التي تواجه الأمن و السلم الدوليين من جهة، وتأثر على المجال الاقتصادي و التجارة الدولية إضافة إلى التهديدات البيئية، أما على المستوى الداخلي للصومال فقد أدى انهيار الحكومة الصومالية وانعدام رقابتها الأمنية على السواحل إلى استفحال الظاهرة ، حتى وصل الأمر إلى تسليح القراصنة بقاذفات و قنابل و أسلحة ثقيلة، تم على إثرها اختطاف العديد من السفن، وهو ما دفع المنظمات الدولية إلى إصدار العديد من القرارات الدولية الملزمة لمنع و قمع أعمال القرصنة البحرية و السطو المسلح في البحر أمام السواحل الصومالية و التي تخول لجميع الدول اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لمكافحة القرصنة البحرية والدخول للمياه الإقليمية الصومالية لمحاربة الظاهرة.



أهمية الدراسة: تتجلى أهمية الدراسة في هذا البحث من ناحيتين: الناحية النظرية والناحية العلمية.

أولاً: الناحية النظرية.

يكتسي هذا الموضوع أهمية نظراً لندرة البحوث المتخصصة في مجال العلوم السياسية والعلاقات الدولية، وبهذا تعمل هذه الدراسة على توضيح بعض المفاهيم وتحليلها، مع وضع نموذج يعاني من ويلات مشكلة القرصنة البحرية.

ثانياً: الناحية العلمية

يواجه الأمن البحري تحديات متعددة على المستويين الدولي أو الإقليمي، ونتاج لتطور حركة النقل البحري إزداد سوءاً. ومن بين تلك التحديات التي تواجهها البشرية تتجلى مشكلة القرصنة البحرية بشكل واضح، وهي ترتبط بالسطو المسلح ولكنها تحدث في المياه الواقعة تحت سيادة الدولة. وعليه تبرز أهمية البحث في هذا الموضوع بغية تسليط الضوء على طريق رصد مدى خطورة هذه المشكلة.

أهداف الدراسة: نسعى من خلال بحثنا هذا الوصول الى جملة من الأهداف أهمها:

-تبيان ماهية مشكلة القرصنة وتحليل أجزائها.

-توضيح مدى خطورة القرصنة البحرية وتأثيرها على دولة الصومال.

-كشف حقيقة الأسباب التي دفعت بجريمة القرصنة إلى حدوث خلل في منطقة القرن الإفريقي عامة والصومال خاصة.

-الوقوف على مدى فعالية التدابير الوقائية سواء كانت الجهود الإقليمية أو الجهود الدولية.

بالإضافة الى ان هذه الدراسة تبحث في انعكاسات جريمة القرصنة في العالم وخاصة الصومال وفي الإجراءات التي يمكن أن تتخذ للوقاية من الآثار السلبية.

أسباب اختيار الموضوع: هناك أسباب موضوعية وأخرى ذاتية.

الأسباب الموضوعية.

تعد جريمة القرصنة البحرية إحدى أهم جرائم التحديات الدولية، التي أثرت سلبا على العديد من الدول وبخاصة منطقة القرن الإفريقي ولكنها بدت بجلاء في الحالة الصومالية التي استفحلت سواحلها هذه المشكلة.

الدوافع الذاتية.

تعود الأسباب الذاتية إلى الرغبة الشخصية في ضبط هذه المشكلة بشكل أدق. بالإضافة إلى أن هذا الموضوع يحمل في ثناياها نوعا من الحركة.

إشكالية الدراسة: من خلال ما تقدم نحاول طرح الإشكالية التالية:

كيف تؤثر القرصنة البحرية على العلاقات الدولية وتحديدا على الوضع في منطقة القرن الإفريقي وفي الصومال؟

التساؤلات الفرعية: بغية تفكيك الإشكالية تم طرح جملة من التساؤلات:

1- ما طبيعة ظاهرة القرصنة البحرية؟

2- إلى أي مدى يمكن اعتبار القرصنة البحرية جريمة من الناحية القانونية؟

3- ما دور الجهود الدولية والإقليمية للحد من القرصنة البحرية؟

4- ما الأسباب التي أدت إلى ظهور القرصنة البحرية في الصومال؟



فرضيات الدراسة: وفقا للإعتبارات القانونية تبدو القرصنة البحرية جريمة بحق. لما لها من تأثير واضح على العلاقات الدولية.

-ارتبط غياب الأمن في منطقة القرن الإفريقي بتزايد القرصنة البحرية فيها.

-أثرت جريمة القرصنة البحرية على الاستقرار الداخلي في دولة الصومال.

المنهج المتبع في الدراسة: من أجل رصد هذه الظاهرة بشكل أدق تم اللجوء إلى منهجين أساسيين:

1-المنهج التاريخي: تم استخدامه من أجل معرفة السياق التاريخي الذي شهدته ظاهرة القرصنة البحرية.

2-منهج دراسة حالة: يرصد هذا المنهج " نموذج القرن الإفريقي " وتحديدًا دولة الصومال: وعليه فهو يمكن

الباحث فعلا من معرفة ثنايا التأثير لظاهرة القرصنة البحرية على المستوى الإقليمي (القرن الإفريقي)،

والمحلي (الصومال).

تعد البحار أداة اتصال والتجارة بين مختلف شعوب العالم، وعبرها يتم المد الحضاري والثقافي ومعرفة عادات الشعوب وتقاليدها وتواصلها الإجتماعي والاقتصادي. إلا أنها قد تكون أداة للسلب والنهب أو الاحتجاز الغير مشروع للسفن أو عنف غير قانوني، ويبرز هذا في الغالب الأعم من البحار العالية بهدف تحقيق منافع وأغراض شخصية. بواسطة طاقة أو ركاب سفينة خاصة في أعالي البحار ضد سفينة أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة وهو ما يسمى بالقرصنة البحرية.

تعد ظاهرة القرصنة البحرية من أقدم وأخطر الجرائم في العالم اشتغل بها الفينيقيون ثم جاء بعدهم الإغريق كما كتب عنها المؤرخ الإغريقي " هيرودوتس " إذ يقول: " إن القرصنة كانوا يقومون بحملات منظمة لخطف النساء وسلب الأموال".

فالقرصنة البحرية وإن اختلفت حولها التعاريف وارتبطت بها العديد من المصطلحات فهي تعد من الأعمال الغير قانونية والتي تتطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال بغية تحقيق أهداف ومصالح شخصية.

وعليه سوف يتم تقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث؛ أما الأول فيشير إلى مفهوم القرصنة البحرية، في حين يرصد المبحث الثاني أهم أساليب وآثار ذات الظاهرة. وبالنسبة للمبحث الثالث فيدرس أحكام جريمة القرصنة البحرية.

المبحث الأول: مفهوم القرصنة البحرية.

تعد القرصنة البحرية من أقدم جرائم السلب والنهب، حيث ترجع جذورها إلى العصور القديمة ويقوم القراصنة بحملات منظمة لسلب ونهب أموال والأشخاص والممتلكات، فقد انتشرت هذه الظاهرة لأسباب عدة. مفهوم القرصنة البحرية.

وعليه سوف يتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ترصد مفهوم القرصنة البحرية

المطلب الأول: تعريف القرصنة البحرية

أولاً: لغة.

تعرف القرصنة في اللغة العربية على أنها: كلمة مشتقة من كلمة "قرص".¹

وبدوره المعجم الغني عرف القرصنة بأنها: اسم من قرصان وتعني: التعرض للسفن وحجزها على يد القراصنة. كما جاء في معجم اللغة العربية: قرصن. يقرصن. قرصنة أي قرصنة فلان: قام بأعمال سلب بحري، حول اتجاه سفينة لغرض اقتصادي أو سياسي.²

بالنسبة للمعجم الوسيط: فيرى أن مصطلح القرصنة: السطو على سفن البحر.³

¹ - مرتضى الرزدي، تاج العروس من جواهر القاموس. الجزء 16، مطبعة الوراق. ص 4504.

² - آدم محمد أحمد عبد الله؛ "القرصنة قبيل سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر"، ملتقى جانفي 2012. ص3.

³ - إبراهيم مصطفى وآخرون، المعجم الوسيط، مجمع اللغة العربية، مصر: مكتبة الشروق الدولية. 2004.

والقرصان معناه: لص البحر، وهو كذلك: شخص يقوم بمهاجمة السفن وسرقتها وأطلق عليه عدة تسميات: كالمغامرون، لصوص البحر مغامرون عسكريون غير نظاميين.¹

ثانياً: اصطلاحاً:

تعد القرصنة البحرية من أقدم المفاهيم منذ العصور وقد تعددت التعاريف وإن اختلفت في تحديد وضبط مدلول للقرصنة البحرية، وذلك باختلاف مكانها أو اختصاص أو من حيث عناصر جريمة القرصنة:

1- **تعريف القرصنة حسب مكان وقوعها:** يقوم الأفراد بأعمال عنف غير مشروعة في مناطق من البحار والمحيطات التي لا تخضع لسيادة أية دولة سواء كانت ساحلية أو غير ساحلية فهم يوصفون بالقراصنة وعليه تعرف القرصنة البحرية تبعاً لذلك:

حيث يعرفها روزي (Ruzie) بأنها: "اعتداء على أشخاص أو أموال على متن السفينة في أعالي البحار أو في أي مكان لا تخضع لسيادة الدول بقصد السلب أو النهب".

في حين أن ديبوي (Dupuy) عرفها بأنها: "أعمال الاعتداء أو الاحتجاز غير مشروع التي تتعرض له السفن في أعالي البحار أو في أي مكان يخرج عن ولاية أية دولة".²

وفي تعريف كونيل (Connell): أنها "كل سرقة أو محاولة سرقة تقع في أعالي البحار العالية".

أما ديبونت (Dupont): يعرف القرصنة بأنها: "كل أعمال العنف أو الاعتداء أو الاحتجاز الغير مشروع التي ترتكب على متن السفينة في البحر العام".

¹ سعد اليمني محمد بن عبد العزيز، "القرصنة البحرية (دراسة فقهية مقارنة)"، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب. المجلد 28، العدد 55.

² عبد الله محمد الهواري؛ القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي. مصر: المكتبة العصرية للنشر، 2010 ص 6.

بالنسبة لـ **ديلون (Dillon)** يرى أنها: "الصعود أو محاولة الصعود على أية سفينة في البحار العالية أو في أي منطقة خارج المياه الإقليمية للدولة، قصد ارتكاب السرقة أو استخدام القوة لتحقيق الأهداف المرجوة".¹

في حين أن **ليفبر (Lefebre)** يرجع القرصنة على "أنها كل فعل غير مشروع يرتكب ضد سفينة أو طائرة خاصة في البحار العالية أو ضد الأشخاص أو الأموال في السفينة ذاتها بغية تحقيق منافع خاصة".

ما يلاحظ أن مجمل هذه التعاريف تلخص إلى أن القرصنة البحرية تتم في البحار العالية والتي تتضمن أعمال غير مشروعة ولا تخضع لسيادة الدول.

2- تعريف القرصنة البحرية وفقا لسيادة الدول:

أقر القانون الدولي العام الأعمال التي ترتكب في البحار والتي تخضع لسيادة الدول فالأعمال التي تقع في المياه الإقليمية لدولة ما لا تعد قرصنة بحرية، وإنما يطلق عليها سرقة أو نهب ممتلكات. أما التي تقع في البحر العام وتحقق مكاسب وأهداف خاصة فهي من قبل أعمال القرصنة.

تعرف القرصنة البحرية بأنها: "أعمال الإعتداء أو الاحتجاز التي تتعرض له السفن في أعالي البحار أو في أي مكان لا يخضع لسيادة الدول بهدف السلب أو النهب".²

¹ - Pascal .PresleL,Olivier Blondeau Laurence Allard ..Pour la liberte...du bon usage de la piraterie. htt ://www.freescabe.eu.org/piraterie.p18

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص8.

كما عرفت اتفاقية هار فارد سنة 1932 للقرصنة بأنها: " الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة، وتشمل أعمال العنف أو السلب لغاية خاصة ومن غير غرض صادق، شرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر".¹

3-تعريف القرصنة وفق عناصر الجريمة:

قد تعرف القرصنة البحرية على أساس الفعل المرتكب من إعتداء على السفن، أو أفعال أخرى غير المشروعة. فمنهم من يعرفها على أنها: "التعدي من قبل طاقم سفينة على سفينة أخرى، ويمكن توقيف السفينة المعتدية من قبل السفن الحربية أو التجارية من كل الدول ومصادرة حمولتها ومحاكمة طاقمها، وفقا لقانون السفينة التي أوقفتها".²

أما محمد عبد العزيز سرحان فيعطي تعريفا للقرصنة: بأنها " ارتكاب عمل أو أكثر من أعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال".

كما عرفها أيضا محمد حافظ غانم على أنها: "اعتداء مسلح تقوم به سفينة في أعالي البحار دون أن يكون مصرحا بذلك من جانب دولة من الدول، بغية الحصول على مكسب نهب السفن أو البضائع أو الأشخاص".

كذلك عرف صادق أبو هيف القرصنة: " بأنها كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص، ويهدف سلب ونهب السفن أيا كانت جنسيتها".

4-تعريف القرصنة دوليا: عرفت القرصنة البحرية بأنها: " الأفعال التي تقع في مكان لا يخضع للاختصاص الإقليمي لأية دولة".

¹- آدم محمد أحمد عبد الله؛ المرجع السابق. ص9.

²- موريس نخلة؛ صلاح مطر وآخرون؛ القاموس القانوني الثلاثي. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2002، ص1309.

تشمل في أعمال العنف أو السلب بشرط أن يتعلق هذا العمل بهجوم في البحر، كما جاءت اتفاقية جنيف لأعالي البحر 29 أبريل 1958 و التي دخلت حيز التنفيذ عام 1962 لتؤكد ذلك التعريف.

5-تعريف القرصنة في الاتفاقيات.

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982: لقد نصت المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن أي عمل من الأعمال الآتية يشكل القرصنة:

1_ أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو التجريد يرتكب لأغراض خاصة من قبل طاقم سفينة ويكون موجها:

*في أعالي البحار ضد سفينة أو أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة.

*ضد سفينة أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

2_ أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة مع العلم بوقائع تضيف على تلك السفينة "صفة القرصنة".

3_ أي عمل ينطوي على تحريض على ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة في إحدى الفقرتين {أ} و {ب} أو يسهل ارتكابها.¹

أما العمل الذي يعتبر من قبيل قرصنة بحرية فهو الذي تتوفر فيه عدة عناصر نوجزها في:

1/ أن ينطوي على استعمال العنف ضد الأشخاص أو الأموال.

¹- عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص9.

2/ أن يكون من الأعمال الإجرامية.

3/ أن يتم بغية تحقيق منافع شخصية أو أغراض شخصية خاصة.

4/ أن يتم العمل في البحار العالية لا في البحار الإقليمية أو في مكان لا يخضع لسيادة أي دولة.

أما الأعمال التي ترتكب ضد السفن داخل المياه الإقليمية للدول التي تبعد مسافة 12 ميلا بحريا من شواطئ الدول لا تعد قرصنة بحرية، فقد تعتبر أعمال سطو مسلح كأى سرقة أو سطو مسلح يرتكب داخل إقليم الدولة ويخضع لقوانينها الداخلية.¹

ما سبق يمكن التوصل إلى التعريف الإجرائي التالي:

" أن القرصنة البحرية: تعني الأعمال التي تقوم بها مجموعة من الأفراد، والتي تكون غير قانونية، ومن الأعمال: السلب أو النهب أو الاحتجاز الغير مشروع أو العنف المرتكب لتحقيق أهداف وغايات شخصية موجّهة لركاب السفن الخاصة في البحار أو ضد السفينة أو الأشخاص أو الممتلكات على ظهر تلك السفينة".

المطلب الثاني المصطلحات ذات الصلة بالقرصنة البحرية.

يرتبط مصطلح القرصنة البحرية بجملة من المفاهيم نذكر منها:

1- علاقة القرصنة البحرية بالإرهاب الدولي: تتصرف القرصنة كما سبق الذكر إلى ما يقوم به الأفراد من أعمال العنف أو سلب أو نهب غير مشروعة ضد أشخاص أو ضد

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 10.

ممتلكات أو أموال، لذلك فهو يهدف تحقيق مصالح ومنافع مادية للقائمين بها ويكون هذا في البحار العالية.¹

أما الإرهاب يعرفه **عبد العزيز سرحان** على أنه " كل اعتداء على الأرواح والممتلكات العامة أو الخاصة بالمخالفة لأحكام القانون الدولي، وبعد الفعل إرهابيا دوليا وبالتالي جريمة دولية، سواء قام به فرد أو جماعة، كما يشمل أيضا أعمال التفريقة العنصرية التي تباشرها بعض الدول "

وفي تعريف آخر للإرهاب نجد **الموسوعة السياسية** تعرفه على أنه: " استخدام العنف غير القانوني أو التهديد به بأشكاله المختلفة كالاغتيال والتشويه والتعذيب والتخريب بغية تحقيق هدف سياسي معين".

وعليه يمكن القول أن القرصنة البحرية والإرهاب الدولي قد يشتركان في اتفاق الدول على إدانة كل منها، في حين أن القرصنة تختلف عن الإرهاب في أنها تتم في البحار العالية أو في منطقة غير خاضعة لسيادة أي دولة بغية تحقيق أغراض شخصية وخاصة. أما الإرهاب الدولي فيتم في البحر أو البر أو الجو وذلك لبواعث سياسية ونفسية واجتماعية، وجريمة الإرهاب الدولي تشمل الأعمال التي يقوم بها أفراد أو هيئات عامة تابعة لدولة معينة، وتؤدي تلك الأعمال خرق أوضاع قانونية مقررة للوظيفة الدولية: مثل الإعتداء أو ممارسة التهديد على رؤساء وأعضاء السلك الدبلوماسي والموظفين الدوليين وممثلي الدول لدى المنظمات الدولية.²

¹ -Reinhold Plate ;terrorisme et piraterie(De nouveaux enjeux sécuritaires en Afrique Centrale) Friedrich Ebert Stiftung (FES) htt: kamerun. Fes. International. De. /SBN: 978-9956-444p58

² -عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص40.

مما سبق نستنتج أن القرصنة البحرية والإرهاب الدولي يتفقا في نقاط تمثلت في:

- أن عنصر "العنف" وهو جوهر جرائم الإرهاب، كما أن جوهر جرائم القرصنة البحرية كذلك.

- أن كلا من القرصنة البحرية والإرهاب الدولي يشترك في نقطة وحيدة هي أن كلا المصطلحين هو جريمة دولية.

- تتفق الدول جميعا على إدانة كلا من القرصنة البحرية والإرهاب الدولي.

في حين أن هناك نقاط اختلاف تجمع كلا من القرصنة البحرية والإرهاب الدولي توردها فيما يلي:

- أن القرصنة البحرية لا تقع إلا في البحر، بينما الإرهاب فيقع في البحر والجو، هذا يعني أن الإرهاب الدولي أشمل وأعم وأوسع من القرصنة البحرية.

- في الغالب يكون الباعث في جرائم الإرهاب الدولي باعثا سياسيا بينما يكون في جرائم القرصنة البحرية قصد تحقيق منافع وغايات خاصة متمثلة في أعمال السلب والنهب لأي سفينة تمر في البحر العالي دون استهداف دولة معينة.

- تبقى أعمال القرصنة البحرية تتصف بأنها عمل إرهابي، فهي أعمال من شأنها إلقاء الرعب في نفوس المعرضين لها، بالإضافة إلى وترويعهم، وتعرض حياتهم، وأمنهم وحياتهم للخطر.¹ لذلك فإن أعمال القرصنة البحرية تعتبر نوعا من الإرهاب الدولي ذلك أن كلهما جريمة تهدد مصالح وأهداف وأمن الأفراد في نطاق البحر، كما

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 41.

تمثل القرصنة أيضا جزءا من الأعمال الإرهابية ذات طبيعة خاصة، اقتضتها طبيعة الجريمة.¹

2- علاقة القرصنة البحرية بالجريمة المنظمة

تعرف الجريمة المنظمة تعرف بأنها: " جماعة من الأشخاص تقوم بحكم تشكيلها بارتباك أفعال غير مشروعة بصفة مستمرة وتهدف أساسا لتحقيق الربح دون تقييد بالحدود الوطنية ".²

في حين ترى مجموعة مكافحة المخدرات والجريمة المنظمة للاتحاد الأوروبي: أن الجريمة المنظمة: " جماعة مشكلة من أكثر من شخصين تمارس مشروعا إجراميا ينطوي على ارتكاب جرائم جسمية لفترة طويلة أو غير محددة، يكون لكل عضو مهمة محددة في إطار التنظيم الإجرامي الذي يهدف إلى السطو وتحقيق أرباح"²

ويمكن تعريف الجريمة المنظمة على "أنها كل فعل غير شرعي يرتكبه الفرد ويؤدي المساس بالإنسان سواء بنفسها أو بماله ومجتمعه ونظامه يترتب عنه الجزاء".³

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 41.

² - حسام الدين بو عيسى؛ " القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية ". أطروحة دكتوراه، جامعة بانتة، تخصص علاقات دولية، 2013. ص 150.

³ - حسام الدين الأحمد؛ القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2010. ص 67.

أما العلاقة التي تربط القرصنة البحرية بالجريمة المنظمة يمكن تحديدها فيما يلي:

أ- نقاط الإتفاق بينهما:

- تعتمد كل من الجريمة المنظمة والقرصنة البحرية على نشاطات تنظيمية معقدة تفضي نوعاً من السرية على العمليات الإجرامية في ظل مجموعة من المبادئ والقواعد الداخلية لكل من يخالفها.

- تماثل الهياكل التنظيمية للإجرام المنظم والقرصنة البحرية في طبيعتها العابرة للحدود ووسائلها غير المشروعة.¹

- وحدة التهديدات التي تشكلها الجرائم المنظمة والقرصنة البحرية على الأمن والاستقرار الوطني والدولي.

- يشتركان في أن كليهما يتجه نحو العالمية وعابر للحدود، فالجماعات الإجرامية المنظمة مثلها مثل جماعات القرصنة قد تعتمد إلى تجنيد أتباعها في دولة وتدريبهم في الدول الأخرى.

ب- أما نقاط الاختلاف التي بين القرصنة البحرية والجريمة المنظمة نوجزها في الآتي:

* إن مشكلة القرصنة البحرية تهدف إلى تحقيق أهداف بعض المطالب السياسية للضغط على دول معينة، بينما تسعى منظمات الجريمة المنظمة إلى تحقيق أرباح مالية بطرق وأساليب غير مشروعة.²

¹ - حسام الدين بو عيسى؛ المرجع السابق. ص 151.

² - حسام الدين الأحمد؛ المرجع السابق. ص 67.

*قد لا يكون هدف القرصنة نفسه هدف مرتكبي الجريمة المنظمة.

*يستعمل في الغالب أصحاب الجريمة المنظمة الاغتيالات حتى وإن تحصلوا على مصالحهم فهم ليسوا كالقرصنة الذين يتحقق هدفهم في الحصول على المال أو الفدية.

المطلب الثالث: السياق التاريخي لجريمة القرصنة البحرية.

تاريخياً تعود ظاهرة القرصنة البحرية إلى من أكثر ثلاثة آلاف عام قبل الميلاد ويعتقد البعض أن كلمة قرصان استخدمت في عام 140 قبل الميلاد من جانب المؤرخ اليوناني بوليبيوس أما المؤرخ اليوناني بلوتارك فقد استخدمها في حوالي 100 عام بعد الميلاد، ليعبر عن أقدم تعريف واضح للقرصنة، فقد وصف القرصنة بأنهم أولئك الأشخاص الذين يهاجمون بدون سلطة قانونية، ليس فقط السفن ولكن المدن الساحلية كذلك، وقد وصفت القرصنة لأول مرة في الأعمال الأدبية القديمة (الإلياذة، والأوديسا).¹

كما وجدت وثائق تاريخية قديمة ترجع إلى عام 1350 قبل الميلاد منذ عهد الفرعون اخناتون تدل على وجود أعمال القرصنة في البحر الأبيض المتوسط وشمال إفريقيا، فقد تزايدت هذه الأعمال حينما حدثت غارات متكررة من القرصنة على السفن التجارية اليونانية في القرنين السادس والسابع قبل الميلاد، وأصبحت تدفع فدية مقابل إطلاق سراح بعض التجار اليونانيين.²

برزت مشكلة القرصنة البحرية مع ظهور الملاحة البحرية في العالم القديم اشتغل بها الفينيقيين، وهم أقدم وأفضل من ركب البحر ثم جاء بعدهم الإغريق. كما كان

¹ - حسام الدين بوعيسى؛ المرجع السابق. ص 29.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 46.

البحر الأبيض أول مسرح لهذه الظاهرة، إذ تكونت مجموعات تهاجم القوافل التجارية التي كانت تجوب البحر بين مصر وجزيرة كريت وفينيقيا حيث كانت مجموعات من البحارة تقطن سواحل صقلية وتهاجم السفن والموانئ.¹

فقد أشارت بعض المصادر الفينيقيين كانوا أول من اشتغل بهذه الصفة منذ القرن الثاني عشر قبل الميلاد، و قد اشتملت أنشطة القراصنة السواحل اليونانية و السواحل الشرقية للبحر الأبيض المتوسط ،حيث استخدموا أثناء هجماتهم على البحار قوارب خفيفة تحمل على المياه و تخبا بين الأشجار، و كانت هذه القوارب تتسع لحوالي 30 شخص ،و لم يقتصر نشاط لصوص البحر الأوائل على التعرض للسفن بل طال نشاطهم المدن والموانئ و لم يتضاءل نشاط القراصنة في البحر الأبيض المتوسط إلا بعد تأسيس الأسطول البحري العسكري الأمني في القرن الخامس قبل الميلاد ،حيث تمكن هذا الأسطول من ملاحقة القراصنة، وفي القرن الثاني قبل الميلاد لجأ القراصنة إلى سواحل تركيا لتكوين قواعد ينطلقون منها للهجوم على شواطئ شمال أفريقيا وإيطاليا واليونان وسوريا، أما في القرن الثالث قبل الميلاد فلجأ بعض حكام المدن الساحلية في البحر الأبيض المتوسط إلى التعاون مع القراصنة اتقاء لشركهم، وكانت جزيرة رودس هي مأوى القراصنة في هذه الحقبة.²

إلا أنه في بداية القرن الثاني قبل الميلاد بدأت مرحلة انتشرت خلالها القرصنة البحرية حيث سمحت روما للقرصنة بالانتشار على أساس تحقق مصالح وأهداف حكومتها في ذلك الوقت، ولما أصبحت القرصنة تهدد التجارة في مناطق مختلفة في

¹ - آدم محمد أحمد عبد الله؛ المرجع السابق. ص4.

² - حسام الدين الأحمد؛ المرجع السابق. ص69.

تلك الفترة اضطرت روما إلى مكافحتهم وأصدرت الحكومة أمرا بتخفيض عدد القراصنة للحد من خطورتهم، والتي أصبحت تهدد الرومان حيث كان يتعرض الكثير منهم للأسر، وأضحت تهدد النشاط التجاري في البحر الأبيض المتوسط خصوصا لسفن نقل الأغذية.¹

ومن جهة أخرى كان بوليقراط طاغية جزيرة ساموس (537-522 ق.ب) الذي استطاع بناء أسطول ضخم، سيطر به على بحر إيجه، كما تمكن من بناء مدينة رائعة إلا أنه اكتسب سوء السمعة على أساس أنه كان وحشا ولصا وبالرغم من ذلك اعتبر البعض أن عمل بوليقراط كان استثناء في عصره، لإدارة السياسة والتجارة التي كانت لقرصنة أحد عناصرها ومارس بوليقراط القرصنة على مستويات كبيرة إلى الحد الذي دفع ببعض المؤرخين للقول، بأنه بوليقراط أعظم قرصنة العالم القديم.²

ومنذ قيام الإمبراطورية الرومانية مارس القراصنة قطع الطرق والملاحة بالقرب من موانئ "روما" واستطاع القبض على قضاة رومانيين، كما عملوا على الإساءة لسمعة الإمبراطورية الرومانية سياسيا وتجاريا وملاحيا حيث تم تعريض روما لحصار بحري وقد استغل القراصنة ضعف الدولة الإيطالية والخلافات الداخلية فيها، كما حدث مع يوليوس القيصر الذي اختطف من طرف القراصنة أثناء رحلة له في جزيرة رودوس وبعد فدية أعطيت للقراصنة أطلق سراحه، لكنه عاد وانتقم منهم وأنهى وجودهم من البحر المتوسط.

¹ - ياتسيك ماخوفسكي؛ تاريخ القرصنة في العالم، تر: أنور محمد إبراهيم. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2008. ص.ص 22، 23.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 47.

وبفضل كل من القائد العسكري (بومبي) والقيصر غابت القرصنة من سواحل المتوسط إلى أن مات القيصر في عام 44 قبل الميلاد.¹

القرصنة في القرون الوسطى:

كان سقوط الإمبراطورية الرومانية من أهم عوامل عودة ظهور وانتشار القرصنة، علما أن أهم بداية للحضارة الأوربية كان على جانب البحر كانت في 3000 سنة ق.م وبلغت الحضارة الإغريقية ذروتها في القرن 27 ق.م و 110 ق.م بلغت روما أوج قوتها ثم بدأت القرون الوسطى أين عرفت أوروبا حركة تجارية وملاحية كبرى، لكن عودة القرصنة إلى المنطقة خاصة شمال البلطيق وبحر الشمال ومضيق المان والتي كانت أهم المناطق البحرية، وازدادت حدة الصراع بين الدول الأوربية للسيطرة على البحار والمصبات وبدأ ظهور الفايكينغ في بداية القرن الثامن كأخطر قرصنة للبحر؛ استطاعوا السيطرة عليه وعلى الملاحة البحرية شمال القارة الأوربية نتيجة الظروف المعيشية الصعبة. أعاد أسلافهم المهنة في جزيرة اسكندنافية، حيث عرفت المنطقة في تلك الفترة المجاعة والفقر المدقع وقلة مواد الغذاء بالإضافة إلى ندرة الإنتاج في تلك المناطق، مما أدى إلى احتراف مهنة أجدادهم والسطو على أراضي الغير.

ورغم أنهم ألبسوا الرعب في نفوس العالم إلا أنهم: وضعوا قانون خاص للقرصنة فيما بينهم يعاقب كل من يحاول سرقة أو نهب مجتمعهم يعمل على إقامة العدل ونظام يحكمهم يسري على جميع فئات مجتمعهم.²

ومع بداية القرن تصاعدت أعمال القرصنة في بحر البلطيق التي شهدت انتعاشا اقتصاديا في بلدانها، حيث تحسنت الحركة التجارية، وتزايدت الحركة البحرية للدول مع الدول الأوروبية وعلى إثر هذا الانتعاش تزايدت السرقة وارتفعت حدة الصراع بين الدول

¹ - ياتسيك ماخوفسكي؛ المرجع السابق. ص26.

² - المرجع نفسه. ص43.

للسيطرة على البحر مما دفع بممالك أوروبا والدول الاسكندنافية لإستغلال القرصنة لأغراضهم السياسية الخاصة.¹

وقد ساهم القرصنة في فتح أقریطش سنة 212 هجري، هي إحدى مدن الأندلس، وكانوا يشتغلون بالتهب والسلب على السواحل الجنوبية لإيطاليا وفرنسا وجزر البحر الأبيض المتوسط، ولم تكن تتم الأعمال غير المشروعة التي يقوم بها القرصنة بموافقة رسمية من حكومة قرطبة. وبعد انتشار القرصنة البحرية في البحر الأبيض المتوسط بفترة، ظهرت في الشرق الأقصى عند انهيار السلطة المركزية بالصين، وبدأت تتزايد منذ نهاية القرن 13 الميلادي على طول سواحل الصين. وخلال الفترة ما بين عام 1305 إلى عام 1433 قام الإمبراطور الصيني آنذاك بعدة رحلات لفرص النظام ونشر السلام.

خلال القرن 14م ظهرت القرصنة في اليابان، ثم امتدت إلى السواحل الكورية وقد أخذت تزداد حتى عام 1443م، حيث بدأت أعمال القرصنة تتضاءل عندما عقدت كوريا اتفاقية مع القادة اليابانيين سمحت لهم بمقتضاه بدخول 50 سفينة تجارية يابانية إلى المياه الكورية، وقد ازداد هذا العدد بالتدريج وساهم في الحد من أعمال القرصنة في المياه الكورية.²

منذ بداية القرن 16 الميلادي بدأت مرحلة أخرى من تاريخ القرصنة البحرية امتدت إلى منتصف القرن التاسع عشر حيث زادت توسعا وانتشارا؛ ويرجع ذلك إلى تطور

¹ - إيناس محمد البهجي، يوسف المصري؛ جريمة القرصنة في القوانين الدولية. القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية، 2013، ص12.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص53.

التقنية حيث أمكن صناعة السفن الكبيرة والسريعة التي تعتمد على طاقة، وبدأت فترة الاستعمار والتوسع، وازدهرت الحركة التجارية ونقل البضائع والذهب بين أنحاء العالم. كما ظهر التنافس بين القوى الاستعمارية، حيث عملت هذه الأخيرة على تحقيق مصالح بشتى الوسائل، فأخذت تستعين بما لدى قرصنة البحر من خبرات في مجال الملاحة البحرية لتحقيق الدعم لأساطيلها البحرية، وبسط نفوذها على البحار المفتوحة، بل عمدت في بعض الأحيان إلى إعطاء تراخيص وتوجيه نشاط القرصنة للاعتداء على السفن التجارية التابعة للدول المنافسة، وهذا ما أعطى نوعاً من الشرعية لأعمال القرصنة.¹

وقد استعانت فرنسا بالقرصنة تحت ما يسمى: " بالقرصنة المباحة " وعملت على إعطائهم تعليمات وتراخيص تخولهم ممارسة نشاطهم تحت رعايتها ولتحقيق مصالحها، مثل التعليمات التي تضمنها أحد القرارات الملكية الفرنسية الصادرة في عام 1854 م، حتى أصبح القرصنة يمثلون مصالح الملك فرنسا في جزيرة مدغشقر، وقد زودت فرنسا القرصنة بجوازات فرنسية وذلك بغرض التأثير عليهم.²

وظهرت كذلك القرصنة البحرية في سواحل شمال إفريقيا. أو ما يعرف عند الغرب بالسواحل البربري، الذي يمتد من الحدود الغربية لمصر حتى المحيط الأطلسي، حيث كان يخضع للإمبراطورية العثمانية، وقد اكتسبت أعمال القرصنة في هذه المناطق أهمية سياسية منذ القرن السادس عشر وتزايدت حتى حلول القرن التاسع عشر، فمع بداية المد الاستعماري قامت الدول الإسلامية في هذه المناطق بمواجهته بشتى الطرق،

¹ - ياتسيك ماخوفسكي؛ المرجع السابق. ص 41.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 56.

واستعانت بالقرصنة البحريين. وكان معظمهم من الجزائر وتونس، الذين استخدموا السفن الشراعية الضخمة، ثم تطور نشاطهم وأصبحوا يهاجمون السفن التجارية الأوربية والأمريكية في البحر الأبيض المتوسط، التي كانت تحمل بالبضائع الثمينة وتبحر بالقرب من الساحل الإفريقي. ولكن ذلك لم يستمر طويلا حيث قامت القوات الأمريكية والفرنسية والهولندية بمهاجمة السواحل الإفريقية والقضاء على قواعد القرصنة البحرية فيها.¹

أما قبالة شواطئ طرابلس الغرب إبان ولاية "أحمد باشا القرملي" عام 1814 فقد تم تنظيم سفن القرصنة كما، أنه استعان بهم لتوفير مزيد من الدخل لخزينة دولته. إلا أن أعمال القرصنة تسببت في وقوع الكثير من الخلافات بينه وبين حكومة فرنسا آنذاك، وانتهت بتوقيع اتفاقية سلام وكان ذلك سنة 1820، ثم اتفاقية أخرى في عام 1828 نصت على عدم الاعتداء وعلى حماية السفن الفرنسية وعدم ممارسة أعمال القرصنة وإطلاق سراح الأرقاء التابعين للجنسية الفرنسية.

بالنسبة للقرصنة في الشرق الأقصى. استمرت قبالة السواحل الصينية وفي مستعمرة مكاو التي انتشرت فيها العديد من عصابات القرصنة، وكانت تسلب التجار الهولنديين والصينيين، إلا أنه مع نمو السلطة المركزية القوية في اليابان وفي الصين وانتشار الدوريات البحرية أدى ذلك إلى انحسار القرصنة في هذه المناطق مع بداية القرن التاسع عشر.²

¹ - ياتسيك ماخوفسكي؛ المرجع السابق. ص 55.

² - المرجع نفسه؛ ص 57.

القرصنة من منتصف القرن 19 إلى الوقت الراهن:

بدأت القرصنة البحرية منذ منتصف القرن 19 وحتى منتصف القرن العشرين نادرة الحدوث، وخصوصاً بعد إعلان باريس في عام 1856م، الذي نص على حصانة بضائع الأعداء بمراكب المحايدين، باستثناء المهربات الحربية، ويعتبر هذا الإعلان إلغاءً للقرصنة المباحة.¹

بالرغم من الجهود الدولية التي بذلت لمحاربة تجارة العبيد بين إفريقيا وأمريكا ووجود الدوريات البحرية الحربية في مناطق المحيط الأطلسي والكاربيبي والمحيط الهادي، بالإضافة إلى تعاون الدول الكبرى على مكافحة القرصنة، فقد أدى ذلك إلى تقلص الظاهرة حتى عام 1945م ويعود الفضل إلى جدية المساعي لمحاربة الدول الكبرى لها، بعد معرفة خطورتها. وهي التي كانت قد دعمها قبل ذلك، واستعانت بها في فترات سابقة وما بقي منها سوى بعض الهجمات الفردية التي تتعرض لها السفن التجارية.²

عادت القرصنة البحرية من جديد في منتصف القرن العشرين، وتحديداً بعد الحرب العالمية الثانية عام 1945م، حيث ظهرت على شكل عصابات منظمة في بعض الأحيان تتخذ من البحر ملاذاً لها، تهاجم سفن النقل والصيد والتجارة معتمدة في ذلك على القوة والعنف والسلب وبصورة أشنع وأخطر، وقد زاد انتشارها في الثمانينات من القرن العشرين وأصبحت تتكرر في مناطق عديدة من العالم كبحر الصين، وفي جنوب

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 60.

² - Michel belanger ;"le renouveau de la piraterie Présentée et soutenue publiquement" le 28 février 2013 par Madame Amélie Anne FLagel Docteur De luniversite de la Nouvelle. Calédonie . p 45

شرق أسيا كمضيق ملقه وسواحل سنغافورة، تايلاند، الفلبين، الفيتنام، إندونيسيا وفي سواحل شرق إفريقيا وأمريكا الجنوبية.¹

واستمرت القرصنة في التزايد من عام إلى آخر في حقبة التسعينيات من القرن العشرين، وفي مطلع القرن الحادي والعشرين. أكدت الإحصائيات وتقارير المنظمة البحرية الدولية مدى انتعاش ظاهرة القرصنة البحرية حيث تزايدت أعمال القرصنة في الخليج العربي وفي خليج عدن، وتكثفت أكثر في منطقة القرن الإفريقي وخصوصا داخل مياه الصومال.

وقد اتضح فعلا أن القرصنة البحرية قد عادت للظهور والانتشار من جديد في مختلف أرجاء العالم. ولاسيما قبالة السواحل الصومالية، حيث أعلن المكتب البحري الدولي ازدياد أعمال القرصنة اعتبارا من عام 2005، لتصل إلى 150 سفينة مختطفة حتى نهاية عام والتي وقع خلالها 100 حالة اختطاف، من بينها سفينة نفط سعودية كانت تحمل نفط ب 100 مليون دولار، حيث تم تحريرها من القراصنة بقدية تقدر ب 25 مليون دولار. كما أعلن مكتب الملاحة العالمي أنه قد حدث حوالي 70 حادثا قرصنة بحرية وذلك بداية عام 2009 حيث اختلفت عمليات القرصنة في مناطق أخرى من العالم التي تركزت على ثروات وبضائع تحملها بواخر الشحن.²

¹ - ياتسيك ماخوفسكي؛ المرجع السابق. ص 65.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 62.

المبحث الثاني: أساليب وآثار القرصنة البحرية.

ينجم عن القرصنة البحرية العديد من الأساليب (الطرق) المختلفة وذلك من خلال ما يتبعونه القراصنة من طرق لتحقيق أهدافهم الشخصية، في حين أن هناك جملة من الآثار المتعددة التي تتجر عن أعمال القرصنة البحرية وهذا ما سيتم توضيحه في الآتي:

المطلب الأول: أساليب القرصنة البحرية.

يرتبط الأسلوب الإجرامي بنطاق جغرافي محدد في تنفيذ عمليات القرصنة البحرية إذ تتمثل هذه الأساليب في جملة من النقاط نوجزها في الآتي:

- أسلوب الإغارة على السفن ومهاجمتها ليلا عندما تكون السفن مبحرة وبسرعة منخفضة أثناء عبورها المضائق البحرية، حيث يتسلق القراصنة على متن السفن وغرفة القيادة، ويهاجمون الطاقم ويسلبون السفينة، وهذا الأسلوب متواجد وشائع في مضيق ملقا.

- يهاجم القراصنة السفن في بعض الأحيان أثناء رسوها في مناطق رمي المخطاف في البحر أو المراس مستغلين سلم السفينة، أو عن طريق التسلق بالحبال أو المخاطيف، ثم القيام بمهاجمة السفينة وسلبها، وهذا الأسلوب سائد في سواحل غرب إفريقيا وفي البرازيل وجنوب الولايات المتحدة.¹

- تمركز سفن كبيرة تشكل قيادة لعمليات القرصنة البحرية، ثم تتطلق منها زوارق سريعة بعد تحديد الأهداف، وبعد تنفيذ عملية السطو تعود الزوارق إلى السفينة التي

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 297.

تطلق منها، وتسمى السفينة الأم. هذا يعني أن السفينة الأم قادرة على الإبحار لمناطق بعيدة جدا عن السواحل، وتصل لمناطق لا تستطيع الزوارق الوصول إليها وبعد تنفيذ العملية تعود الزوارق إلى السفينة التي تقوم بدور الإخفاء والحماية. وهو ما يشير إليه المكتب البحري الدولي، مؤكداً أن هذا الأسلوب من القرصنة ينتشر قبالة السواحل الصومالية، وأن هناك عدداً من سفن القرصنة قامت فعلاً بتنفيذ هذا الأسلوب خلال عام 2005 حيث تعرضت اثني عشر سفينة لحالات هجوم من القرصنة.

- يبحر القرصنة فوق منطقة مائية واسعة في السفن التي يتخذونها مراكز لهم ويستخدمون مراكب شراعية متوسطة الحجم ويسعون لإستهداف السفن التي تبحر في مناطق تكون فيها الطرق البحرية أقل وضوحاً ولا تكون عادة محمية من قبل الدوريات البحرية.¹

- يلجأ إلى هذا الأسلوب القرصنة في بعض البحار التي تكون سرعة السفن فيها عالية إلى مجاراتها بزوارق سريعة، ثم يتسلق القرصنة السفينة باستخدام مقابض مغناطيسية أحياناً أو عن طريق السلالم والحبال، ويسطون عليها، هذا الأسلوب ساد أكثر في بحر الصين.

- يقوم القرصنة في بعض المواقع بإيقاف السفن على أساس أنهم موظفون رسميون ويرتدون اللباس العسكري أحياناً، ويصعدون إلى السفينة. هذا الأسلوب ساد أيضاً في بحر الصين.

¹ - ياكترز دونا هو؛ " التهديد المتغير من القرصنة الصوماليين والمراكز الرئيسية لنشاطاتهم عام 2012". متحصل عليه:

- كما يبرز أسلوب آخر من أساليب القرصنة البحرية من خلال حجز السفن بطرق غير مشروعة، عند رسوها في أحد الموانئ أو مرورها ببعض الأماكن تحت تهديد السلاح، والمطالبة بفدية مقابل التنازل والإفراج عنها. ويقوم بهذا الأسلوب بعض الأفراد الخارجين عن القانون في الدول الفقيرة، التي تضعف فيها سلطة الدولة والرقابة الحكومية. وهذا التصرف يعد عملاً فردياً لا يمثل وجه النظر الرسمية للدولة التي تكون في الغالب عاجزة عن التخلص من هؤلاء بسبب عصابات أو أفراد أقوياء داخل أجهزتها، وهذا النوع من القرصنة يوجد في بعض دول شرق آسيا.¹

وعليه تشير أساليب القرصنة في مهاجمة السفن التجارية إلى مستويات متقدمة من التكتيك والمرونة، حيث تهاجم السفينة الهدف عادة بخليعة من 10 قرصنة مسلحين وموزعين على 3 زوارق سريعة مجهزة بمحركات خارجية ذات قدرة 40 إلى 50 حصاناً، ويتولى قيادة الخليعة أحد القرصنة المرتبطين بأحد أمراء الحرب. ويتوفر لدى هؤلاء القرصنة خطاطيف سحب، سلال ألمنيوم، قذائف صاروخية، بنادق آلية، سكاكين وأجهزة هواتف ذات تقنية العمل عبر الأقمار الاصطناعية.

إضافة إلى أجهزة تحديد الموقع العالمي (GPS) و عادة ما يتم خداع السفينة المستهدفة بنداءات استغاثة أو ظهور القرصنة بمظهر صيادي الأسماك، وعند الاقتراب يتم إطلاق النار عليها لإجبارها على خفض سرعتها، بينما يتسلق القرصنة سطحها ليتولوا قيادتها إلى مرسأها أمام إحدى المدن الساحلية، ثم يتم طلب الفدية

¹ - مايا خاطر؛ الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية، العدد الثاني، جانفي 2012، ص2.

للإفراج عن السفينة بمبالغ ضخمة وقد يستغرق التفاوض 5 أسابيع، تظل السفينة فيها تابعة بطاقمها في مرساها الجديد.¹

المطلب الثاني: آثار جريمة القرصنة البحرية.

ينجم عن جريمة القرصنة البحرية آثار معنوية وأخرى مادية وآثار بيئية يمكن رصدها في الآتي:

1- الآثار المعنوية: تكمن الآثار المعنوية لجريمة القرصنة البحرية فيما يلي:

- تؤدي أعمال الاعتداء غير مشروعة في جريمة القرصنة البحرية إلى إثارة الخوف والرعب في نفوس من يركب البحر ويرتاده في المناطق التي تشيع فيها هذه الجريمة كما يهدد طرق الملاحة البحرية الآمنة، فيلحق أضراراً، سواء بالمسافرين أو أطقم السفن وملاحيها، أو التجار الذين تنقل بضائعهم عبر البحار.²

- يترتب على الأعمال غير مشروعة في جريمة القرصنة البحرية إصابات بالغة وخطيرة، بالإضافة إلى إزهاق الأرواح وخسائر مادية، وهذه الأضرار تسبب معاناة نفسية لكل من يتعرض لهذه الجريمة ويلحقه ضررها.

2- الآثار المادية لجريمة القرصنة: تأخذ الآثار المادية لجريمة القرصنة البحرية أبعاداً

مختلفة فمنها الآثار الجنائية، وآثار اقتصادية، حيث سيتم توضيح ذلك في الآتي:

أ- الأضرار أو الآثار الجنائية: تخلف جريمة القرصنة البحرية أضراراً جنائية خطيرة تتفاوت بين القتل و الإصابات البدنية المختلفة ، كما شهد عقد التسعينات من القرن

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 287.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 78.

العشرين تصاعد الحوادث القرصنة منعكسة على أضرارها الجنائية ، ووفقا لإحصائيات و تقارير المنظمة البحرية الدولية فإن أعمال القرصنة البحرية في تزايد مستمر، فمنذ عام 2000 م و حتى الشهور الأولى من عام 2009 م بلغ عدد الهجمات و الحوادث التي بلغت عنها المنظمة الدولية نحو 471 حادثا أو هجمة، وتم اختطاف أكثر من 266 سفينة، و بلغ عدد الحوادث التي بلغت عنها المنظمة البحرية الدولية 671 حادثا مع الأخذ في الاعتبار أن هناك حوادث تقع ولا يتم الإبلاغ عنها، وقد نتج عن الحوادث التي تمت حتى الشهور الأولى من عام 2009 م العديد من القتلى نحو 72 قتيلا، و 129 جريحا و 5 مفقودين، وكل هذه الأعداد من أطقم السفن.¹

ب - الأضرار الاقتصادية: تشكل الأضرار الاقتصادية أكبر تبعات وآثار جريمة القرصنة البحرية، ولهذا نجد أن هذه الجريمة تقترن بصفة مستمرة مع الجرائم التجارية الكبرى: كالاختيال والغش التجاري والبحري، كما تحظى باهتمام بالغ من جانب المنظمات الدولية والإقليمية المعنية بالتجارة والنقل البحري مثل: غرفة التجارة الدولية، ومجلس التجارة والتنمية التابعة للأمم المتحدة، وعلى المستوى الإقليمي تلقى القرصنة اهتماما كبيرا من اتحاد غرفة التجارة والصناعة العربي والخليجي. وتشمل هذه الآثار أو الأضرار ما يلي:

- الأضرار التي تلحق بملاك السفن والشاحنين: يساهم النقل البحري فيما يقرب من 80% إلى 90% من حركة التجارة العالمية، ولهذا يلحق ملاك السفن والشاحنين أضرارا جسيمة، نتيجة ارتكاب جريمة القرصنة البحرية خصوصا الأضرار المباشرة، التي

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ "القرصنة البحرية على السفن". رسالة ماجستير، (جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، تخصص السياسة الجنائية، 2007). ص 75.

تتمثل في إغراق السفن وخطفها أو نهب أو سرقة خزينة السفينة ومتعلقات ركابها أو نهب البضائع أو إتلافها.¹

إذ تشير تقارير وإحصائيات المنظمة البحرية والدولية إلى تعرض عدد غير قليل من ناقلات البترول لحوادث القرصنة البحرية، كما أشارت التقارير انه في عام 2000 بلغ عدد الحوادث 471 حادثاً كانت خطرها خطف سفينتين و تدمير سفينة، و في عام 2001 بلغ عدد الحوادث 370 حادثاً من أخطارها خطف سفينة و فقدان ثلاث سفن، كما تعرض عدد من ناقلات البترول وفقاً للتقارير التي وصلت لمركز حوادث القرصنة في كوالالمبور من أهمها ما حدث لناقلة النفط الإندونيسية عام 1997، و التي كانت تبحر من سنغافورة إلى إندونيسيا، و ما حدث في عام 1998 لناقلة الماليزية. و في كلتا الحلتين استولى القراصنة على الناقلتين، و تم تفرغ حمولتها في ناقلات غير معروفة، حيث يمكن بيعها في السوق السوداء، و ترتفع معدلات القرصنة على البترول في المنطقة جنوب بحر الصين، كما يقع على مالكي السفن و مشغلها أعباء مالية طائلة كما وتترتب عليه أعباء مالية غير مباشرة نتيجة هذه الحوادث نظراً لارتفاع قيمة التأمين المطلوبة على السفن، أو تغيير طرق الملاحة لتجنب الطرق المهددة بالقرصنة.²

-الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية الحية: أدت الأضرار التي تلحق باستغلال الثروات المائية الحية إلى انتشار جريمة القرصنة البحرية في المصائد المائية ما يجعل مرتاديه من الصيادين يحجمون عن الصيد فيها، ويبحثون عن أماكن أخرى

¹ - حسام حميد شهاب؛ "القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية"، جامعة تكريت. متحصل عليه:

WWW.IASG.net/iasfunc=fultesct .ald=56728.؟

² - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 76.

أمنة لممارسة أنشطتهم، ويكون ذلك على حساب استغلال هذه الثروات ويلحقهم خسائر كبيرة، كما أنهم قد يتعرضون لهجمات مباشرة من القراصنة أو تعرض مركبهم للغرق والنهب والسلب.

ج - الآثار البيئية: تهدد جريمة القرصنة البحرية سلامة البيئة البحرية نتيجة إغلاق السفن أو تفريغها في البحر، حيث تتعرض البيئة لأضرار جسيمة مثل: تسرب مواد البترولية أو سامة تؤثر على البيئة البحرية، وقد حذر المكتب البحري من خطورة أعمال القرصنة البحرية على البيئة البحرية على إثر تعرض ناقلات النفط لهجمات القراصنة، مشيراً إلى أن البحار ناقلات البترول دون أطقمها نتيجة استيلاء القراصنة عليها أمر خطير قد ينجم عنه كوارث بحرية، كما حدث عام 1989 عندما ارتطمت أحد ناقلات النفط في الصخور نتيجة تعرضها للقرصنة واستيلاء القراصنة عليها.¹

المبحث الثالث: أحكام جريمة القرصنة البحرية.

تعتبر القرصنة جريمة بحرية دولية منذ أقدم العصور، والقرصنة البحرية. من سلب ونهب واحتجاز للسفن تشكل اعتداءً خطيراً على مبدأ الملاحة في البحار، حيث يجب احترام هذا المبدأ من توفير الأمن للملاحة البحرية.

وعليه يتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ترصد أحكام جريمة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: الأساس القانوني لتجريم القرصنة البحرية.

يبين أساس التجريم للقرصنة البحرية على منع ما تحتوي عليه هذه المشكلة من إعتداء وسلب وإحراق الضرر بالأشخاص والأموال والممتلكات، الأمر الذي دفع الدول

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 79.

إلى محاربة الظاهرة على اعتبار أن القرصان عدو للجنس البشري وأنها تهدد الطرق الخاصة بالنقل البحري الذي يعتمد عليه الاقتصاد العالمي، لذا فقد تم تجريمها على أساس عرفي وفي الاتفاقيات الدولية.

1-تجريم القرصنة البحرية في العرق: يعتبر العرف الأهم تاريخيا من بين مصادر القانون الدولي للبحار، فقد كان لسلوك الدول البحرية أثر رئيسي في تطور هذا القانون،¹ وقد ظل تجريم القرصنة قائما في بادئ الأمر بواسطة العرف، حتى تم تجريمها في معرض تجريم السلب والنهب في اتفاقية لاهاي الرابعة المبرمة في عام 1907.²

2-تجريم القرصنة البحرية في الإتفاقيات الدولية: كان أول تجريم لأعمال القرصنة البحرية على أساس دولي وضمن اتفاقية جنيف لأعالي البحار.

أ-تجريم القرصنة في اتفاقية جنيف للبحار العالية 1958: الموقعة في 29أفريل 1958 و التي دخلت التنفيذ في 30سبتمبر 1962، حيث جاء في المواد من(14-23) من اتفاقية جنيف صريح للقرصنة البحرية من حيث تعريفها و أركانها و مجال تطبيقها، و لكن ما يلاحظ أن هذه الاتفاقية اقتصرت على معالجة الاعتداء على السفن و الأموال والأشخاص في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لأي دولة، كما أنها اشترطت أن يكون الغرض من ذلك هو تحقيق غرض خاص و بذلك استبعد الغرض

¹ - محمد بو سلطان؛ مبادئ القانون الدولي العام، الجزء الأول. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1994. ص 20.

3-Moud Hubert؛ La piraterie maritime.dans le gobfe d aden.http:// www.grip.orgtf/ siteweb/ imafes/ Noter. Analyses/ 20-09-2010.FRM. Hubert.p 03

السياسي، لكن الواقع العملي أظهر قصور هذه الاتفاقية عن حماية سلامة و أمن الملاحة البحرية.¹

كما تضمنت هاته الاتفاقية نصوصا خاصة بالقرصنة البحرية وذلك ما حددته المادة 105 من الاتفاقية على أن تكون أعمال القرصنة من الأعمال الآتية:

1/ أي عمل من أعمال العنف أو الحجز غير القانوني الذي يرتكب لأغراض خاصة، بواسطة طاقم أو ركاب سفينة خاصة، ويوجه:

* ضد سفينة في أعالي البحار أو ضد الأشخاص الأموال في السفينة ذاتها.

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

2/ أي عمل يعد اشتراكا اختياري في إدارة السفينة، مع العلم بأن تلك السفينة تمارس أعمال القرصنة البحرية.

3/ أي عمل من أعمال التحريض أو التسهيل عمدا للقيام بفعل من الأفعال التي ورد وصفها في الفقرتين الأولى والثانية من هذه الاتفاقية.²

ب- تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982: تم

تجريم القرصنة البحرية بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وذلك في المواد

(100-107) من هاته الاتفاقية، وقد نصت المادة 102 من الاتفاقية على أنه: " إذا

ارتكبت أعمال القرصنة، المعرفة في المادة 101 من الإتفاقية سفينة حربية أو سفينة

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 89.

² - آدم محمد أحمد عبد الله؛ المرجع السابق. ص 10.

حكومية تمرد طاقمها واستولى على زمامها، اعتبرت هذه الأعمال في حكم الأعمال التي ترتكبها سفينة أو طائرة خاصة"، كما نصت المادة 103 من الاتفاقية على أنه "تعتبر السفينة سفينة قرصنة إذا كان الأشخاص الذين يسيطرون عليها سيطرة فعلية قصد استخدامها لغرض ارتكاب أحد الأعمال المشار إليها في المادة 101، كذلك الأمر إذا كانت السفينة قد استخدمت في ارتكاب أي من هذه الأعمال، ما دامت تحت سيطرة الأشخاص الذين اقترفوا هذا العمل"، وتنص المادة 104 من الاتفاقية على أنه "يجوز أن تحتفظ السفينة بجنسيتها على الرغم من أنها أصبحت سفينة قرصنة. ويحدد قانون الدولة التي تحمل السفينة جنسيتها أمر الاحتفاظ بالجنسية أو فقدها لها" وتنص المادة 105 من الاتفاقية على أنه "يجوز لكل دولة في أعالي البحار، أو في أي مكان آخر خارج ولاية أي دولة، أن تضبط أي سفينة قرصنة، أو أي سفينة أخذت بطريقة القرصنة وكانت واقعة تحت سيطرة القراصنة، وأن تقبض على من فيها من الأشخاص وتضبط ما فيها من الممتلكات. لمحاكمة الدولة التي قامت بعملية الضبط أن تقرر ما يفرض من العقوبات، كما أن لها أن تحدد الإجراء الذي يتخذ بشأن السفن أو الطائرات أو الممتلكات، مع مراعاة حقوق الغير".¹

ج- تجريم القرصنة في اتفاقية روما عام 1988: لقد جرمت أعمال القرصنة البحرية في اتفاقية روما عام 1988 والخاصة بتجريم الأفعال غير مشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية، ومما يذكر أنه تم إعداد مشروع هذه الاتفاقية بواسطة المنظمة

¹ - حاشي عسبلي فيدو؛ " جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني"، رسالة ماجستير. (جامعة نايف للعلوم العربية، قسم العدالة الجنائية، 2012). ص 180.

البحرية الدولية عام 1986، كما تم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع وإقراره في 10 مارس 1988 في مدينة روما ودخلت الاتفاقية حيز التنفيذ في مارس عام 1996.¹

د- تجريم القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 2005: جرمت القرصنة البحرية في اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة عام 2005، التي كانت قد أبرمت تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية و قد تناولت هذه الاتفاقية من خلال المادة (3) تحديد الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة التي تعد القرصنة البحرية جزءا منها، وهي التي يكون لها غرض خاص، ثم بينت المادة (4) النطاق المكاني الذي تغطيه أحكام الاتفاقية و الذي يعتبر أوسع من النطاق المكاني لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، حيث تشمل أحكام الاتفاقية جميع السفن سواء التي تبحر في المياه الإقليمية، أو كانت قادمة إليها من أعالي البحار، إضافة بما يقع في أعالي البحار و بهذا يتضح أن جريمة القرصنة البحرية جرمت في ضوء القانون الدولي العام في بادئ الأمر على أساس عرفي مستقر لدى الشعوب و بين الدول، بعدها جرمت على نطاق واسع تحت مظلة هيئة الأمم المتحدة في اتفاقية جنيف لعام 1958 التي تسمى اتفاقية أعالي البحار، ثم اتفاقية عام 1982 و التي تعتبر أكثر الاتفاقيات اتساعا و دخلت حيز التنفيذ عام 1994، ثم جرمت في اتفاقية روما ضمن جرائم الأعمال غير المشروعة عام 1988، و التي عدلت في عام 2005 و الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة، و تناولت بدورها الأعمال الجنائية غير المشروعة، فيما تناولت

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 181.

اتفاقية جنيف عام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 أحكام القانون البحري بشكل عام.¹

3-المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية: تضمنت الاتفاقيات الدولية أهم المبادئ التي تحكم تجريم القرصنة البحرية والتي نرصدها في: مبدأ المرور البري ومبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار، إضافة إلى تأكيد الاتفاقيات الدولية على حق الدول وسيادتها على مياهها الإقليمية، أن القرصنة البحرية لا ترتكب إلا في أعالي البحار* أو في المياه التي لا تخضع لولاية أية دولة وعليه سوف يتم تحديدها أكثر فيما يلي:

أ-مبدأ حق المرور البري: على ضوء مبدأ سيادة الدول وتسهيل الحركة الملاحة الدولية أقر القانون الدولي حق السيادة المطلقة للدول على مياهها الإقليمية، إلا أن هذا القانون يعطي حق المرور البري** للسفن التي تتبع أو ترفع علم دولة أخرى، بشرط مراعاة أنظمة دول الساحل التي لها السيادة على المياه، وأن تتبع السفينة طرق الملاحة المحددة، مع الالتزام بعدم تعريض أمن وسلامة الملاحة للخطر.²

كما تتمتع أيضا سفن كل الدول، سواء الشاطئية منها أو غير الشاطئية بحق المرور البري عبر البحر الإقليمي يعتبر حق المرور البري في المياه الإقليمية الدولية الساحلية من الحقوق التقليدية وحق تتمتع به سفن كل الدول، أما ما قننته اتفاقيات قانون البحار و المرور هنا فهو الملاحة عبر المياه الإقليمية دون دخول المياه الداخلية

1-علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص180.

*يخضع البحر العالي لمبدأ حرية البحار الذي يعتبر المبدأ الرئيسي المسيطر والمؤثر على مجمل النظام القانوني للبحار، فحرية البحار ساعدت على تطور قواعد قانون البحار. أنظر: محمد الحاج حمود؛ القانون الدولي للبحار. عمان: دار الثقافة للنشر، 2008. ص112.

2- حاشي عسبلي فيدو؛ المرجع السابق. ص182.

للدولة الساحلية أو التوقف في موانئها، أو المرور عبر هذه المياه لبلوغ المياه الداخلية و التوقف في المراسي و ليس معنى كون المرور البري قيذا على سيادة الدولة الساحلية أن تتجرد هذه الدولة من أية سلطة أو اختصاص تجاهه؛ ذلك أن سيادتها دائمة على بحرها الإقليمية و بالتالي يكون لها وضع تنظيم المرور فيه فللدولة الساحلية أن تعتمد قوانين و أنظمة بشأن المرور البري عبر البحار الإقليمية، و على السفن التي تمارس حق المرور البري أن تمثل لتلك القوانين و الأنظمة فللدولة الساحلية الحق في أن تفرض على السفن الأجنبية التي تمارس حق المرور البري خلال بحرها الإقليمي وتستخدم الممرات البحرية، إتباع نظم تقسيم حركة المرور التي قد تعينها أو تقرها الدولة لتنظيم مرور السفن. كما لا ينبغي لها أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي كالقبض على أن شخص أو تنفيذ أعمال التحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها، وإنما تتعقد الولاية الجنائية في هذه الحالة لسلطات الدولة التي ترفع السفينة علمها.

وهنا نجد المادة 27 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 تنص على أنه: " لا ينبغي للدولة السياحية أن تمارس الولاية الجنائية على ظهر سفينة أجنبية مارة خلال البحر الإقليمي من أجل توقيف أي شخص أو إجراء أي تحقيق بصدد أي جريمة ارتكبت على ظهر السفينة أثناء مرورها إلا في بعض الحالات نوجزها في:

*إذا امتدت نتائج الجريمة إلى الدولة الساحلية.

¹* إذا كانت الجريمة تخل بسلم البلد أو بحسن النظام في البحر الإقليمي.

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 10.

*إذا طلب ريان السفينة أو ممثل دبلوماسي أو موظف قنصلي لدولة العلم مساعدة السلطات المحلية.

ب-مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار: يقر مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار بعض الأمور التي تناولتها المادة (87) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 والتي أوضحت أن أعالي البحار مفتوحة لجميع الدول وتمارس حرية أعالي البحار بموجب الشروط التي تبنتها هذه الاتفاقية وقواعد القانون الدولي، وأكدت المادة على ممارسة الدول الحرية في أعالي البحار.

كما يقرر أيضا هذا المبدأ ضرورة عدم تدخل السفينة في شأن سفينة أخرى تابعة لدولة أخرى في أعالي البحار، إلا في الحالات التي تنص عليها المادة الرابعة من اتفاقية قانون البحار، كما أشارت المادة 110 من نفس الاتفاقية الحالات على الإستثناء التي تكون فيها أعمال التدخل مستمدة من سلطات تمنحها معاهدة ما.¹

المطلب الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية:

جريمة القرصنة البحرية شأنها شأن أي جريمة، وهي تستند إلى ركنين أساسيين هما الركن المادي والركن المعنوي، كما نجد أيضا أن بعض فقهاء القانون الدولي أضاف إلى هذين الركنين الركن الدولي

أولاً: **الركن المادي**: يشمل هذا الركن لجريمة القرصنة البحرية أفعال العنف المادية التي تؤدي إلى النتيجة المقصودة، ويتألف من ثلاث عناصر هي: السلوك الإجرامي والنتيجة والعلاقة السببية بين السلوك الإجرامية والنتيجة المقصودة.

¹- عبد الكريم عوض خليفة؛ القانون الدولي للبحار (دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. الإسكندرية: الدار الجامعية الجديدة، 2013، ص74.

تتصف أعمال العنف المادية في جريمة القرصنة البحرية بصفتين أساسيتين هما:

1/ أن الفعل المادي في جريمة القرصنة البحرية ينبغي أن يكون عنيف، كما قد يكون هذا العنف مادياً مباشرة وقد يكون عنفاً معنوياً، وفي تحديد مفهوم العنف يشير بعض شراح القانون البحري؛ أن العنف لا يختلف في نطاق القانون الدولي عن القانون الجنائي الوطني؛ فهو كل وسيلة قسرية تمنع المجني عليه من المقاومة، ويدخل في نطاقه كل الأفعال العنف ضد الحياة أو الكرامة العضوية.¹

إلى جانب ذلك توجد أفعال العنف المعنوي، ولكن السؤال المطروح في هذا السياق هو: هل طرق الغش التي يلجأ إليها القراصنة في عرض البحر وتؤدي إلى اصطدام السفينة في الصخور تعد من قبيل أعمال العنف التي تقوم عليها؟ أما الإجابة فهي لطالما كانت الغاية من هذه الطرق السيطرة على السفينة والاستيلاء على من فيها من أموال، تعد من قبيل الأفعال التي تقوم بها جريمة القرصنة؛ ذلك لأن كل استيلاء أو حجز للسفينة لا يمكن أن يكون بكل الوسائل التي لا تقف عند حد أفعال العنف، بل بأي وسيلة أخرى تؤدي إلى العنف الذي يقع على السفينة عن طريق سلب الأموال التي على متنها وهو ما تشير إليه اتفاقية جنيف لأعالي البحار عام 1958 واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982.²

2/ بالإضافة إلى الفعل المادي المتصف بالعنف يجب أن يتصف بالمجاهرة، وهذا ما يميز جريمة القرصنة البحرية عن سرقة السفن والتي تتم في الخفاء، فالسلوك الإجرامي في جريمة القرصنة البحرية يشمل في العمل العنيف الذي يقوم به طاقم أو بحارة سفينة

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 27.

² - حسام الدين الأحمد؛ المرجع السابق. ص 114.

معينة ضد سفينة أخرى بهدف السطو والنهب والاعتداء، والنتيجة المقصودة هي ما ينجم عن هذا العمل من سلب أو أموال من إصابات واعتداءات وأضرار. والعلاقة السببية هي الرابطة التي تجمع ما بين الفعل العنيف والنتيجة المقصودة، كما يدخل ضمن الأفعال المادية التي تقوم بها جريمة القرصنة البحرية أعمال المساعدة على ارتكاب الجريمة والتمويل والتسهيل والتحريض التي تساهم في إتمام الجريمة. وقد أخذت بذلك اتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982، حيث تنص كلا الاتفاقيتين على أن القرصنة ترتبط بأي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة، مع العلم بوقائع تضيف على تلك السفينة صفة القرصنة. فأي عمل ينطوي على تحريض ارتكاب أحد الأعمال الموصوفة أو يسهل عن عمد ارتكابها. بالإضافة إلى أعمال تهديد بالعنف حول السفينة بهدف ترويع ركابها تندرج ضمن أعمال العنف.

ثانياً: الركن المعنوي: يشمل هذا الركن من أركان جريمة القرصنة البحرية وجوب توافر القصد الجنائي لارتكاب الفعل المادي الذي يعد جريمة، لدى فاعلها بمعنى إرادة إتمام الأفعال المكونة لجريمة القرصنة البحرية، مع تمثيل نتائج أفعاله من قبل. فضلاً عن توافر هذا القصد يجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص المتمثل في نية الكسب، ونية الكسب الخاص تعني انتهاز الفرصة أو الشرع في الاعتداء، وهي تعد أحد العناصر الأساسية للتمييز بين القرصنة البحرية العالمية والأعمال السياسية أو التي تكون ذات هدف سياسي.¹

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 26.

لوجود قصد جنائي عام في جريمة القرصنة البحرية، يشترط لدى فاعل الجريمة قصد أو نية خاصة تتمثل في نية الكسب، في حين أن هناك بعض فقهاء القانون الدولي يشير إلى أنه يكفي لقيام جريمة القرصنة البحرية وجود القصد الجنائي العام، وهو ارتكاب الأفعال. مع العلم بأنها تهدد الأمن والسلم في البحر العام بالمخالفة للقانون الدولي، ولا يشترط أن يوجد بجانب هذا القصد الجنائي العام نية خاصة أو قصدا جنائيا خاصا.¹

ثالثا: الركن الدولي: الركن الدولي لجريمة القرصنة البحرية هو الذي يميز هذه الجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية الداخلية ويجعلها جريمة دولية، ويتوافر الركن الدولي في جريمة القرصنة البحرية إذا ارتكب اعتداء على مصلحة أو حق يحميه القانون الجنائي الدولي، ويستمد هذا الركن وجوده من نوع المصلحة أو الحقوق التي يقع عليها الاعتداء ويحميها القانون الدولي، هذا الأخير يهتم بحماية الحقوق والمصالح الدولية.²

المطلب الثالث: صور جريمة القرصنة البحرية:

تتعدد وتختلف صور (أشكال) القرصنة البحرية نورد أهمها فيما يلي:

أولا: صور القرصنة البحرية بناء على نوع الوساطة المستخدمة:

وفقا لتعريف القرصنة البحرية الوارد في اتفاقية جينيف لأعالي لعام 1958، واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، تأخذ القرصنة البحرية صور عدة أهمها:

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 29.

² - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 27.

- قيام طاقم أو ركاب سفينة بعمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز، أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة ضد سفينة أخرى في أعالي البحار.
- قيام سفينة بعمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأهداف وأغراض خاصة ضد سفينة في أعالي البحار.
- قيام طاقم أو ركاب سفينة حكومية بالتمرد أو الاعتداء على السفينة ذاتها، واستخدامها لأعمال القرصنة البحرية.
- قيام بعض الأفراد من طاقم أو ركاب سفينة خاصة بالتمرد والاعتداء على السفينة ذاتها.¹

ثانياً: صور القرصنة البحرية بناء على الأهداف والبواعث: ترتكب جريمة القرصنة البحرية لتحقيق أهداف أهمها:

القرصنة بهدف السلب والنهب: عرفت العصور الحديثة القرصنة التي تهدف إلى سلب ونهب الأشخاص والممتلكات، فكانت سفن القرصنة تجوب البحار بغية الانقضاض على السفن التجارية لنهب وسلب ما تحتويه من بضائع وأموال، بل وتلجأ إلى خطف الأشخاص أنفسهم أو قتلهم.

كما تجلت القرصنة من أجل الإنتقام حيث لم تعد القرصنة في العصور الحديثة تهدف إلى السلب والنهب وحسب، بل اتخذت أشكالاً جديدة تستهدف أساساً تحقيق

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 73.

رغبة الانتقام، أو الاستجابة للحد والضعف فبالقرصنة يستهدفون انحراف السفن بما فيها من بضائع وأموال ليس لنهبها أو سرقتها.¹

القرصنة والأهداف العامة: إذا كان الأصل في القرصنة هو أن تكون لأغراض خاصة أو المنافع الشخصية والخاصة، إلا أن التاريخ الحديث عرف صورا للقرصنة تصاحب فيها الأهداف العامة المنافع الشخصية الخاصة بحيث يمكن القول إن القرصنة كانت تسعى لتحقيق الأهداف عامة وإن كانت تخفي في نفس الوقت وراءها أغراضا خاصة أو شخصية.

3-القرصنة ذات الشكل السياسي: لقد ازدادت في العصر الحديث حوادث خطف السفن ليس بهدف السرقة والنهب وإنما رغبة في تحقيق أهداف سياسية كالمطالبة بالإفراج عن بعض المعتقلين السياسيين والمطالبة بالاعتراف بحق شعب معين في تقرير مصيره، أو إبداء المعارضة لنظام سياسي معين.²

ثالثا: صور القرصنة بناء على حجم الاعتداء وخطورته: تصنف القرصنة البحرية بحسب حجم خطورتها إلى أعمال قرصنة بسيطة أو متوسطة وكبرى، وذلك وفقا للأدوات المستخدمة ضد السفن أو استخدام الأسلحة في الاعتداءات التي تكون في البحار. وتشمل هذه الحالة ما يلي:

1-أعمال قرصنة بسيطة الخطورة: والتي تعنى الهجوم بالأسلحة الخفيفة ضد السفن الصغيرة التي تبخر قرب السواحل أو ضد المراكب الشراعية أو ضد مراكب الصيد

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 70.

² - محمد سلامة مسلم الدويك؛ المرجع السابق. ص 12.

الصغيرة أو ضد اليخوت. وتهدف أعمال القرصنة البسيطة إلى سرقة الأموال أو الأغراض أو المصالح الشخصية لطاقم السفينة أو المراكب أو سرقة خزينة المركب.

2- أعمال قرصنة متوسطة الخطورة: نقصد بهاته الأعمال الاعتداء العنيف وعمليات نهب وسلب واحتجاز تسفر عن جروح خطيرة. أو حتى سقوط عدد من القتلى، كما تتولى أعمال هذه القرصنة تنفيذ عصابات منظمة تكون مسلحة بأسلحة متوسطة الخطورة، وتعمل لحساب مركب "أم" مستفيدة من شركاء على البر متواطئين معها.¹

3- أعمال القرصنة الكبرى الأكثر خطورة: تتم هذه الأعمال من القرصنة في استخدام الأسلحة الثقيلة ضد ناقلات النفط أو ضد سفن الشحن التي تمر بالبحار، كما تستخدم هذه الأعمال الأسلحة النارية القنابل ضد السفن. ففي بعض الأوقات يقوم القراصنة بختف السفينة ثم التخلص من طاقمها ويقومون ببيعها أو يقومون بتمويه السفينة وتسجيلها باسم مزور.²

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 71.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 77.

تخلص دراسة هذا الفصل بالتواصل إلى أن هناك تشابها كبيرا في تعريف القرصنة البحرية في الاتفاقيات ولدى العديد من المفكرين، لكن رغم اختلافهم في إعطاء تعريف شامل إلا أن اتفقوا على نقطة جوهرية هي: أن القرصنة جريمة من جرائم القانون الدولي، يعود تاريخ ظهور هذه المشكلة إلى أكثر من ثلاث آلاف سنة قبل الميلاد، كما تقوم جريمة القرصنة البحرية على أركان أساسية، أما الركن الدولي فهو الذي يميزها كجريمة عن غيرها من الجرائم الوطنية، في حين أنها أخذت العديد من الصور والتصنيفات، فقد تصنف بناء على نوع الوساطة، أو الأهداف إضافة إلى حجم الاعتداء وخطورته.

وأن القرصنة البحرية كظاهرة تجرم بناء على القوانين الداخلية للدول، كما أنها مجرمة في القانون الدولي، اعتمادا على الأعراف والاتفاقيات الدولية، وتحكمها العديد من المبادئ.

تمثل القرصنة البحرية في القرن الإفريقي؛ وخاصة أمام سواحل الصومال، واحدة من أبرز التحديات القائمة للأمن والسلام الدوليين؛ في ظل تزايد وتيرة هذه المشكلة وقد أدى تطورها في المنطقة إلى فقدان مقومات الحياة الأساسية التي غذتها الصراعات والحروب الأهلية.

أما تزايد الإهتمام الدولي بمشكلة القرصنة في القرن الإفريقي وهو نتاج إدراك لتهديداتها الأمنية والاقتصادية والبيئية على المستوى العالمي وقد عبر عنه الارتفاع في أعداد السفن الحربية التي نشرت لمكافحة هذه الظاهرة، أثبتته الاحصائيات المقدمة وخاصة ما شهده عامي 2008، 2009 من تصاعد نشاط القرصنة.

وعليه سوف يتم تقسيم هذا الفصل إلى ثلاث مباحث. الأول الذي تناول مشكلة القرصنة في القرن الإفريقي، أما المبحث الثاني يبين واقع هذه الظاهرة في دولة الصومال.

المبحث الأول: مشكلة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي.

تعتبر منطقة القرن الإفريقي من المناطق الأكثر استقطابا للعامل الخارجي، الذي لعب دورا أساسيا في توجيه مسار التفاعلات التي تحدث في المنطقة، أما القرصنة البحرية فقد اعتبرت من أبرز تحديات الأمن والسلم الدوليين ذات المنطقة.

يقع القرن الإفريقي على مقربة من أهم المناطق البحرية في العالم ما جعل ظاهرة القرصنة، تتطور ويمتد تأثيرها إلى عرقلة تدفق التجارة البحرية الدولية، في حين أنها أثرت بشكل ملحوظ على الوضع في المنطقة. ومن هذا المنطلق تم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب تعالج مشكلة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي.

المطلب الأول: الأهمية الاستراتيجية لمنطقة القرن الإفريقي:**الموقع الجغرافي:**

يحاذي القرن الإفريقي الممرات البحرية الاستراتيجية، يحده من الغرب خط وهمي يمتد من الحدود السياسية بين كينيا والصومال إلى حدود جيبوتي يمتد خلال خليج عدن والمحيط الهندي، وتشمل الناحية الجغرافية إثيوبيا والصومال وجيبوتي، إضافة إلى كينيا والسودان.¹

ويظم القرن كذلك المنطقة الواقعة على رأس مضيق باب المندب من الساحل الإقليمي وهي التي تتحكم فيه.

¹ -ريدي بيريكيتيب، **القرن الإفريقي الصراعات والأمن داخل الدولة وبينها**، تر: عبد الله منير، الموقع الاستراتيجي سبب

رئيسي للصراع الإقليمي والدولي. متحصل عليه:

<http://daccess.dds.ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/544/11/54411.pdf?open> Elément

أما أهميته الاستراتيجية فهو يحتل القرن الإفريقي موقعا هاما ومميزا ومؤثرا على التفاعلات الجارية في المنطقة ذلك أنه يحتوي على مساحة كبيرة من الأرض والبحار والممرات وأهم المناطق البحرية حيث:

-تشرف المنطقة على ممرين مائين هامتين، فهي المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الذي يعتبر أحد طريقي مرور ناقلات النفط في الخليج والجزيرة العربية إلى الدول الصناعية مرورا بقناة السويس.

-تطل منطقة القرن الإفريقي على المحيط الهندي الذي تتحرك عبره أساطيل القوى الدولية الكبرى باستمرار، وهو ما أكسب المنطقة أهمية، كونها تمثل نقطة ارتكاز برية وبحرية على هذه الممرات المهمة في الاستراتيجية العالمية. مما أتاح لها الاتصال بجهات العالم الحيوية، بشمال وجنوبا وشرقا.

-ازدادت الأهمية الاستراتيجية للمنطقة منذ افتتاح قناة السويس عام 1869، واكتشاف النفط في جزيرة العربية والخليج.¹

-كان له الدور الهام أثناء العدوان الإسرائيلي عام 1973 عندما أغلقت اليمن مضيق باب المندب وأصبحت منطقة القرن الإفريقي منذ تلك الفترة تحظى بأهمية كبيرة ومجالا للتنافس.

-كما يزخم القرن الإفريقي بموارد اقتصادية تجعله يمثل الخزان الرئيسي الذي يزود مصر والسودان بالمياه. حيث ينبع من نهر النيل الجزء الأكبر في هذه المنطقة. وأدت مكانة هذا المورد الحيوي إلى زيادة الاهتمام بمنطقة القرن الإفريقي.

¹- هشام عبد الكريم، إستراتيجية التدخلات الأجنبية في منطقة القرن الإفريقي وتأثيرها على الحركات السياسية والأمنية للتوازن الإقليمي، مجلة في الدراسات الأمنية. العدد الثاني. باتنة: جانفي 2012. باتنة. ص 149.

-تشكل منطقة القرن الإفريقي عمقا استراتيجيا بالنسبة للبلدان العربية كما ترتبط بها على أكثر من مستوى نتيجة الجوار الجغرافي والتفاعل التاريخي والحضاري، وهي تشكل جزءا مهما من الوطن العربي حيث شمل الصومال، السودان وجيبوتي.

- يعتبر القرن الإفريقي منطقة أمن للبحر الأحمر وترتبط مباشرة بالأمن القومي العربي وتأثر في مصالح دول المنطقة اقتصاديا، أمنيا، ملاحيا.¹

-تعد منطقة اقتصادية مهمة لعدد من الدول، إذ تساهم في دعم اقتصاداتها وفتح أبواب الملاحة على ضفاف سواحلها.

-تحظى منطقة القرن الإفريقي باهتمام أوروبي. وذلك نظرا للروابط التاريخية والثقافية التي تعود إلى الفترة الاستعمارية. في مقدمتها بريطانيا باتفاقية مع بعض القبائل الشمالية عام 1827. حيث قام الإيطاليون باحتلال أجزاء من جنوب الصومال التي وضعت تحت وصاية الأمم المتحدة.²

المطلب الثاني: واقع القرصنة البحرية على منطقة القرن الإفريقي.

تشكل القرصنة البحرية تهديدا رئيسيا في بحار العالم؛ إذ بلغ هذا التهديد في بحار جنوب شرق آسيا 2001 حوالي 335 عملية، إلا أن الاهتمام الدولي الحقيقي بهذه الظاهرة ارتبط بشكل أكبر في منطقة القرن أفريقي حيث تزايدت عمليات خطف السفن في المياه الساحلية بها، وهو ما أدى إلى تعقيد الوضع في منطقة القرن الإفريقي.

¹-صلاح الدين حافظ، "صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي"، "سلسلة عالم المعرفة"، العدد49. الكويت: المجلس الوطني للثقافة، 1982. ص 50.

²-حسام الدين جاد الرب، جغرافية الوطن العربي، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 2011. ص 287.

وقد أصدر المكتب الدولي للملاحة البحرية في جانفي تقريره عن وضع القرصنة البحرية في العالم في عام إذ أوضح أن عدد الهجمات تزداد بنسبة، كما عز المكتب هذه الزيادة بصورة استثنائية إلى تصاعد الهجمات في خليج عدن، وقد بلغ فإجمالي حوادث القرصنة في العالم نحو 293 حادث. ورصد المكتب أيضا حوالي 111 هجوما في مياه أعالي البحار المحيطة بسواحل الصومال، هذا ما مثل تصاعدا سنويا بنسبة تصل الى نحو أربعة أضعاف في الممر الملاحي التجاري الأم.

وفي ظل تصاعد أنشطة القرصنة وتأكيد لوجود تهديدات تمس:

أولا: تردي الأوضاع الداخلية في الصومال: تعد القرصنة البحرية مصدرا مؤثرا على الأوضاع الداخلية في الصومال يمكن إيجاز مظاهرها¹في:

1/ مسألة توفير معونات الغذاء الدولية التي يتولاها برنامج الغذاء العالمي لسد حاجة ما يقرب من 3 ملايين صومالي يعانون من ظروف الجفاف، وهي الاحتياجات التي قدرها البرنامج بأكثر من 185 ألف طن من الأغذية عام 2008 فقط. ومع صعوبة الامداد برا بهذه المعونات، فإن البرنامج يعتمد على السفن التجارية لتأمين هذه الاحتياجات التي تتعرض لهجمات القراصنة سواء كان ذلك عند اقترابها من السواحل الصومالية، أو كان عند تفريغها لحمولتها؛ هذا ما دفع دولا أوروبية لإطلاق عملية "أليكون" بمبادرة فرنسية.²

وقد تبلور موقف الدول الأوروبية تجاه القرصنة البحرية التي تزايدت بصورة كبيرة في القرن الإفريقي من خلال إعلان مسؤول السياسة الخارجية في الاتحاد الأوروبي

¹ - محمد صفوت الزيات، المرجع السابق. ص 33.

² - المرجع نفسه. ص 34.

خافيير سولانا أن الاتحاد يتجه إلى تدشين قوة جوية وبحرية لمكافحة القرصنة التي تهدد الممرات الملاحية قبالة سواحل الصومال.

كما دفع ذلك كل من الدنمارك، هولندا، إيطاليا وكندا إلى توفير حراسة بحرية لهذه السفن اعتباراً من نوفمبر 2007، وصولاً إلى أكتوبر 2008، عندما تولت المهمة عمليات أخرى لحلف الشمال الأطلسي "الناتو".¹

ولأن المجتمع الدولي يدرك أن الأولوية في التزاماته تجاه ما يجري في الصومال تظل مرتبطة بضمان الوصول الآمن لطعام الملايين الأفراد في الصومال، فإن مهمة حراسة سفن برنامج الغذاء العالمي وصولاً إلى مرافئ التفريغ على الساحل الصومالي في بيئة بحرية غير آمنة بفعل نشاط القرصنة تعد أمراً ضرورياً.

2- ارتباط القرصنة بتمويل الحرب الأهلية في الصومال؛ فبينما يحتفظ هؤلاء القرصنة بغالبية الأموال التي يحققونها، فإن جزءاً من هذه الأموال يذهب إلى جهات محلية مشاركة في هذه الحرب. وهناك تقارير تظهر تدفق أموال إلى حركة شباب المجاهدين، والتي ظهرت كمليشيا شبابية مثلت الجناح العسكري لاتحاد المحاكم الإسلامية إثر سيطرتها على مقديشيو.

وقد شارك القرصنة في عمليات تجارة تهريب الأسلحة إلى الداخل الصومالي، في تسهيل تدفق اللاجئين الصوماليين إلى الدول المجاورة بما في ذلك اليمن؛ وهذا ما يمثل أخطاراً متزايدة، على صعيد الاقتتال الداخلي في الصومال من

¹ - كامل مجدي؛ المرجع السابق. ص 16.

جهة أو من خلال الاحتمالات المرجحة لتكوين بؤر إرهابية وسط تجمعات اللاجئين الصوماليين في الدول الخارجية من جهة ثانية.¹

ثانياً: ضعف التجارة الدولية في منطقة القرن الإفريقي: إن تصاعد تهديد القرصنة البحرية أثار مخاوف المسؤولين عن صناعة النقل البحري في العالم، فهناك أكثر من 6،8 من مليارات طن من البضائع التي تنقل سنوياً عبر بحار العالم، كما تبلغ أيضاً نسبة معتبرة من إجمالي التجارة العالمية حيث تبلغ قيمتها نحو 4،7 تريليونات دولار أمريكي. هذا ما يؤكد أن موجات الهجمات المتصاعدة للقرصنة في خليج عدن وأمام السواحل الشرقية للصومال. أثرت كثيراً على هذه الصناعة، فقد تصاعدت تكلفة التأمين التي تفرضها شركات التأمين على السفن العابرة لتلك المياه إلى عشرة أضعاف من قيمتها الفارطة.

كما أن هناك تقارير تقدر هذه القيمة، فمثلاً زادت تكلفة التأمين في الرحلة الواحدة عبر خليج عدن من 500 دولار أمريكي إلى 20 ألف دولار أمريكي، وهذا ما يضيف أعباء مالية تقدر بـ 400 مليون دولار سنوياً إلى تكاليف التأمين البحري الدولية.²

وقد بدأ تصاعد تكاليف التأمين والأخطار المصاحبة لحركة السفن التجارية عبر خليج عدن، مما دفع شركات النقل البحري الكبرى إلى تجنب هذا المسار الفلاحي والتوجه بسفنها الكبيرة للدوران عبر رأس الرجاء الصالح في الاتجاه إلى أوروبا وأمريكا الشمالية، وقد بدأت بعض هذه الشركات في تنفيذه بالفعل. فبعد حادثة اختطاف نافلة "سيربوس ستار" قامت أكبر شركات النقل البحري في أوروبا ميرسك (Mersk)

¹ - هشام عبد الكريم؛ المرجع السابق. ص 152.

² - محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 35.

بتحويل أسطولها من ناقلات النفط العملاقة البالغ عددها 50 ناقلة بعيدا عن خليج عدن و قناة السويس إلى المسار الأكثر طولاً و تكلفة، هذا ما قامت به أيضا مجموعة الشحن النرويجية أودفيل (Odve) استنادا إلى أن كلا من زيادة تكاليف التأمين في حال عبور خليج عدن أو زيادة تكاليف الوقود الإضافي و الفترات الزمنية الإضافية للرحلات سيضاف إلى الأسعار المنقولة التي سيتحملها كذلك المستهلك في الوقت الذي يعاني فيه الاقتصاد العالمي أزمات حادة.¹

مثال عن ذلك ما شهدته مصر من تأثرها بظاهرة القرصنة البحرية، من خلال التراجع الكبير في إيرادات قناة السويس نتيجة تناقص في عدد السفن العابرة من الممر الملاحي المهم الذي تعبره حوالي 18 ألف سفينة سنويا، وعلى متنها نحو 90 مليار طن من البضائع تقدر بنسبة 5,7٪ من إجمالي التجارة العالمية، وقد شهدت الإيرادات انخفاض في عام 2010 إلى 3,6 مليارات دولار. مقارنة بما سجله عام 2008 من قيمة قدرت بـ 5,1 مليارات دولار.²

ما نلاحظ مما القرصنة البحرية أنها المهدد الرئيسي لأمن التجارة الدولية في منطقة القرن الإفريقي نتج عنها ارتفاع أسعار النقل وتكاليف شحن السفن وازدياد نفقات التأمين البحري بنسبة عشرة أضعاف، ومن ثم ارتفعت أسعار السلع كما انخفضت كمية البضائع والسفن الزائرة إلى موانئ المنطقة. بالإضافة إلى ذلك فقد قامت الخطوط الملاحية بفرض غرامات على تجارتها بسبب عدم الاستقرار الأمني وتعقب القراصنة

¹ -محمد صفوت الزياد؛ المرجع السابق. ص 35.

² - محمد علي منجد عباس؛ "الآثار الاقتصادية للقرصنة البحرية" (دراسة حالة منطقة البحر الأحمر و القرن الإفريقي 2006.2010). مجلة جامعة البحر الأحمر، العدد الثاني. (د.م.ن). يونيو، 2012 ص 21.

للسفن الزائرة لهذه الموانئ وتعريضها لحياء الملايين للخطر، طلبها لفديات طائلة وهذا ما ينتج عنه توقف الموانئ عن العمل.¹

زاد الإهتمام الدولي بمشكلة القرصنة في القرن الإفريقي حينما تم إدراك تهديداتها الأمنية والاقتصادية والبيئية على المستوى العالمي، وهذا ما عبرت عنه الزيادة المرتفعة في أعداد السفن الحربية التي تم نشرها لمهمة مكافحتها، فأثبتت إحصائيات النصف الأول من عام 2009. إلى استمرار التصاعد المتتالي في نشاط القرصنة أمام السواحل الصومالية، إذ سجل 146 هجوما فعليا ومحاولة هجوم بعد أن كانت 24 هجوما فعليا ومحاولة هجوم في النصف الأول من ذات السنة العام 2008.

المبحث الثاني: ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال.

تمثل القرصنة البحرية انعكاسا سلبيا؛ وذلك لما تشمله من عمليات تخريب للأوضاع الداخلية للصومال، بالإضافة إلى التهديد الذي تسببه لمسائل الاقتصاد والتجارة الدولية، أو التهديدات التي تلحق بالبيئة.

وتعود إرهابات القرصنة البحرية أمام سواحل الصومال إلى عدة أسباب، فقد تعود هاته الأسباب إلى الرغبة في تحقيق الثراء، أو التطور التقني الذي تعتمد في القرصنة البحرية. وما إلى ذلك. وعليه. سوف نتطرق إلى هذا المبحث لمعرفة واقع القرصنة الصومالية متبعين في ذلك ثلاث مطالب.

¹ - محمد علي منجد عباس؛ المرجع السابق. ص22.

المطلب الأول: مراحل القرصنة البحرية في الصومال.

تقع جمهورية الصومال في القرن الإفريقي، يحدها شمالا المحيط الهندي وجيبوتي جنوبا وشرقاً المحيط الهندي،¹ غرباً إثيوبيا وكينيا*، تقدر مساحتها نحو 638 ألف كلم مربع أما العاصمة فهي مقديشو، حيث تعتبر الصومال المنفذ الذي يطل على مضيق باب المندب.²

إن تطور نشاط القرصنة البحرية في الصومال يكمن حصره في مرحلتين أساسيتين هما المرحلة الأولى: هي مرحلة النشاط المتقطع التي بدأت منذ أوائل التسعينيات من القرن الماضي إلى عام 2005، تليها المرحلة الثانية التي تمثل مرحلة متقدمة من عمليات القرصنة البحرية حيث شهدت هذه الأخيرة مستويات أكثر كثافة واستمرارية وتطوراً في نشاط القرصنة.

المرحلة الأولى:

تعود جذور هذه المرحلة إلى مجموعة الصيادين الصوماليين الذين عمدوا حماية مياههم الإقليمية من عمليات الصيد الغير قانونية وعمليات إلقاء النفايات أمام السواحل الصومالية التي تولتها سفن أجنبية، القادمة من دول غرب أوربا وبعدها تصاعدت تدريجياً عقب وضوح عدم قدرة الصومال على حماية المنطقة الاقتصادية المائية أمام سواحلها، إضافة إلى الصيد من طرف دول أخرى.

¹ - موسى مخول؛ موسوعة الحروب والأزمات الإقليمية، إفريقيا. لبنان: بيسان للنشر والتوزيع، 2007. ص 249.

* أنظر الملحق رقم (2)

² - آمنة أبو حجر؛ الموسوعة الجغرافية لبلدان العالم، عمان: دار أسامة للنشر، 2008. ص 197.

ورغم أن مجموعة الصيادين الصوماليين اشتكوا مع هذه السفن ومن على متن زوارقهم، واستخدامهم للبنادق الآلية والقذائف الصاروخية، ومع استمرار هذه السفن في عملياتها الغير قانونية من صيد وإلقاء نفايات، عمدت مجموعات الصيد الصومالية إلى احتجاز ثلاث سفن تايلوانية في أوت 2005 مع مطالبتهم بفدية 5000 دولار أمريكي عن كل رهائنهم.¹

لقد أدركت هذه الجماعات المسلحة أن الأمر الأكثر مكسبا والأقل خطرا في عملياتهم هو مهاجمة السفن التجارية غير المسلحة بطبيعتها، هذا وأن أنشطتهم لا تواجه بالكثير من المقاومة. فالصوماليون المتواجدون على الساحل والذين يواجهون أحوالا معيشية صعبة أظهروا رغبة في توفير الأمن والدعم لأنشطة القرصنة، قصد الحصول على أهداف ومصالح جراء هذه الأنشطة.

المرحلة الثانية:

بدأت هذه المرحلة في النصف الثاني من سنة 2005، ثم ازدادت حدتها من النصف الثاني من عام 2008 حيث شهدت تصاعدا في أعداد وأحجام السفن التجارية التي يتم مهاجمتها، إضافة الى ما شهدته من زيادة كبيرة في قيمة الغنية المطلوبة من قبل القراصنة للإفراج عنها وعن أطقمها.²

فجماعات القراصنة قد تطورت إلى جماعات أكثر تنظيمًا وأوسع امتدادًا إلى الفضاءات الدولية، ولم تعد أنشطتها مخصصة في تلك المساحات المحلية والإقليمية.

¹ _ حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

² _ صلاح الدين حافظ؛ المرجع السابق. ص 67.

في حين شهد النصف الثاني من عام 2008 أيضا العديد من عمليات القرصنة أمام السواحل الصومالية يمكن حصرها في:

* اختطاف سفينة الشحن الأوكرانية فاينا (M/vfaina) في سبتمبر 2008. والتي كانت في طريقها إلى ميناء مومباسا الكيني وعلى متنها حمولة من الدبابات والذخائر، إذا استولى عليها نحو 50 قرصانا مسلحا تولوا قيادتها إلى مرساها أمام ميناء هوبويو إلى الجنوب مباشرة من ميناء إيل.

- اختطاف ناقلة النفط السعودية سيربوس ستار (M/VSiriusStar) العملاقة في 15 نوفمبر 2008 والتي يبلغ طولها 330 مترا ويصل حجمها إلى 3 أضعاف حجم حاملة الطائرات التقليدية، كما تحمل على متنها نحو مليوني طن من النفط الخام الذي تبلغ قيمته 100 مليون دولار أمريكي، وقد تم الخطف على مسافة 450 ميل بحري أمام الساحل الكيني، وأجبرت الناقلة على الإبحار إلى مرساها في ميناء هارداري الصومالي وتم الإفراج عنها في عام 2009. بعد دفع فدية بقيمة 3,5 ملايين دولار أمريكي وعليه يمكن رصد نقطتان مهمتين عن هاتين الحادثتين هما:

أ- أن القرصنة في الوقت الراهن لم تعد تشمل جماعات صغيرة بدائية التنظيم، وإنما تنظيم معقد لديه شبكة من الجواسيس في الموانئ الرئيسية بالمنطقة، ومفاوضون أيضا وممولون ومنسقون لوجستيون وآلية لغسل الأموال تعتمد على مهاجرين صوماليين في دول أوربية وأمريكية، كما أن شبكتهم تشمل مسؤولين سياسيين في إقليم بونت لانت¹

1- محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 25.

يتولون هؤلاء التمويل الأساسي لعمليات القرصنة، وذلك مقابل الحصول على 30% من قيمة الفدية.¹

بـ أن القراصنة يتمتعون بقدرة تكيف عالية في مواجهة تزايد أعداد السفن الحربية للدول الأجنبية والمنظمات الإقليمية والدولية، خاصة في مياه خليج عدن، هذا منذ الثالث الأخير من عام 2009. حيث يشنون هجمات خداعية بهدف تحويل جهد هذه السفن الحربية بعيدا عن منطقة الهدف الذي يرغبون في مهاجمتها به إضافة إلى إرسال إشارات إغاثة زائفة لإرباك هذه السفن. وهم على دراية تامة بالحدود السياسية والقانونية التي تقيد جهود هذه الأساطيل الحربية عند محاولتها اعتراضهم وإيقافهم، مع استخدامهم الحالي لسفن صيد كبيرة تسمى " السفينة الأم". التي تحمل على متنها زوارقهم السريعة، ينزلون هذه الزوارق لشن هجماتها ضد السفن التجارية. الأمر الذي يفسر تعديل التحذير القديم للمكتب الدولي للملاحة البحرية بالابتعاد عن السواحل الصومالية لمسافة 50 ميلا بحريا على الأقل إلى التحذير بالابتعاد إلى مسافة 200 ميل بحري على الأقل من هذه السواحل.

إضافة إلى ما أصدره ذات المكتب في أوت 2008. نشرة تحذير تحتوي على صور وبيانات عن السفينة الأم المحتمل استخدامها من قبل القراصنة الصوماليين.²

¹ _ محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 26.

² _ مايا خاطر؛ المرجع السابق. ص 14.

المطلب الثاني: أسباب ظهور القرصنة البحرية في الصومال.

تعدت الأسباب التي أدت إلى بروز ظاهرة القرصنة البحرية وانتشارها بل وتفاقمها أكثر مما كانت عليه، والتي يمكن توضيح أهمها في الآتي:

1_ عدم الاستقرار السياسي في الصومال:

مرت الصومال عبر تاريخها بالعديد من الاضطرابات في نظامها السياسي مما أدى إلى تردي الأوضاع الداخلية ونشوء الحروب الأهلية، بالإضافة تدخل دول الجوار والدول الغربية في شؤونها الداخلية. مما انعكس على وضعها في الداخل من حيث انعدام القانون وانفلات الوضع الأمني فيها.

شهدت تاريخيا الصومال عدم الاستقرار السياسي نظرا لتقاطع المصالح الإقليمية والدولية في المنطقة، بالإضافة إلى سيطرة النزعة العشائرية والقبائلية على العلاقات الاجتماعية. حيث بدأ الصراع الدولي على الصومال يأخذ طابعا عسكريا منذ العام 1887 بعد أن كانت الدول الكبرى تتنافس لكسب ولاء القبائل والعشائر الصومالية حتى أسست بريطانيا محمية لها في الصومال، وفي عام 1888 وقعت بريطانيا وفرنسا اتفاقية تم بموجبها تحديد المناطق التابعة لكل منهما.¹

بعد هزيمة دول المحور في الحرب العالمية الثانية تم ضم كل المناطق التي كانت تحت سيطرة إيطاليا إلى بريطانيا وسميت حينها بالصومال كما تم منحها حكما ذاتيا عام 1956، وقد حصلت على الاستقلال التام في سنة 1960 عند استقلالها كانت أجزاء من الأراضي الصومالية قد تم ضمها لأثيوبيا.

¹ - حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

وظلت هذه الأراضي محل نزاع بين أثيوبيا والصومال مما أدى إلى نشوب الحرب بينهما، وخروج الصومال منها مهزومة. كما أدى ذلك إلى حدوث مشاكل خطيرة داخل الأراضي الصومالية، نتج عنه انقلاب عسكري بقيادة "محمد سياد بري" بعد مقتل "عبد الرشيد علي شارمازكي" ليتولى "محمد سياد" الحكم في الصومال معتمدا في ذلك على أسس النظام الشيوعي وبدعم من الاتحاد السوفياتي.

هذا الأخير سعى إلى بناء الدولة بسيطرة من الجيش، كما خاض معركة جديدة مع أثيوبيا لاستعادة إقليم أوجادين، إلا أن التغيير في الدعم السوفياتي للصومال الذي تغير باتجاه أثيوبيا بسبب سياسة "محمد سياد"، ودعم الولايات المتحدة والدول الغربية لإثيوبيا، أدى إلى ضعف الصومال أمام أثيوبيا، وقد انعكس ذلك بتدري لأوضاع الداخلية للصومال؛ وبرزت الصراعات الداخلية ضد الرئيس الصومالي والتي انتهت بالإطاحة به في عام 1991.

2/ الظروف الاقتصادية والمعيشية الصعبة: وتشمل العناصر التالية:

أدت الظروف الاقتصادية السيئة إلى دفع بعض السكان مما يمتهن الصيد البحري أن يتحولوا إلى القرصنة البحرية لسرعة الكسب من خلالها، وضعف المردود المادي من الصيد، كما أن التدهور الاقتصادي ساعد القرصنة في ترويح ما ينهبونه من بضائع في هذه الدول حينما أضحت القرصنة البحرية من الأعمال المعتادة.¹

- ترددي الأوضاع الأمنية في الصومال نتيجة لاستمرار انهيار مؤسسات الدولة بسبب تعقد الوضع في المنطقة مع غياب أو ضعف القوات العسكرية في السيطرة على أرجاء

¹ - محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 16.

الإقليم الصومالي، مع العلم أن الانفاق العسكري في الصومال لا يتجاوز 9% من الناتج القومي الإجمالي.¹

بالإضافة إلى ذلك بروز أسباب زادت من عمليات القرصنة البحرية، مثل الأزمة الإنسانية وتفاقم الأوضاع الاقتصادية في الصومال، حيث لا يتجاوز الناتج القومي الإجمالي للصومال عن 2509 مليار دولار بمعدل نمو سنوي ضئيل يقدر بحوالي 2،6% في حين وصل متوسط دخل الفرد سنويا حوالي 600 دولار.

- التطور التقني الكبير للسفن التي يعتمد عليها القراصنة البحريون في ارتكاب أعمالهم الإجرامية والتي تساعد على إنجاز عملياتها، حيث أصبحوا يعتمدون على السفن وزوارق سريعة مجهزة بأحدث أجهزة الإتصال، مستفيدين بما يجنونه من عمليات القرصنة البحرية من أموال في الحصول على مختلف الوسائل.²

3/ الظروف الأمنية:

كان الهدف الأساسي لبعض الصوماليين هو محاربة سفن الصيد التابعة للدول الأخرى التي كانت تمارس عمليات الصيد داخل المياه الإقليمية للصومال، والتي كانت تمتد لمسافة 200 ميل وهذه المياه كان الصيادون الصوماليون يمارسون عمليات الصيد فيها. ولكن بسقوط نظام محمد سياد بري أصبحت السفن تابعة لدول أخرى تمارس عملها داخل المياه الإقليمية الصومالية، بعيدا عن أي رقابة دولية فضلا عن قيام بعض السفن برمي النفايات مستفيدة من الوضع في الصومال وغياب الرقابة للسواحل والمياه الإقليمية، وهذا ما دفع بالكثير من الصوماليين للقيام بالتصدي لهذه

¹ - حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

² - محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 18.

السفن معتقدين بأنهم يقومون بواجب الدفاع عن مياههم من الأجانب فهم بمثابة "حرس السواحل"¹.

- ازدياد عمليات الهجرة غير الشرعية نتيجة عوامل اقتصادية واجتماعية مختلفة.

- الرغبة في تحقيق الثراء السريع، وهذا ما يدفع بعض الموظفين بالدول الفقيرة المعينين بالأمن إلى التعامل مع القرصنة بمرونة وضعف، بل قد يلجأ البعض منهم إلى تنظيم عمليات القرصنة البحرية لتحقيق الأهداف المادية.

- سهولة تشغيل السفن عن طريق التسجيل المفتوح الذي تأخذ به بعض الدول وهذا ما يعد ثغرة كبيرة تستغل من قبل القرصنة.

- ضعف الإجراءات الأمنية في بعض الموانئ يسهل مهمة القرصنة البحريين من حيث التسلل إلى السفن، ثم القيام بعمليات الاقتحام، كما يستغل القرصنة ضعف الإجراءات في بعض الموانئ والعودة إلى قواعدهم في اليابسة، وتهريب ما يسلبونه من بضائع وبيعها.

- وجود عصابات قوية منظمة تمارس أعمال القرصنة البحرية الأمر الذي ساعد على تفشي الظاهرة، حيث أن هذه العصابات تسعى إلى تقديم التمويل اللازم من أجل إنجاز عملياتهم.²

تمكن أكثر القرصنة من النجاة بفعلهم الأمر الذي ساعدهم على التعود لمثل هذه الجرائم، بالإضافة إلى التساهل والتماطل مع هؤلاء وذلك ب: عدم الإبلاغ مشغلي

¹ - حاشي عسبلي فيدو؛ المرجع السابق. ص 45.

² - حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

السفن وربانها عن محاولة القرصنة البحرية أو المحاولات البسيطة التي يتم التسوية فيها بشكل مباشر بين أطقم السفن والقرصنة بدفع الفدية مقابل إخلاء سبيلها حيث يتحاشى مشغل السفن الإبلاغ عن ذلك لتجنب إجراءات التحقيق، ومن ثم التأخير في إيصال البضائع المحددة لتسليمها بعقود و في الوقت اللازم، و هذا ما يؤدي إلى نقص المعلومات القرصنة التي تمكن الأجهزة الأمنية من ملاحقتهم.

- بدأت ظاهرة القرصنة البحرية تزداد من فترة لأخرى وذلك راجع إلى حصول القرصنة على الأموال الطائلة من شركات السفن كفدية لإطلاق سراح السفن، وقد بلغ مجموع الأموال التي حصلوا عليها من شركات الملاحة خلال أقل من عام حوالي 120 مليون دولار، مع أن عددهم لا يتجاوز الألف شخص، أغلب من بحارة سابقون أو من ضباط وجنود البحرية الصومالية وعناصر من الميليشيات المسلحة بالإضافة إلى الخبراء في مجال تقنيات الاتصالات.¹

ومن الملاحظ أن القرصنة الصوماليين بدأوا عملهم بأسلحة خفيفة تقليدية، ثم طوروا نشاطهم بالحصول على المبالغ الطائلة وهو الأمر الذي ساعدهم على إمكانية امتلاكهم الأسلحة الحديثة والزوارق السريعة إلى أن بلغت إمكانياتهم العسكرية تفوق إمكانيات القوات الحكومية، وهذا ما أدى إلى انتشار ظاهرة القرصنة البحرية.

¹ - حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

- طول الساحل الصومالي الذي يمتد بمسافة 3700 كلم الذي يسهل عمل القراصنة إضافة إلى تعقد مناطق جغرافية على السواحل ما ساعدت على سرعة إختفاء السفن التي تم الاستلاء عليها.¹

- أن ملاك السفن التي تقع عليها عمليات القرصنة عادة لا يعلمون بتلك العمليات، وذلك كون أغلب السفن التي يتم الاستلاء عليها هي مؤمنة من قبل شركات التأمين تأميناً شاملاً. فحتى وإن لجأوا إلى قتل أحد أفراد الطاقم، فإن شركة التأمين تدفع مقابل ذلك. وهذا ما أكدته تقرير فريق الرصد المعني في الصومال من قبل الأمم المتحدة والصادر في 20 تشرين الثاني 2008.

ومع تباطؤ المجتمع الدولي في الاهتمام بهذه الظاهرة الخطيرة، وإن كانت هناك محاولات بسيطة لمعالجة هذه المشكلة، إلا أنها لا تخرج عن المؤتمرات التي تعقدها بعض الدول باستمرار، مع غياب خطوات فعلية لمواجهة تلك الظاهرة التي تؤرق العديد من الدول المتضررة.

- التطور التكنولوجي الذي استخدمه القراصنة ضمن عملياتهم ضد السفن، وهذا ما أتاحتها ثورة الاتصالات والمواصلات لهم. من حيث اللجوء للأجهزة الحديثة.

- قلة الجهود الإقليمية الفاعلة لاحتواء ظاهرة القرصنة في الصومال والتي بإمكانها إيقافها والإسراع بوضع أسس تسوية عادلة، مع ضعف الجهود الدولية الجارية في

¹ - محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 20.

مكافحة القرصنة بأبعادها السياسية، الاقتصادية والعسكرية، فضلا على الخطوات البطيئة في تأمين وتدعيم الإجراءات الوقائية على متن السفن التجارية المستهدفة.¹

المطلب الثالث: سمات القرصنة البحرية في الصومال.

يمكن تحديد السمات التي تميز ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال في الآتي:

الطابع الشبابي:

1_ يشير معهد السلام الدولي الأمريكي في تقريره لعام 2009 بأن القراصنة الصوماليين لهم خصائص يتميزون بها والتي تتمثل في أنهم عبارة عن شباب ينحدرون من الفئات الغير متعلمة، ويعيشون أوضاع تتجه نحو المزيد من التعقيد داخل مجتمعهم، كما أنهم مسلحين ببنادق (AK_47) وأسلحة بيضاء، وبعض الصواريخ والقنابل، في حين أنهم ينضمون إلى ثلاث مجموعات متميزة:

الميليشيات العشائرية، شباب يبحثون عن الريح السريع، وصيادون أجبروا على القرصنة ذلك لما يميزهم من مهارات ملاحية. كما وقد أشار هذا المعهد إلى أن هذه الجماعات ما هي إلا مجرد عصابات مكونة من أربعة إلى ستة أفراد يتم تمويلهم من طرف شخصيات ذات نفوذ يعرفون ب: (Pirates.Bosses)، وحسب هذا التقرير فإن هذه العصابات المسلحة والغير منظمة؛ غالبا ما تستهدف السفن البطيئة كالحاملات

¹ - حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

النفطية وحاملات الشحن، الصيد، إضافة إلى سفن حمولات الإغاثة أو السفن الساحلية.¹

2_ **المرونة والتكيف السريع:** يشير تقرير Bilyana.Tsvet.Kova إلى أن القرصنة الصومالية تتكيف مع ردود الأفعال الدولية، إذ أصبح لدى أفرادها أسلحة مهمة بالإضافة إلى القنابل اليدوية، كالصواريخ المضادة للدبابات والزوارق السريعة إلى جانب اللجوء المكثف للقتل والاختطاف، وهذا ما يبرز اتساع نطاق الهجمات الصومالية.

3_ **الجغرافية المتميزة:** عزلة المنطقة الجغرافية التي تبعد عن المركز وتقرّب الطرق التجارية الدولية لمضيق باب المندب.

4_ عادة الهجمات ما تكون غير عنيفة إلا في حالات الضرورة، في حين يتم الاعتداء بالرهائن بشكل جيد.

5_ من المميزات أيضا ما يتم توزيعه بين القراصنة والعديد من الفواعل الأخرى، حيث يتم استخدام جزء منها الرشوة الضباط المحليين وغلق شبكة جمع المعلومات، ووفقا للتقارير الصادرة فإن 30 بالمئة من الفدية تخصص للموظفين في حكومة الصومال.²

¹ - فوزية زراوية؛ "القرصنة الصومالية: بين المنطق اقتصاد الحرب والمنطق الاستراتيجي_ الإنسانى الدولي". المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد الثاني، جانفي 2012. ص 162.

² - المرجع نفسه . ص 165.

وعليه يمكن القول أن القرصنة البحرية أثرت بشكل واضح في منطقة القرن الإفريقي وذلك لارتباطها بتزايد عمليات خطف السفن في المياه الساحلية، كذلك ما شهدته الظاهرة من تطور لدى جماعاتها؛ إذا أصبحت هاته الأخيرة أكثر تنظيماً وأوسع امدادا أكثر مما كانت عليه. كما أضحت تشكل مصدرا لتهديد التجارة الدولية والبيئة، مع تفاقم الأوضاع الداخلية للصومال.

كما وتعود جذور القرصنة في الصومال إلى الأوضاع التي شهدتها الدولة الصومالية بفعل الفقر وانعدام الأمن وانهيار نظامها؛ وهذا ما أدى إلى انتشار وتفاقم العمليات والحوادث التي تسجلها الحكومة الصومالية، وهو ما أكدته المكتب البحري الدولي من عمليات منفذة. أو تلك المحاولات التي حدثت في مياه إفريقيا وقد بتزايدت هاته العمليات من عام إلى آخر. ويرجع ذلك إلى خصوصية الأسباب التي يلجأ إليها القراصنة بغية توفير الربح السريع باستخدام الوسائل والأدوات الأكثر تطورا ضمن عملياتهم.

تمثل القرصنة البحرية في القرن الإفريقي، وخاصة أمام سواحل الصومال، واحدة من أبرز التحديات القائمة للأمن والسلم الدوليين، في ظل تزايد وتيرة هذه المشكلة؛ تحديدا في منطقة القرن الإفريقي. هذه الظاهرة التي أدى تطورها في المنطقة إلى فقدان مقومات الحياة التي غذتها الصراعات والحروب الأهلية.

وعليه فزيادة الاهتمام الدولي بمشكلة القرصنة في القرن الإفريقي هو نتاج إدراك لتهديداتها الأمنية والاقتصادية والبيئية على المستوى العالمي وهو ما عبر عنه الإرتفاع في اعداد السفن الحربية الذي نشر لمكافحة الظاهرة. وهذا ما اثبتته الإحصائيات المقدمة وخاصة ما شهده العامي 2008، 2009 من تصاعد نشاط القرصنة.

وعليه سوف يتم تقسيم هذا الفصل إلى مبحثين. الأول الذي تناول مشكلة القرصنة البحرية في القرن الإفريقي. أما المبحث الثاني: يبين واقع هذه الظاهرة في دولة الصومال.

المبحث الأول: الجهود الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

تعد القرصنة البحرية إحدى الجرائم الدولية التي أرققت العالم أجمع، والتي تمثل انتهاكا لحقوق الإنسان وحياته الأساسية لهذا اتخذ المجتمع الدولي والدول التدابير اللازمة من أجل مكافحة أعمال القرصنة البحرية سواء على المستوى الجهود الإقليمية منها أو الدولية.

وعليه سوف يتم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين: يشير الأول إلى دور المنظمات الدولي في مكافحة القرصنة البحرية. في حين يرصد المطلب الثاني إلى الدور الذي تلعبه القوى الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

المطلب الأول: دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

بذلت المنظمات الدولية جهود حثيثة وفعالة في إطار هيئة الأمم المتحدة وذلك منذ عودة جرائم القرصنة البحرية للظهور والانتشار في منتصف القرن العشرين يمكن رصد هذه الجهود في:¹

1- دور منظمة الأمم المتحدة: بعد أن وضعت الحرب العالمية الثانية أوزارها عام 1945 عملت هيئة الأمم المتحدة على إرساء دعائم السلم والأمن الدوليين، التي تركزت مهامها في الأول على تقنين مبادئ مستقرة للقانون الدولي، حيث أكدت ذلك المادة (13) إلى القيام بدراسة ووضع التوصيات لأجل التعاون بين الدول وتشجيع التقدم للقانون الدولي وتدوينه، وقد وضعت هذه المادة موضع التنفيذ في عام 1946، كما

¹- علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص118.

برزت هيئة دائمة باسم لجنة القانون الدولي كان من أولوياتها وضع قانون دولي للبحار.¹

قامت هذه اللجنة بدراسات متواصلة نتج عنها إقرار أربع اتفاقيات في مؤتمر جنيف عام 1958، وقد ركزت هذه الاتفاقيات على أعالي البحار وتناولت أحكام القرصنة البحرية المواد من 14 إلى 23، حيث نصت المادة 14 على أنه "يجب أن تتعاون الدول على محاربة القرصنة البحرية، والذي يعد أول تقنين دولي رسمي لمواجهة القرصنة البحرية"، كما اعتبرت القرصنة البحرية بناء على ذلك الجريمة الدولية الثانية بعد جرائم الحرب العالمية وقد استمرت جهود المنظمة الدولية في هذه الاتجاه.²

وعليه تمثل دور منظمة الأمم المتحدة في مكافحة القرصنة البحرية فيما تبنته من اتفاقيات دولية متعلقة بمواجهة ومحاربة أعمال القرصنة البحرية، كما أصدرت الأمم المتحدة قرارات دولية من أجل منع وقمع أعمال القرصنة البحرية نورد أهمها فيما يلي:

أولاً: تبني الاتفاقيات الدولية: أقرت الأمم المتحدة لمكافحة القرصنة البحرية العديد من الاتفاقيات تمثلت في:

1- إتفاقية جنيف لأعالي البحار 1958: كان أول ظهور لاتفاقية دولية تجرم الاستيلاء على السفن، هي اتفاقية جنيف لأعالي البحار، التي تم إقرارها في السابع والعشرين من فيفري عام 1958 وقد تم التطرق لجريمة القرصنة البحرية من حيث تعريفها وأركانها و مجال تطبيقها، كما إقتصرت على معالجة الإعتداء على السفن و الأموال و الأشخاص في أعالي البحار أو خارج المياه الإقليمية لأي دولة، شرط أن

¹- علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 119.

²- عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 131.

يكون الغرض من ذلك هو تحقيق غرض خاص أو شخصي، مع استبعاد الغرض السياسي، ولكن الواقع العملي أظهر قصور هذه الإتفاقية عن حماية سلامة السفن وأمن الملاحة البحرية.¹

2- إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982: جاءت هذه الإتفاقية لتحديد لقصور الذي شهدته إتفاقية جنيف لعام 1958. وقد صدق على هذه الإتفاقية 127 دولة. ووقع عليها 158 دولة، وقد تناولت القرصنة البحرية في أحكام تفصيلية في المواد 100-107 منها. ولكن الملاحظ يدرك أن هذه الإتفاقية لم تحمل أي جديد فيما يتعلق بأعمال العنف والقرصنة البحرية، كما جاءت هذه الإتفاقية متفقة مع إتفاقية جنيف، ما جعل المنظمة الدولية تسعى إلى مواجهة جوانب العجز بإقرار إتفاقية روما.²

3- إتفاقية روما لقمع الجرائم ضد الملاحة البحرية مارس 1988: جاءت هذه الإتفاقية كرد فعل طبيعي لمجموعة من حوادث خطف السفن والإعتداء على ركابها ، بالإضافة إلى معالجة القصور في إتفاقية الأمم المتحدة وإتفاقية جنيف وتأكيدا من جانبها رأيت منظمة الأمم المتحدة عام 1988، إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية على هذا الأساس عنيت المنظمة البحرية الدولية عام 1986 بإعداد مشروع هذه الإتفاقية ، ثم عقد مؤتمر دولي لمناقشة المشروع وإقراره في 10 مارس 1988 في مدينة روما والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1992.³

¹- خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 317.

²- عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 133.

³- علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 118.

جاءت أيضا هذه الإتفاقية بنصوص دولية خاصة متعلقة بالقرصنة البحرية، وكانت الموافقة على الإتفاقية لقمع الإعتداءات على السفن بعدة اجتماعيات في لندن وروما، وحددت الأفعال التي تخضع والأشخاص الذين يرتكبون القرصنة البحرية، كما ركزت على سلامة الملاحة ومكافحة الأفعال غير المشروعة ضدها وجرى تعديل هذه الإتفاقية بعد ذلك بموجب اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد السلامة البحرية عام 2005.

ثانيا: القرارات الدولية المتعلقة بجريمة القرصنة البحرية.

أثارت مشكلة القرصنة البحرية جدلا كبيرا من حيث الدوافع والأسباب والآثار التي تخلفها والنتائج الوخيمة المرتبطة بها، وعليه فقد أصدر مجلس الأمن - وفقا للفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة - العديد من القرارات خلال عام 2008، منها قرارات متعلقة بمكافحة القرصنة البحرية.

ووفقا لهذه القرارات ينبغي على الدول المشاطئة في البحر الأحمر، التعاون مع القوات الدولية المتعددة الجنسيات التي تؤدي نشاطات عسكرية لمحاربة القرصنة البحرية، وذلك بحكم عضويتها في الأمم المتحدة، وكذلك إلتزامها بالسماح للسفن الحربية الأجنبية بالمرور عبر مياهها الإقليمية ومضايقها وفقا لحق حرية المرور البري، وحق المرور العابر المنصوص عليهما في إتفاقية قانون البحار الموقعة في جامايكا عام 1982، وهي ملزمة أيضا بالتعامل مع القوات المتعددة الجنسيات إذا كانت تحركاتها في مناطق أعالي البحار لمكافحة القرصنة.¹

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 134.

أباحث هذه الإتفاقية في المواد 105-107 لأية دولة، بواسطة سفنها الحربية أو أي سفن متخصصة لخدمة عامة، أن تقوم بضبط سفينة القرصنة في البحر العالي، أو أي منطقة تخرج عن ولاية أية دولة أن تحكم بالعقوبات والإجراءات الواجب اتخاذها فيما يتعلق بالسفينة والأحوال الموجودة عليها، وإذا ما جرم شخص بالقرصنة فإن الدولة التي ينتمي إليها، لا يحق لها بموجب القانون الدولي أن تدافع عنه أو تمثله في أيه إجراءات.¹

1/ قرار مجلس الأمن رقم 1814. الصادر عام 2008:

يعتبر هذا القرار تمهيدا بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية، حيث أكد دعمه للمساهمة التي تقدمها الدول. وقد أبرز هذا القرار نقاط تمثلت في:

_ إتخاذ التدابير اللازمة ضد من يمنع العمليات اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة.

_ تعزيز فعالية خطر توريد الأسلحة التي فرضته الأمم المتحدة.

_ دعم المساهمة التي تقدمها بعض الدول.

_ تأييد الجهود الجارية التي بذلتها الأمم المتحدة والاتحاد الإفريقي.²

2 - قرار مجلس الأمن رقم 1816 سنة 2008.

أصدر مجلس الأمن الدولي هذا القرار بناء على طلب كل من فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية وبما وله أهمية قصوى باعتباره فتح الباب واسعا للتدخل الدولي. فهو

¹ - نضال بوعون؛ المناطق المشتركة في ظل القانون الدولي العام: أعالي البحار والفضاء الخارجي". رسالة ماجستير. (تخصص: قانون دولي عام)، 2014. ص 12.

² - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 304.305.

يحث الدول التي تعمل سفنها الحربية في أعالي البحار على تكثيف تنسيق جهودها لردع أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح في البحر، كما دعا إلى ضرورة تبادل المعلومات، وتقديم المساعدة إلى السفن التي يهددها أو يعتدى عليها القراصنة أو مرتكبوا السطو المسلح من جهة، كما أكد هذا القرار على أن حوادث القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية تؤدي إلى تفاقم الوضع في المكان الذي لجأ إليه القراصنة، وأن أعمال النهب و السلب و الأعمال غير المشروعة تشكل خطراً على السلم و الأمن الدوليين في المنطقة، و تتبع أهمية القرار تتبع من كونه يستخدم كقوة تنفيذية ملزمة على جميع الدول حيث يسمح لمكافحة القرصنة إتخاذ تدابير بحق من يقومون بها في المياه الإقليمية للدول.¹

3 -قرار مجلس الأمن رقم 1838.الصادر في 7 أكتوبر 2008.

أشار هذا القرار إلى القلق الشديد الذي تشكله ظاهرة القرصنة البحرية من أعمال سطو مسلح في البحار العالية ضد السفن، وبالنظر إلى أن أعمال القرصنة التي أخذت تزداد توسعا وعمقا وتنفذ باستخدام الأسلحة، ووسائط بعيدة المدى، وعلى مستوى كبير من الدقة في التنظيم وطرق الهجوم.

وعليه فقد جاء هذا القرار ليعزز طبيعة التوجهات الدولية المرتبطة بموضوع مكافحة القرصنة البحرية التي يمكن رصدها بداية. في دباجة هذا القرار الذي أثنى على المساهمة التي قدمتها بعض الدول منذ نوفمبر 2007 لحماية القوافل البحرية لبرامج الأغذية العالمي، وعلى قيام الإتحاد الأوروبي بإنشاء وحدة تنسيق مهمتها دعم أنشطة المراقبة والحماية التي تقوم بها الدول، كما حث القرار الدول المتهمه بأمن

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 306.

الأنشطة البحرية أن تشارك في مكافحة أعمال القرصنة في أعالي البحار، وأن تقوم بنشر سفنها الحربية وفقا للقانون الدولي، هذا نحو ما بينته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.¹

4-قرار مجلس الأمن رقم 1844

جاء هذا القرار ليعبر أيضا عن القلق الشديد من تزايد أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تتعرض لها السفن، هذا في إشارة منه إلى الدور الذي يمكن أن تقوم به القرصنة من انتهاكات في ظل التمويل من جانب الجماعات المسلحة.

إن مجلس الأمن في قراره هذا يلزم جميع الدول باتخاذ التدابير اللازمة لمنع دخول أو عبور أراضيها من طرف الأفراد الذين تحدد اللجنة أسماءهم. كما يقرر أن تقوم جميع الدول الأعضاء بتجميع الأموال والموارد الإقتصادية الأخرى التي تكون على أراضيها، والتي تملكها أو تتحكم فيها الكيانات أو الأفراد الذين تحدد أسماءهم.²

5-قرار مجلس الأمن رقم 1851.

نص مجلس الأمن القرار رقم 1851 بالإجماع على أمور متعددة بشأن القرصنة البحرية نوردتها فيما يلي:

_ حث الدول والمنظمات الدولية على تتبع القرصنة برا وبحرا.

_ حث الدول على إنشاء آلية دولية للتنسيق والتعاون الدولي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح.

¹ - حاشي عسبلي فيدو؛ المرجع السابق. ص 118.

² - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 139.

_ حث الدول كذلك على إنشاء مركز إقليمي للتعاون الإستخباراتي والمعلوماتي يهدف إلى محاربة القرصنة البحرية.

وقد أجاز القرار في ديسمبر 2008، للدول التي تشارك في مكافحة القرصنة البحرية إتخاذ كل الإجراءات اللازمة لمنع الذين يستخدمون أراضيها للقيام بعمليات قرصنة في عرض البحر، أو تسهيلها أو القيام بها التحرك، كما يجيز القرار أيضا إنشاء شرطة دولية بحرية وقد اشترط لصلاحيه هذا القرار عاما واحدا.¹

2- دور المنظمة البحرية الدولية في مكافحة أعمال القرصنة البحرية.

أنشئت المنظمة البحرية الدولية عام 1958، بهدف تسجيل وسائل التعاون وتبادل المعلومات الفنية المتعلقة بسلامة السفن والأفراد على متنها، وقد أولت هذه المنظمة إهتماما ملحوظا بحوادث القرصنة البحرية منذ عام 1980، وعليه كون مجلس المنظمة مجموعة عمل مؤلف من 18 دولة، بالإضافة إلى عدد من المنظمات البحرية الأخرى، شارك ضمنها الإتحاد العربي للنقل البحري، وقامت هذه المجموعة بمناقشة موضوع القرصنة البحرية وآثارها السلبية على النقل البحري، والتي نتج عنها قرارات مجلس الأمن لمجابهة أعمال القرصنة البحرية، كما تقدمت أيضا هذه المجموعة بعدة توصيات.²

وفي عام 1983، عندما وقعت عدة حوادث القرصنة في غرب إفريقيا وسواحل شرق آسيا، أصدرت الجمعية العامة للمنظمة الدولية قرارها رقم 12 تدعو فيه جميع

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 308.

² - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 119.

الحكومات إلى إتخاذ إجراءات لمكافحة أعمال القرصنة البحرية، وإرسال كافة المعلومات المتوفرة لديها عن هذه الحوادث.

أما في سنة 1984 فقد أنشئت المنظمة الدولية لجنة السلامة البحرية وتضمن قرار إنشائها بندا خاصا بالقرصنة البحرية، كما عملت هذه اللجنة على جمع المعلومات والإحصائيات حول مشكلة القرصنة وأماكن وجودها.

قامت كذلك اللجنة باستقبال التقارير عن حوادث القرصنة البحرية من دول أعضاء، وعلمت على إصدار تقارير شاملة عن تلك الحوادث، حيث كانت تصدرها بشكل نصف سنوي، ثم أصبحت تصدر بشكل ربع سنوي، وفيما بعد أصبحت تصدر بشكل شهري، وفي عام 1986، قامت هذه اللجنة بمتابعة التقارير مع الدول التي تتعرض سفنها للقرصنة البحرية، واستمرت في حث الدول على الإبلاغ عما يقع من حوادث، ثم أصدرت المنشور رقم 443 الذي يحث الحكومات والهيئات المعنية على اتخاذ التدابير الممكنة ووضع الإجراءات اللازمة لمكافحة أعمال القرصنة البحرية.¹

وفي سنة 2000 أصدرت لجنة السلامة المنشور رقم 967 الذي يحدد إجراءات طلب المساعدة وكتابة التقارير عن حوادث القرصنة البحرية، كما قامت اللجنة بإصدار منشورا ثاني رقم 984 الذي يمثل مسودة مدونة عن كيفية إجراءات التعامل مع حوادث القرصنة ومعايير التقييم الأمني ووضع الخطط.

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 120.

3- دور المكتب البحري الدولي لمكافحة أعمال القرصنة البحرية.

تم تأسيس هذا المكتب عام 1981، وهو يتبع غرفة التجارة الدولية، حيث أسهم في بعض الإرشادات لمنع حدوث القرصنة البحرية، وساعد على استرجاع بعض السفن التي تعرضت لحوادث القرصنة، وكان له جهود كبيرة في إنشاء مركز مكافحة القرصنة البحرية بماليزيا، كما ساهم المكتب في عام 1998 بمشاركة الإتحاد الدولي لعمال النقل في تأسيس ما يسمى: خدمة إجراءات التحريات السريعة عن حوادث القرصنة، والذي يوفر معلومات سريعة عن أعمال القرصنة، فور وقوعها والآثار والخسائر التي يمكن أن تنتج عنها. ومن بين أهداف هذا المكتب:

- جمع المعلومات الخاصة بأعمال القرصنة البحرية.
- العمل على زيادة الوعي العام بأخطار حوادث القرصنة.
- إجراء التحريات والتحقيقات بواسطة الخبراء للتعاون مع الدول.
- مكافحة الإحتيال في مجال النقل البحري الدولي وتلقي المعلومات من الهيئات الحكومية وغير الحكومية عن حوادث الإحتيال، وتجميع هذه المعلومات لتقديم المشورة إلى أعضاء المكتب.¹
- تقديم المشورة إلى المنظمات والهيئات بشأن إنشاء أو تعيين نظم التجارة لتفادي الوقوع في الإحتيال. وبحث الصفقات لأي من الأعضاء، لإبداء الرأي قبل إبرام الصفقة في حال وقوع شك في تلك الصفقات.

¹ - عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 144

- خدمات تدريبية لمكافحة الإحتيال البحري وإصدار نشرة شهرية لحالات القرصنة البحرية.

- إجراء تحريات عن السفن أو سوء السلوك التجاري، ومساعدة المجني عليهم في عمليات الإحتيال التجاري.

4- دور المؤتمرات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

تمثلت الجهود الدولية لمكافحة ظاهرة القرصنة البحرية في عقد الأطراف المعنية العديد من اللقاءات لمناقشة ظاهرة القرصنة، ومن أبرز ما عقدته المنظمة البحرية الدولية من اجتماعات في هذا الصدد، اجتماعها الإقليمي الأول في دار السلام في تنزانيا، خلال الفترة من 14 إلى 18 أبريل 2008 وقد سبقه الإجتماع الخامس والعشرون للجمعية العمومية لها في لندن في 29 نوفمبر 2007، وما صدر عنه من قرارات قضت بضرورة تنسيق دول الإقليم فيما بينها وتعاونها لكبح القرصنة والسطو المسلح ومنع هذه الأعمال.¹

وتمثل أبرز هذه الاجتماعات، الذي عقدته المنظمة في جيبوتي في الفترة من 26 إلى 28 جانفي 2009 وقد ناقشت الاجتماعات مذكرة التفاهم التي أعدتها المنظمة بشأن مكافحة مشكلة القرصنة أمام السواحل الصومالية، من خلال وضع الإطار القانوني للقبض على القراصنة ومحاكمتهم أمام القضاء. كما نصت المذكرة على التعاون في مجال مكافحة تلك الظاهرة، وذلك استنادا إلى اتفاقية قانون البحار وقرارات

¹- خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 310.

مجلس الأمن ذات الصلة، إلى جانب مسألة الإختصاص القضائي فيما يتعلق بمحاكمة القرصنة والقبض عليهم.¹

كما شهدت العاصمة الكينية نيروبي في 10 ديسمبر 2008 إنطلاق أعمال أول مؤتمر دولي حول القرصنة البحرية بمشاركة أربعين دولة على مستوى الخبراء والوزراء، وذلك تحت رعاية الأمم المتحدة والحكومة الكينية بهدف التوصل إلى خارطة طريق لمنع أعمال القرصنة في منطقة المحيط الهندي وخليج عدن، إضافة إلى وضع إطار قانوني يسهل توقيف القرصنة وملاحقتهم في الدول الساحلية في ظل غياب أية نصوص دولية بخصوص اعتقالهم ومحاكمتهم.

تبني المؤتمر وثيقة إستراتيجية تضمنت بنود تهدف إلى تسهيل القبض على القرصنة ومحاكمتهم في البلدان المطلة على السواحل التي يمارسون فيها نشاطهم، كما استهدف البرنامج الذي كلف نحو 1.3 مليون دولار في مدة ستة أشهر؛ نشاطات هؤلاء القرصنة وتطبيق القانون ضدهم في كل من كينيا وجيبوتي واليمن.

وأكد المؤتمر أيضا صعوبة القضاء على ظاهرة القرصنة مؤيدا بذلك الجهود الدولية والإقليمية لمكافحة القرصنة بما في ذلك العملية العسكرية التي أطلقتها ست دول أوروبية من حلف شمال الأطلسي. كما طالب هذا المؤتمر بفرض عقوبات رادعة على الذين يضعون العقبات في طريق تحقيق المصالحة الوطنية واستتباب الأمن لتنسيق الجهود الدولية لمكافحة هذا التحدي الدولي وذلك من خلال تبادل المعلومات لتعطيل هجمات القرصنة وإقامة آلية مضادة وفقا لما ورد في قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1851، فضلا على تقوية قضائي بهدف القبض وملاحقة واحتجاز القرصنة،

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 311.

وتدعيم الأنشطة التي تقوم به الهيئات الملاحية بهدف زيادة وتحديد أفضل الممارسات، إضافة إلى مواصلة الجهود الدبلوماسية والمعلوماتية وتحديد أنسب الأساليب لتعطيل العمليات المالية للقرصنة.¹

المطلب الثاني: دور بعض الدول الكبرى الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.

لم تشمل جهود مكافحة القرصنة البحرية المنظمات والمؤتمرات الدولية وحسب، بل تعداه إلى جهود بعض الدول، بشكل منفرد وتحديدا تلك التي تضررت من عمليات القرصنة والسطو المسلح في البحار العالية، سواء من خلال تعرض بعض سفن الصيد أو السفن التجارية التابعة لها للإختطاف أو محاولات الإختطاف الفاشلة، وهو ما تجسد في إرسالها قوات بحرية إلى خليج عدن لمكافحة القرصنة البحرية.

وخلال سنة 2009 تم رصد نحو 30 سفينة عسكرية تقوم بدوريات منتظمة في منطقة خليج عدن فيما يقارب 5.2 مليون ميل بحري مربع، تشترك فيها أكثر من 12 دولة، بما فيها روسيا، فرنسا، المملكة المتحدة، الهند، الصين والولايات المتحدة كما توجد أيضا قوة متعددة المهام لمكافحة القرصنة منذ ديسمبر 2008، والمعروفة باسم "قوة المهام المشتركة".

ونظرا لما تتطوي عليه القرصنة البحرية من مخاطر على سلامة خطوط الملاحة والتجارة والنقل الممتدة ما بين مضيق ملقا والخليج العربي، بالإضافة إلى أهميتها القصوى في إمداد منطقة الشرق الأقصى بالنفط والطاقة من الخليج، وإمداد أوربا بمختلف البضائع والسلع المصنعة في آسيا، فقد سارعت الهند وروسيا ودول الناتو

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 113.

والعديد من الدول الآسيوية إلى تكثيف جهودها وعملياتها الهادفة إلى مكافحة الحوادث التي يرتكبها القراصنة.¹

كما عملت كل دولة -وفقا لمكانتها- على دعم و تطوير خططها الأمنية و التعاون مع الدول المجاورة لتطوير قوات حرس السواحل عن طريق المناورات، و القيام بعمليات مشتركة مع القوات البحرية مثلما يحدث في الهند و تايلاند ، كما قامت بعض الدول بتأسيس مركز لمكافحة القرصنة البحرية مثلما عملت البرازيل بإنشائها لفرقة خاصة لمكافحة القرصنة في مناء ريو دي جانيرو، بالإضافة إلى تفعيل التعاون بين الدول عن طريق دعم الدول الفقيرة التي تعاني من مشكلة القرصنة حيث تسعى الدول جاهدة إلى بذل أموال في سبيل رفع مستوى حرس السواحل فيها و تجهيزهم بأحدث الوسائل المتطورة.

مما سبق يمكن الإستشهاد بجملة من المبادرات الفردية لكل دولة فيما يلي:

1-اليابان: تعتبر من أكثر الدول التي دعت إلى مواجهة القرصنة البحرية من خلال عقد عدة مؤتمرات من أهمها: **مؤتمر التجمع الإقليمي الآسيوي** الذي عقد في الهند سنة 2000 شارك فيه خبراء من مختلف دول العالم لمناقشة التدابير التي ينبغي أن تتخذ من أجل مكافحة القرصنة البحرية. كما عقد أيضا ثاني مؤتمر في طوكيو وذلك في نفس السنة إجتمع فيه رؤساء ووكلاء أجهزة حرس السواحل لـ: أربعة عشر دولة آسيوية تناولت أوجه التعاون ضد القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن.²

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 114.

² - المرجع نفسه؛ ص 116.

كما جرى إتفاق عام 1993 بين مجموعة من الدول من بينها أندونيسيا، ماليزيا ، وسنغافورة، بالإضافة إلى بروتوكول عقد بين ماليزيا والفلبين، وآخر بين إندونيسيا والفلبين في سبيل التعاون وهي تركز على ضرورة تبادل المعلومات والتدريب لمكافحة القرصنة البحرية.

إضافة إلى ذلك تقدمت الحكومة اليابانية بمسودة قرار إلى البرلمان حول منحها صلاحيات إستثنائية لإرسال سفن حربية إلى سواحل شرق إفريقيا، لحماية سفنها التجارية وناقلاتها من الإعتداء.

وفي هذا الصدد يشير "مريتشارد تاينتر" بأن اليابان تملك فرصة قد لا تتكرر، ليس فقط للتصدي لأعمال القراصنة وإنما للذهاب إلى أبعد من ذلك عبر تبني سياسة خارجية جديدة تقوم على دفعها بنفسها عن مصالحتها الإستراتيجية فيما وراء البحار.¹

2- الصين: أرسلت الصين بدورها في 26 ديسمبر 2008 مد مرتين حربيين وسفينة إمداد صينية باتجاه خليج عدن، للإسهام في الجهود الدولية لمكافحة أعمال القرصنة البحرية وحماية السفن التجارية الصينية من هجمات القراصنة، وهي الخطوة التي قوبلت بتأييد من الأمم المتحدة، حيث تعتبر المرة الأولى التي ترسل فيها الصين سفنها الحربية في مهمة خارج أراضيها منذ الحرب العالمية الثانية، كما قامت الصين بتقديم دعم لحرس السواحل في بنجلاديش بعدد من السفن والزوارق للعمل على تأمين الطرق البحرية في المياه البنغالية.

¹ - خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 324.

ومن أجل مكافحة القرصنة البحرية وكبح انتشارها وتفاقمها. أرسلت كل من الصين، روسيا، الإتحاد الأوروبي، حلف شمال الأطلسي، كوريا الجنوبية، اليابان، الهند وماليزيا أساطيل بحرية إلى خليج عدن للقيام بدوريات لحراسة السفن المدنية العابرة لهذه الممرات البحرية المليئة بالمخاطر:

حيث أرسلت البحرية الصينية 18 سفينة بحرية و 16 طائرة مروحية و 490 فردا من القوات الخاصة في 7 دفعات منذ ديسمبر 2008 وحتى ديسمبر 2010، في مهام لحراسة السفن الصينية وطواقمها وكذا لحماية السفن التابعة لبرامج الغذاء العالمي والمنظمات الدولية التي تقدم المساعدات الإنسانية والدعم الأمني لسفن غير صينية.¹

إضافة إلى ذلك قامت أساطيل الصين البحرية بتقديم الحراسة الأمنية لـ: 3139 من السفن المدنية الصينية والأجنبية خلال عام 2010، ونجحت في إنقاذ 29 سفينة تعرضت لهجمات القراصنة. كما اتخذت الصين موقفا إيجابيا ومنفتحا لتعزيز التعاون الدولي في حراسة السفن، حيث أقامت أساطيلها نظاما لتبادل وتقاسم المعلومات والإستخبارات في إطار القرصنة البحرية، ومد سبل التعاون مع السفن الحربية الأجنبية المتواجدة في خليج عدن.²

أما على الصعيد الدبلوماسي، تم عقد العديد من المؤتمرات الدولية لتعزيز جهود التعاون الدولي لمكافحة القرصنة البحرية تحت عنوان: "التهديد العالمي وأشكال الإستجابة الإقليمية: صياغة منهجية مشتركة لمواجهة القرصنة البحرية" الذي افتتح

¹- علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 118

² _ شبوة برس؛ القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية مشكلة مستمرة رغم الجهود المكافحة ووضوح الحل النهائي، 10 سبتمبر 2010. 09:55. ص 2.

أعماله في أبو ظبي وذلك بتاريخ 18 أبريل 2010. بمشاركة عدد كبير من وزراء الكبار المسؤولين من 25 دولة بالإضافة إلى الهيئات والمنظمات الدولية كالأمم المتحدة والمنظمة الدولية للملاحة.

واعتبر وزير الخارجية الإماراتي، أن القرصنة تمثل أحد أكبر التحديات التي تواجهها والتي تتطلب استجابة شاملة ومتكاملة يقودها أصحاب المصلحة، مشيراً إلى أن قوات الإمارات المسلحة إنضمت إلى الجهود الدولية في تحرير رهائن السفن المختطفة في إطار التعاون مع الدول المجاورة.¹

المبحث الثاني: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي.

تعتبر مشكلة القرصنة البحرية من أقدم وأخطر الجرائم التي عانت منها البشرية لذا وجب على الدول والمنظمات إلى بذل العديد من الجهود لمكافحتها والتي من أبرزها ما سيتم تناوله لاحقاً دور جامعة الدول العربية كذلك ما لعبته مصر من دور فعال إضافة إلى دور مجلس التعاون الخليجي في ذلك.

وعليه سيتم تقسيم هذا المبحث إلى ثلاث مطالب ترصد الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي.

¹ _ علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 114.

المطلب الأول: دور جامعة الدول العربية في مكافحة القرصنة البحرية:

برز دور جامعة الدول العربية في السياق الإقليمي، من خلال رفض مجلس الأمن والسلم العربي التابع للجامعة تدويل أزمة القرصنة البحرية في منطقة القرن الإفريقي، كما دعت كل من مصر واليمن إلى اجتماع بالقاهرة لتنسيق الجهود بين الدول العربية المطلقة على البحر الأحمر لمواجهة مشكلة القرصنة، على أساس أن تلك الدول هي المسؤولة عن تأمين وحماية هذا الممر البحري.¹

وعليه وجهت مصر الدعوة إلى الدول العربية التي تطل على البحر الأحمر إلى اجتماع تشاوري في القاهرة حول مكافحة القرصنة البحرية، فهذا على إثر التدايات الأمنية والاقتصادية التي ظلت تفرض على الدول العربية المطلقة على البحر الأحمر، أن تكثف من آليات التشاور والتنسيق والتعاون من أجل دراسة تلك الظاهرة ومكافحتها.

فضلا عن كون مصر والسعودية واليمن والأردن، دول عربية تطل على هذا البحر فهذا يجعلها ذات مسؤولية على تأمين البحر الأحمر وحمايته من بعض الأخطار.²

إستنادا إلى ما سبق أشارت تلك الدول إلى ضرورة وضع حد لعمليات القرصنة وآليات مكافحتها، حيث وحدت كلمتها في مجال: تحديد آليات قانونية تحد من القرصنة بل وتقضي عليها، إن أمكن ذلك حيث أشارت كل من مصر واليمن ودول عربية أخرى في بيان عقب اجتماع بوزارة الخارجية المصرية من خلال العمل على

¹- خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 126

²- المرجع نفسه؛ ص 131.

الحد ومواجهة هذه المشكلة. ويمكن إيجاز أبرز النقاط التي توصل إليها المجتمعون في القاهرة:

1/ تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة، والحيولة دون إمتدادها وانتشارها، إضافة إلى الحد من أضرارها.

2/ تؤكد هذه الدول أن المسؤولية الرئيسية لأمن البحر الأحمر تقع على الدول العربية المطلة عليه، وقدرتها على تأمين حركة الملاحة البحرية به ومواجهة كل ما يهدده.¹

3/ المطالبة بأن تكون الإجراءات الدولية التي تتخذ لمكافحة القرصنة متفقة مع القانون الدولي الذي يحترم سيادة الدول على أراضيها ومياها الإقليمية.

وفي المجمل تجلت الجهود لمكافحة القرصنة البحرية عبر أجهزة جامعة الدول العربية، والتي نوجزها في:

- قام المجلس الاقتصادي والاجتماعي بدراسة ظاهرة القرصنة البحرية في دورته التي عقدت في تونس و ذلك عام 1982 بناء على طلب العراق لمواجهة حوادث القرصنة البحرية، و من أبرز التوصيات التي إتخذت في هذا الشأن: دعوة الدول العربية إلى اتحاد تشريع دولي يعالج عمليات القرصنة و النهب و الاحتيال، و الحث على أهمية التحقيق من خطوط النقل البحري، إدانة القرصنة البحرية الإسرائيلية على المستوى الدولي، تكليف اللجنة الفنية للموصلات لبحث موضوع القرصنة البحرية، و أن تلتزم الدول العربية بالتعاون الإيجابي لمكافحة أعمال القرصنة.

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 116.

- إبرام الاتفاقية العربية لمكافحة الإرهاب عام 1998 والتي اعتبرت القرصنة البحرية أحد الجرائم التي تتضمنها هذه الاتفاقية، حيث نصت المادة الأولى الفقرة (ج) والبند (و) على أنها تعد من الجرائم الإرهابية المنصوص عليها في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وما يتعلق بالقرصنة البحرية وبناء على ذلك تخضع هذه الجرائم لأحكام الاتفاقية.

- عقد المؤتمرات والندوات، ومن أهمها ندوة القرصنة البحرية وأمن الملاحة العربية بالمركز الغربي للدراسات الأمنية بالرياض وذلك عام 1410 هـ.

4/ الأخذ في الاعتبار الطبيعة المؤقتة للترتيبات الأمنية القائمة، كما أبدت اليمن قلقها من الحشود العسكرية الأجنبية في المنطقة، لكن المشاركين في الإجتماع أبدوا استعدادهم للحوار مع الدول التي تبادر باتخاذ إجراءات لمكافحة القرصنة البحرية.¹ في إطار شراكة وليس تدويل ذلك للحد من القرصنة الذي يرتبط بعدة نقاط يمكن الأخذ بها من خلال:

- العمل على وضع تشريعات دولية تعمل على القضاء على ظاهرة القرصنة الدولية للسفن، مع وضع الجزاءات القانونية وفق أحكام القانون الدولي.

- تعزيز المناطق البحرية بقوات تابعة للدول الساحلية، مما يوفر أرضية مشتركة التعاون بينها في القضاء على أي عملية غير قانونية يتم الشروع بها.

- ملاحقة القراصنة وأسرههم ومحاكمتهم وفق الأعراف والقواعد القانونية، على اعتبار أن الجرائم التي يرتكبونها هي جرائم دولية، ما يعني ولاية المحاكم الدولية أو الوطنية

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 117.

التي تخضع سفنها لعملية القرصنة بحسابها الطرف المجني عليه من محاسبة القراصنة وفق قوانينها.

- عقد المؤتمرات على المستوى الإقليمي والمستوى الدولي من أجل منع إمتداد هذه الظاهرة، ليكون الأسلوب الذي تتخذه الدول قابل للتفاعل، نحو تعزيز آليات المبادرة الفردية للدول من خلال الأخذ بمقترحاتها والعمل بموجبها.

- العمل وفق أسلوب المسؤولية الجماعية في مكافحة القرصنة دون الإبتعاد عن أي جهد دولي يكون له تأثير واضح في الحد من القرصنة من خلال تقديم المقترحات وتبادل وجهات النظر للوصول إلى الحلول.¹

المطلب الثاني: دور المجلس التعاون الخليجي لمواجهة مخاطر جريمة القرصنة البحرية.

عبر مجلس الأعلى لدول مجلس التعاون الخليجي في البيان الختامي لقمة مسقط في 31 ديسمبر 2008 عن قلقه من تنامي عمليات القرصنة البحرية وازديادها في الممرات المائية الدولية في خليج عدن والبحر الأحمر، كما دعا المجلس إلى ضرورة التنسيق والتعاون الإقليمي والدولي لمواجهة الظاهرة بمختلف الوسائل الكفيلة بالقضاء عليها في إطار قرار مجلس الأمن الدولي رقم 1851² ولأن أعضاء مجلس التعاون الخليجي مدركة تماما بوجود التهديدات المحتملة للأمن البحري على سواحلها. فهي

¹ - علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 118.

² - ناتالينوروتريتي؛ الأمن البحري: التحديات والفرص لتعاون دول الاتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي، جانفي،

مصممة على تعزيز قدراتها البحرية من أجل مواجهة هذه التهديدات، وعلى هذا الأساس:

_ في 22، 30 فيفري، أفريل تم اجراء مناورات بحرية في الخليج لتأكيد أن دول الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي استعدادا منها لتعزيز بناء قوة بحرية.

_ كما تم معالجة بعض القضايا القانونية من أجل تحليل الأمن البحري بشكل شامل، وذلك بالتركيز على دراسة المشاكل القانونية فيما يتعلق باستخدام البحار وإدارتها، وهذا بعد القيام بتقييم الإطار التنظيمي للأمن البحري، قامت كذلك دول الخليج بالاتفاق على إنشاء المحاكم المخصصة لمكافحة القرصنة مع إعطاء الأهمية البحرية لما اقترح بشأن منطقة خالية من أسلحة الدمار الشامل في الشرق الأوسط لمجلس التعاون الخليجي، وتسوية الخلافات البحرية والتهديدات الأمنية الأخرى.¹

وقد تم فعلا القيام بخطوة هامة في هذا الإتجاه مع اتخاذ مجلس التعاون الخليجي قرارا في عام 2010 يقضي بإنشاء مركز لتبادل المعلومات في البحرين، وقد تم الإعلان خلال مؤتمر حول الأمن البحري الذي عقد في أبوظبي عام 2010 أن هذا المركز، بعد إنشائه أن يزيد الوعي الإقليمي على حركة المرور البحري وأنماط حياة جميع الجهات القاعدة البحرية. أما الخطوة الثانية ترتبط بزيادة التعاون في البحر بين القوات البحرية التابعة لدول مجلس التعاون الخليجي بهدف اتباع منهجية مشتركة، والتعامل بفعالية مع جريمة القرصنة البحرية والجرائم العابرة للحدود.

¹ _ خليل حسين، المرجع السابق. ص 69.

مما سبق يمكن القول إن:

- مجلس التعاون الخليجي عزم على معالجة مشكلة القرصنة البحرية بطريقة حازمة، وأن يتحمل مسؤوليته في مكافحة تلك الظاهرة التعامل معها بطريقة شاملة، فالجهود التي تقتضيها الظاهرة تأخذ الحلول الطويلة الأمد، لذا فمن المهم اتخاذ الإجراءات الفورية بهدف الحد من آثارها والمتمثلة في:
- تعزيز الحماية داخل السفن التجارية والذي يكون ضمن إطار مسؤولية شركات.
 - حماية الممرات البحرية عبر إرسال وحدات مراقبة بحرية في عرض البحر.
 - تأكيد قدرة دول المجلس التعاون الخليجي على تعزيز وجوده البحري في المنطقة.¹

مصر:

كان تأثير القرصنة البحرية قويا على اقتصاد وأمن مصر، هذه الجريمة التي عرفتھا منطقة القرن الإفريقي منذ القدم نظرا لأهمية المنطقة، كون البحر الأحمر هو طريق الاتصال البحري الوحيد الذي يصل بين معبرين مائيين هما مضيق عدن في الجنوب وقناة السويس في الشمال.

لقد كانت الآثار الاقتصادية لجريمة القرصنة على مصر، تعتبر الخطوط البحرية المارة عبر البحر الأحمر عن طريق السويس خطوطا مهمة للسفن وناقلات النفط إلا أن القرصنة في المنطقة أدت إلى انحراف العديد السفن عن خطوط سيرها العادية وتغيير مساراتها لتتخذ مسارات بعيدة عن المناطق التي تنشط فيها القرصنة وهذا الأمر ترتب عنه أضرار تقع على عاتق الدول المالكة للسفن نذكر منها:

¹ - إبراهيم بحري المشرخ؛ " بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر: إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة " . ص 3.

_ **زيادة تكاليف النقل:** إن تغيير مسار ناقلة بترول، بدلا من المرور عن قناة السويس يضيف حوالي 2700 ميل كل رحلة ويكلف السفينة ما يقارب 3.5 مليون دولار سنويا كمتبلغ إضافي لاستهلاك الوقود.

_ **زيادة في تكاليف التعويضات:** نتيجة تأخر وصول الشاحنات إلى مستلمها وبالتالي تتحمل الخسائر الناشئة عن التأخر مما يزيد في سعر البضائع المحملة.

_ **زيادة أقساط التأمين:** نتيجة اتخاذ الخطوط المعتادة.¹

ونظرا لطول السواحل البحرية المصرية. فإن قطاع الصيد البحري -الذي يمثل أكبر القطاعات الحوية في مصر- يتأثر بشكل سلبي بسبب بانتشار القرصنة والذي بدوره يسبب غياب الأمن مما يمنع الصيادين من ممارسة نشاطهم.

أما التأثير على المستوى الإقليمي للمنطقة فقد بدى واضحا على دولة مصر نذكر أهمها ما يلي:

1/ إضطرار السفن إلى التسلح، في حين ترفض مصر السفن المسلحة المرور إلى القناة وفقا للقوانين الدولية البحرية لاستعمالها الأسلحة في غير أوقاتها، لذا فلا بد من دراسة الحلول لوضع الأسلحة على السفن لأجل الحماية والسلامة من هجمات القرصنة.

2/ إن قوة القرصنة وزيادة تسليحهم يعتبر تهديدا مباشرا لأمن المنطقة وأمن قناة السويس التي تعتبر من أهم المعابر الرئيسية تأثرا في المنطقة.

¹ - بوعيسى حسام الدين، المرجع السابق. ص 80

3/ إن نوعية السفن التي أصبحت مستهدفة تمثل خطرا على كل سفن المنطقة، مما يمكن أن يتسبب في كوارث أمنية وبيئية.

4/ إن تواجد الأساطيل البحرية هو تهديد مباشر لأمن مصر القومي.

5/ إن استمرار القرصنة يجعل منطقة خليج عدن وباب المندب والبحر الأحمر مناطق محظورة بحريا، الأمر الذي يشجع القراصنة على توسيع نشاطهم، وهو ما يشكل تهديدا مباشرا لمصر.¹

المبحث الثالث: تأثير مشكلة القرصنة البحرية على الوضع في الصومال.

شكّلت ظاهرة القرصنة البحرية على تردي الأوضاع في دولة الصومال، كما أثرت بشكل سلبي في المنطقة كذلك الآثار المترتب عنها على المستوى الدولي، لذا على المجتمع الدولي والدول مكافحتها.

من هنا سنتناول في هذا المبحث مطلبين: الأول الذي رصد الآثار المترتبة عن القرصنة البحرية في منطقة الصومال. أما المطلب الثاني فيتناول مكافحة القرصنة البحرية في الصومال.

¹ - بوعيسى حسام الدين؛ المرجع السابق. ص 82.

المطلب الأول: الآثار المترتبة عن القرصنة البحرية في منطقة الصومال.

نتج عن ظاهرة القرصنة البحرية في منطقة الصومال العديد من الآثار السلبية يمكن تحديدها في:

أولاً: على مستوى دولة الصومال:

1_ أثرت القرصنة البحرية سلباً وبشكل كبير على الوضع في الصومال، إذ تعد هذه الأخيرة أحد أفقر عشر بلدان العالم وهو بلد زرعي يعتمد على الرعي بالدرجة الأولى، وتبلغ الأراضي الصالحة للرعي نحو 50 من المساحة والزراعة بالدرجة الثانية، وهي تعتمد كذلك على ما يقارب 80% من المساعدات الدولية التي تأتي عن طريق البحر، وبازدياد ظاهرة القرصنة قلت هذه المساعدات إلى حد كبير، في ظل حاجة الصومال لمثل هذه المساعدات.¹

2_ أدت الظاهرة إلى حرمان الصومال من واردات مهمة تأتي عن طريق صيد الأسماك، ذلك أن أغلب الصيادين الصوماليين امتنعوا عن ممارسة عملهم بسبب مهاجمة القراصنة سفن الصيد الخاصة بهم.

3_ بقاء مشكلة القرصنة البحرية ضاعف قوات الأمن الدولية بالمنطقة الصومالية، وبالتالي قد تكون ذريعة للتدخل الدولي في الصومال، بغية السيطرة على مناطقها الحيوية، تحت ذريعة مكافحة جريمة القرصنة البحرية، وضرب الحركات الإسلامية والتي تشكل التهديد الأقوى للولايات المتحدة في المنطقة.

¹ _ حسام البين جاد الرب؛ جغرافية الوطن العربي، القاهرة: الدار المصرية اللبنانية، 2011. ص 292.

4_ خضوع الصومال للخطر الدولي للأسلحة، ذلك أن أغلب الأمراء في الحرب الصومالية لهم صلات بالقرصنة وبالتالي فإن حصول القرصنة على الأموال يعني قدرة هؤلاء على شراء المزيد من الأسلحة الأمر الذي يؤثر على الوضع الأمني في الصومال.

5_ إمكانية تلوث البيئة البحرية الصومالية نتيجة خطف ناقلات النفط البحرية والتي قد تغرق نتيجة أعمال القرصنة البحرية مما يسبب مخاطر بحرية للصومال.¹

6- إستفادة القرصنة من الفدية بزيادة دخولهم وامتلاك أجهزة وأسلحة وأدوات وحديثة، هذا الأمر شجع ظاهرة القرصنة ودفع بملايين الفقراء إلى الإنضمام لارتكاب الأعمال الغير مشروعة من أجل تحسين أوضاعهم المادية وزيادة رواتبهم.

7- وجود مصلحة لبعض الدول والشركات والجماعات في إستمرار الفوضى في الصومال بهدف الاستفادة من الصيد، إضافة إلى مصلحة بعض الدول في تدويل الشأن الصومالي، وعدم الاستقرار السياسي في تلك الدولة وخاصة الولايات المتحدة وأثيوبيا وإسرائيل.

8- الأضرار التي خلفتها القرصنة البحرية بعمليات الإغاثة الإنسانية في الصومال، ونقل المؤنة، الأمر الذي زاد من تفاقم أزمة النزوح أدى إلى حدوث كارثة إنسانية شهدتها الصومال عام 2011.

- بالرغم من الانعكاسات السلبية التي تنجر عن القرصنة البحرية في الصومال إلا أنه يمكن رصد بعض الإيجابيات منها:

¹ _ حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

1/ساهمت الأموال الكثيرة التي حصل عليها القراصنة في زيادة الدخل في بعض المدن الصومالية مثل: غاروي وبوساسو في المنطقة بتيلاند، حيث تغيرت الظروف المعيشية وظهرت البنايات العالية، كما ازدهرت التجارة في تلك المدن - إذ أصبحت القرصنة مهنة للربح -.

2/ساهم القراصنة جزئياً في حماية الشواطئ الصومالية من الصيد الجائر وإلقاء النفايات السامة وتدمير البيئة الحيوية في شواطئ البحر الأحمر الصومالية، وحماية الصيادين المحليين بتحديد مواقع بعيدة عن الشاطئ لسفن الصيد الكبيرة.¹

ثانياً: على المستوى الدولي:

1- أن الأعمال القرصنة البحرية في الصومال أثرت بشكل كبير على الملاحة والتجارة الدولية كون مضيق باب المندب من أهم المضائق البحرية للملاحة الدولية فهو يربط بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا، كما يقدر عدد السفن التي تعبره سنوياً ما بين 16 إلى 20 ألف سفينة، ولكن وبسبب أعمال القرصنة اضطرت الكثير من شركات الملاحة العالمية إلى منع بواخرها من دخول واستعمال هذا المضيق، وهذا ما قامت به شركات النقل النرويجية.

2- ساهمت أعمال القرصنة البحرية في ارتفاع أسعار النقل البحري من خلال ارتفاع أسعار التأمين البحري على السفن، وارتفاع أسعار الشحن. فأقساط التأمين زادت عشرة أمثال على ما كانت عليه عام 2006، وذلك نتيجة ازدياد أعمال القرصنة البحرية، هذا ما أكدته تقرير المؤسسة البحثية البريطانية للشحن البحري أن الكلفة ذلك بنسبة كبيرة

¹ _ آدم محمد عبد الله؛ المرجع السابق. ص 12.

بسبب تغيير بعض السفن لمسارها البحري، الأمر الذي أدى أيضا إلى تأخير الشحنات في وقتها

3- ساهمت أعمال القرصنة في الصومال في ارتفاع أسعار المواد العالمية بشكل عام من خلال ارتفاع أسعار النقل، وبالتالي التأثير السلبي على الاقتصاد العالمي، مما يهدد العالم بأزمة اقتصادية، بسبب انهيار البنوك، وما تعانيه البورصات والرهن العقاري من مشاكل مالية.

4- إضافة إلى مساهمة أعمال القرصنة البحرية في التأثير على إمدادات النفط العالمية ذلك أن إمدادات 30 بالمائة من النفط العالمية تمر عبر السواحل الصومالية، وهذا ما يؤثر على ارتفاع أسعار النفط العالمية.¹

5- إن تحويل السفن لمسارها عبر الممرات يتطلب زيادة كمية من الوقود الذي تستهلكه هذه السفن للمرور حول القارة الأفريقية. هذا لا يؤثر فقط على ارتفاع أسعار الوقود وإنما يؤثر أيضا على انبعاثات كميات كبيرة من ثاني أكسيد الكربون، الذي يترك آثارا سلبية على البيئة.²

المطلب الثاني: آليات مكافحة القرصنة البحرية في الصومال.

أمام تزايد أعمال القرصنة و السطو المسلح قبالة سواحل الصومال ، و ما تتطوي عليه من تهديد لأمن الملاحة البحرية في المنطقة، وعلى مستوى الدولي ، كذلك فقد أصدر مجلس الأمن مجموعة من القرارات الدولية بخصوص مكافحة القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية ، و ذلك في مدد زمنية متقاربة وهي: القرار رقم 1814 و

¹ - حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

² - المرجع نفسه.

القرار رقم 1816 و القرار رقم 1838 ،كل هذه القرارات صدرت بموجب الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذي يتيح استخدام القوة في القضايا التي يرى المجلس الأمن أنها تهدد الأمن و السلم الدوليين ،كما تشير مجمل هاته القرارات إلى حجم القلق الدولي من تنامي أعمال القرصنة البحرية في المنطقة خليج عدن و سواحل الصومال و تهديدها أيضا الأمن الملاحة الدولية، وزعزعة الاستقرار بالإضافة إلى التأثير السلبي على التجارة على المستوى الوطني و الإقليمي و الدولي،¹ ومن أبرز هذه القرارات :

1/ القرار مجلس الأمن رقم 1814 الصادر 15 مايو 2008:

يعتبر هذا القرار تمهيدا بالنسبة لموضوع القرصنة البحرية، والذي ركز على الحالة السياسية ووضعية حقوق الإنسان في الصومال، كما أكد أيضا على دعمه المساهمة التي قدمتها بعض الدول لحماية قوافل المساعدات الإنسانية إلى الصومال وقد أكد هذا القرار جملة من الإجراءات نلخصها في الآتي:

- أن يواصل الأمين العام جهوده بالتعاون مع المجتمع الدولي لمساعدة المؤسسات الانتقالية في الصومال والعمل على وضع سياسة تعمل على تحقيق الأمن والاستقرار وتقديم الخدمات للشعب الصومالي.

- اتخاذ التدابير اللازمة ضد من يحاولون إعاقة العملية السلمية في الصومال.

- تشجيع جهود الإغاثة الجارية في الصومال وتعزيز حقوق الإنسان فيها.

¹ _ مايا خاطر؛ المرجع السابق. ص20.

-تأييد الجهود الجارية التي تبذلها الأمم المتحدة بالتعاون مع الحكومة الاتحادية الانتقالية لتطوير مؤسسات قطاع الأمن في الصومال.¹

2/ قرار مجلس الأمن رقم 1816:

يسمح هذا القرار للدول بعد حصولها على موافقة الحكومة الانتقالية الصومالية، استخدام المياد الإقليمية لمكافحة أعمال القرصنة ومحاربة السطو المسلح في البحار. وقد كانت فرنسا ترغب في أن يشمل القرار أعمال القرصنة مناطق من العالم، وهو ما قوبل بمعارضة كل من الصين الفيتنام وليبيا التي هددت بعدم التصويت لصالح القرار، إلا إذا كان يتعلق بالحالة الصومالية فقط. ولا ينتهك سيادة أية دولة أخرى، ورغم ذلك فإن أهمية القرار تتبع من كونه يستخدم قوة القانون في السماح للقوى البحرية بمطاردة القراصنة.²

كما يقرر مجلس الأمن أنه يجوز ولمدة ستة أشهر أن تقوم الدول بدخول المياد الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر، بشكل يتسق مع الإجراءات المتعلقة بالقرصنة والتي تسمح أحكام القانون الدولي باتخاذها في أعالي البحار، ويجوز لهذه الدول استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياد الإقليمية للصومال لقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح.³

يشار أن لهذا القرار قوة تنفيذية ملزمة على جميع الدول، وخاصة فيما يتعلق بالقرصنة في خليج عدن والمناطق المقابلة لسواحل الصومال، وهو يقتصر على

¹ _ علي بن عبد الله الملحم؛ المرجع السابق. ص 117

² _ خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 305

³ _ حاشي عسبلي فيديو؛ المرجع السابق. ص 124

مكافحة القرصنة البحرية القبالة السواحل الصومالية فقط، رغم وجود عمليات قرصنة أيضا في مناطق أخرى من العالم.

3/ قرار مجلس الأمن رقم 1838.

أشار هذا القرار إلى القلق الشديد الذي تسببه مشكلة القرصنة البحرية من أعمال سطو مسلح في البحر؛ كما أكد إدانته لجميع أعمال القرصنة والسطو المسلح على السفن في البحر قبالة السواحل الصومالية.¹

كما يهيب القرار بالدول التي تعمل سفنها الحربية في أعالي البحار وفي المجال الجوي لسواحل الصومال، وأن تستخدم جميع الوسائل اللازمة بما يتماشى مع القانون الدولي من أجل قمع أعمال القرصنة البحرية.

-حث القرار الدول التي لديها القدرة على مكافحة أعمال القرصنة البحرية والسطو المسلح في أعالي البحار إلى التعاون مع الحكومة الإنتقالية في الصومال وفقا لأحكام القرار رقم 1816.

-دعوة الدول والمنظمات الإقليمية على أن تتواصل وفقا للقرار رقم 1814 في اتخاذ إجراءات لحماية القوافل البحرية التابعة لبرامج الأغذية العالمية.

4/ قرار مجلس الأمن رقم 1844.

يشير هذا القرار إلى أن هناك أهداف مستقبلية مرتبطة بعملية الترتيبات التي يمكن أن تتم في الصومال، كما يحدد طبيعة العلاقة التي يمكن أن تتم مع بعض

¹ _ عبد الله محمد الهواري؛ المرجع السابق. ص 136

الأطراف الصومالية، لذا فهذا القرار لم يأتي بالجديد. منعه للجنة حظر توريد الأسلحة إلى الصومال، المنشأة بقرار مجلس المن الدولي رقم 751 عام 1992.¹

ويؤكد مجلس الأمن أن تتخذ جميع الدول ما يلزم من تدابير لمنع توريد الأسلحة والمعدات العسكرية للصومال، بصورة مباشرة أو غير مباشرة بما في ذلك المساعدة والتدريب والتقنين والمساعدات المالية.²

5/ قرار مجلس الأمن رقم 1851

أشار المجلس في قراره رقم 1851 أن أعمال القرصنة التي ترتكب في البحر قبالة سواحل الصومال تؤدي إلى تفاقم الوضع في الصومال، وهو يشكل خطراً على السلم والأمن الدوليين في المنطقة، وقد جاء في القرار أن المجلس يهيب بالدول والمنظمات الإقليمية والدولية القادرة على القيام بالاشتراك الفعلي في مكافحة القرصنة، ذلك عن طريق نشر السفن بحرية، واحتجاز المراكب والسفن والمعدات الأخرى المستخدمة في ارتكاب مثل هذه الأعمال، ومن ثم فقد أجاز القرار مطاردة القراصنة من قبل سفن أجنبية سواء كان ذلك في البحر الإقليمي أو المياه الداخلية الصومالية، كما يدعوا القرار إلى اتخاذ بعض التدابير لتفعيل إجراءات منع أعمال القرصنة وقمعها أمام السواحل الصومالية، كما يسمح القرار لسفن الأساطيل الغربية الحربية بدخول المياه الإقليمية للصومال، بعد موافقة الحكومة الانتقالية في مقديشيو من أجل قمع أعمال القرصنة والسلب المسلح في عرض البحر.³

¹ _ خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 307

² _ نضال بوعون؛ المرجع السابق. ص 12

³ _ مايا خاطر؛ المرجع السابق. ص 10

وعلى الرغم من أن هذا القرار يقع ضمن الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة الذي يجيز للمنظمات الإقليمية و الدولية المتعاونة في الحرب على القرصنة و السطو المسلح قبالة السواحل الصومالية اتخاذ كافة الإجراءات الضرورية في الصومال، بما في ذلك نشر سفن حربية، و التدخل على الأرض طوال عام 2009 لوقف أعمال القرصنة، و رغم قيام الولايات المتحدة بصياغة ورقة تدعو القرار دولي ينص على السماح للدول التي تحصل على إذن من الحكومة الصومالية باتخاذ كل الإجراءات الضرورية على بر الصومال، بما في ذلك مجاله الجوي للقبض على الذين يستخدمون الأراضي الصومالية في أعمال القرصنة، إلا أن هذا القرار تحاشى الإشارة الصريحة إلى مكان استخدام الدول المختلفة لقواتها الجوية لمهاجمة القرصنة داخل الأراضي الصومالية.¹

المطلب الثالث: الحلول المقترحة للحد من ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال.

لإيجاد الحلول اللازمة للقضاء على ظاهرة القرصنة البحرية يجب الوقوف أولاً على الأسباب التي أدت إلى حدوث هذه المشكلة، وذلك بغية معالجتها، ولا يقع الأمر على عاتق دولة الصومال فحسب، بل يجب أن تتضافر جهود البلدان العربية والدولية على السواء للحد من مخاطر هذه الظاهرة.

¹ _ خليل حسين؛ المرجع السابق. ص 305

أ- على مستوى دولة الصومال:

لقد أثرت ظاهرة القرصنة البحرية على الوضع في الصومال بشكل كبير إذ خلفت مشاكل داخلية خطيرة تهدد وجوده، وعليه تقع مسؤولية الحد من هذه المشكلة وذلك من خلال:

- العمل على تكريس الاستقرار السياسي داخل الصومال من خلال طرد النفوذ الأثيوبي العسكري الإستخباراتي من الصومال، وتشكيل حكومة وحدة وطنية حقيقية تحت إشراف دولي عربي، بعد اتفاق الصوماليين بوضع خلافاتهم جانبا، من أجل بناء دولتهم للتمكن من فرض سيطرتها على جميع أراضيها. بما فيها مجالها البحري؛ فاستقرار الصومال واستعادة استقلاله ووحدته الوطنية وتكوين السلطة الشرعية للشعب الصومالي هي الضمان الأساسي للقضاء على مشكلة القرصنة البحرية.

- مهاجمة القواعد التي تزود القرصنة بالموءن والإمدادات اللوجستية في المدن القريبة من السواحل الصومالية.¹

- إنشاء محطات أرضية ساحلية لكفالة التسليم الفوري للبلاغات عن عمليات القرصنة إلى السلطات المختصة، بالإضافة إلى استخدام أجهزة المراقبة والكشف السريع.

- وضع الخطط اللازمة لأجهزة شرطة السواحل وتدريب أفرادها تدريباً جيداً على استخدام شتى الوسائل والتقنيات لمواجهة أي تهديد للقرصنة.

- إحكام السيطرة على الموانئ التي ينطلق منها القرصنة لشن الهجمات على السفن.

¹ _ حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

- إيجاد تعاون وثيق بين أجهزة شرطة السواحل والجهات الحكومية الأخرى المعنية بالموضوع وشركات الملاحة، من أجل أداء مهامهم بإنقذان، وتنبيهه شرطة السواحل للسفن الآتية للمناطق الخطرة.¹

ب- على مستوى الدول العربية المجاورة:

تفرض التداعيات الأمنية والإقتصادية على الدول العربية المطلّة على البحر الأحمر كمصر، السعودية، اليمن وجيبوتي، أن تكثف من آليات التشاور والتعاون من أجل دراسة الظاهرة ومكافحتها، مع التشديد على أن يكون هناك سعي من قبل الدول العربية في زيادة التواجد العسكري في تلك المنطقة، وذلك عن طريق اتخاذ الإجراءات الآتية:

- تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة من خلال التنسيق المعلوماتي والاستخباراتي وتكثيف عقد المؤتمرات الدولية حول الموضوع.²

- خلق نظام دفاعي مشترك بإنشاء قوة بحرية أفرو-عربية وذلك بدعم من الأمم المتحدة تخول فيها لهذه القوات بملاحقة القرصنة، مع توفير الدعم المالي والتقني لتلك القوات.

*أن تكون الإجراءات التي تتخذها الدول العربية متفقة مع القانون الدولي من خلال احترام سيادة الدول على أراضيها ومياها الإقليمية.

*الأخذ في الاعتبار الطبيعة المؤقتة للتدريبات الأمنية قبالة السواحل الصومالية.

¹ _ مايا خاطر؛ المرجع السابق. ص 277

² _ حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

-ج- على المستوى الدولي:

من المؤكد أن آثار القرصنة البحرية في الصومال تجاوزت المستوى المحلي والإقليمي لتمتد إلى دول العالم، ولهذا وجب على جميع الدول أن تتخذ خطوات حقيقية للحد من هذه الظاهرة، وذلك باتباع عدة إجراءات نوردتها فيما يلي:

- احترام سيادة الصومال وسلامته الإقليمية واستقلاله السياسي ووحدته، من خلال عدم التدخل في شؤونه الداخلية، وسحب كافة القوات العسكرية.

- أن تؤدي المنظمات الإقليمية والدولية دورا أكبر في معالجة القرصنة البحرية من خلال تفعيل دورها بما يتطلبه منها القانون الدولي بإنشاء آلية تكون نقطة اتصال فيما بينها، وتعنى بجميع جوانب مكافحة القرصنة.¹

- أن تباشر المنظمات الدولية وبالأخص المنظمة البحرية الدولية استراتيجية العمل على تجميع وتوزيع تقارير إحصائية دورية وعقد حلقات عمل عن القرصنة وإيفاد بعثات تقييم ميدانية للمناطق التي تتعرض إليها القرصنة في الصومال، بالإضافة إلى إعداد مدونة لقواعد ممارسة التحقيق والمقاضاة لجرائم القرصنة والسطو المسلح على السفن.

- إمتناع الدول وشركات الملاحة عن دفع الأموال التي يطالب بها القراصنة لدى احتجاز السفن، كونها الممول الرئيسي لعملياتهم.

- الحرس الكبير من طرف شركات الصيد التجارية من الصيد في المياه الإقليمية الصومالية، هذا لكونها تكثف عمليات القرصنة.

¹ _ محمد صفوت الزيات؛ المرجع السابق. ص 62

- العمل على وضع تشريعات دولية تسعى للقضاء على ظاهرة القرصنة البحرية ووضع الجزاءات القانونية وفق أحكام القانون الدولي، وتفعيل المواد القانونية والاتفاقيات الدولية الخاصة بالقرصنة البحرية باعتبار القرصنة جريمة دولية، من خلال آليات جديدة وضوابط تكون لمنظمة الأمم المتحدة دوراً فيها، بعد غيات التشريعات المحلية والوضوح في كيفية التصرف مع القرصنة بعد اعتقالهم.

- إنشاء مركز دولي في المنظمة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح على السفن قبالة سواحل الصومال وبمساعدة من الأمم المتحدة.

- عقد المؤتمرات الدولية من أجل وضع الحلول اللازمة لهذه الظاهرة والحيلولة دون امتدادها للمجال الدولي.

- إيجاد وسائل للحصول الدعم من المؤسسات المالية الدولية للحكومة الصومالية في المسائل المالية والتقنية لتطوير إمكانياتها من أجل مواجهة القرصنة البحرية.

- العمل وفق أسلوب المسؤولية الجماعية في مكافحة القرصنة دون الإبتعاد عن أي جهد دولي يكون له تأثير واضح في الحد من القرصنة البحرية، وذلك من خلال تقديم المقترحات وتبادل وجهات النظر للتوصل إلى الحلول الكفيلة بإنهاء مشكلة القرصنة.¹

هناك بعض الواجبات على السفن الملاحية المارة في المناطق التي تتعرض فيها السفن لعمليات القرصنة أن تتخذها للتقليل من خطر تعرضها للقرصنة البحرية ومن بين هذه الأمور:

¹ _ آدم محمد أحمد عبد الله؛ المرجع السابق. ص 15

- الإبلاغ الفوري عن أي هجوم أو شروع في الهجوم وذلك بالتقرب إلى مركز من مراكز تنسيق الإنقاذ، وإن أمكن ذلك إلى الدولة الساحلية فضلا عن دولة العلم المعنية.

- على جميع السفن أن تجهز نفسها بأنظمة متطورة لرصد أي هجوم متحصل عليها. ومن بين هذه الأنظمة:

1/ نظام التحذير الأمني للسفن "SSAS" ويعمل هذا النظام على إرسال تحذير من السفينة إلى السلطات على الشواطئ، في حالة تعرضها لهجمات القرصنة، وتزويد المعلومات تلقائيا لمالك السفينة أو الشركة التي تتبع لها وللدولة التي ترفع علمها.

2/ نظام "Shiploc" يقوم بخدمة متابعة السفن لفترات طويلة ولمرات متكررة، حيث تصل في اليوم أربعة وعشرون مرة يتم فيها عرض موقع السفينة واتجاهها، وبموجب هذا النظام يتم متابعة السفن بواسطة الأقمار الصناعية.

يمكن للسفن أن تحمي نفسها بعدة وسائل أهمها:

- الأسلاك الشائكة الملتفة حول السفينة.

- أنابيب الضغط العالي.

- تجهيز نفسها بالمصابيح ذات الإضاءة القوية عند الإبحار ليلا للكشف عن أي تسلل للقرصنة. و إبتعاد السفن قدر الإمكان عن المناطق التي تقع فيها حوادث القرصنة البحرية.¹

1- حسام حميد شهاب؛ المرجع السابق.

نستنتج أن القرصنة البحرية تشكلت تحدياً للأمن والسلم الدوليين، باعتبارها مهدداً لمصالح الدول. وأمنها لذا سعت الدول إلى اتخاذ كل الإجراءات والتدابير اللازمة لكبح جماحها، كما لجأت المنظمة الأمم المتحدة في موادها المتعلقة بالقرصنة البحرية إلى أن تتعاون الدول وتكثف جهود في محاربة تلك الظاهرة.

إن نشاط القرصنة البحرية أمام السواحل الصومالية في تصاعد مستمر، وذلك رغم ما قام به المجتمع الدولي من إجراءات والمتمثلة في القرارات مجلس الأمن، إضافة إلى الدور الذي لعبته كل من المنظمة البحرية والمؤتمرات الدولية إثر الجهود التي أقيمت لمكافحة هذه الظاهرة. بالإضافة إلى نشر الأساطيل البحرية التابعة للمنظمات الإقليمية والدول فرغم تركيز استجابات المجتمع الدولي على اعتراض سفن وزوارق القرصنة خلال إبحارها وعند مهاجمتها للسفن التجارية من خلال نشر الأساطيل البحرية وإنشاء مسارات إبحار آمنة لها في المياه الممتدة أمام السواحل الصومالية إلا أن الحلول اللازمة والإجراءات لمنع أعمال السطو المسلح في أعالي البحار

الخاتمة

يعد موضوع القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي من المواضيع العلمية التي تحظى بأهمية كبيرة والتي باتت تتسبب عبر المياه الدولية لاعتبارات عدة. داخلية وخارجية أو أساسية واجتماعية واقتصادية، ستزداد أخطارها على الدول والمجتمعات الإنسانية. فمنذ نشوء هذه الظاهرة والمجتمع الدولي يحاول أن يجد الحلول اللازمة لمعالجة هذه المشكلة لما لها من آثار خطيرة سواء على التجارة أو الاقتصاد العالمي وما يهدد به من استقرار دولي.

وعليه يمكن رصد جملة من الإستنتاجات على المستويين: النظري والتطبيقي.

أولاً: المستوى النظري.

-تعد جريمة القرصنة البحرية من أخطر الجرائم الدولية والتي لا تخضع لاختصاص المحاكمة الجنائية الدولية.

-شهدت القرصنة البحرية كظاهرة إختلافاً لدى الفقهاء حول إعطاء تعريفها شاملاً لها.

-ظهرت القرصنة منذ استخدام الإنسان البحر، كما ارتبطت بالحروب منذ أقدم العصور.

-تحكم جريمة القرصنة البحرية العديد من المبادئ من أبرزها:

مبدأ حق المرور البري: يعد هذا المبدأ من أهم المبادئ التي تحظى بها الدول وتتمتع سفنها بهذا الحق عبر مرورها البحر الإقليمي.

مبدأ حرية الملاحة في أعالي البحار: يقر هذا المبدأ أنه على جميع الدول ممارسة حرية أعالي البحار، كما أقر أيضاً على ضرورة عدم تدخل السفن في شأن سفن أخرى تابعة لدولة أخرى في أعالي البحار.

يترتب على هذه المشكلة الكثير من الآثار المعنوية والمادية على المستويين الدولي أو الإقليمي وهذا في إطار المنظمة البحرية الدولية والمكتب البحري الدولي.

أما على مستوى النموذج محل الدراسة يمكن رصد النتائج التالية:

- أثرت القرصنة البحرية بشكل جلي في منطقة القرن الإفريقي وذلك لإرتباطها بتزايد عمليات خطف السفن في المياه الساحلية.

- تعتبر مشكلة القرصنة البحرية مصدرا مهددا للتجارة الدولية والبيئة والإقتصاد العالمي في منطقة القرن الإفريقي.

- مثلت كذلك ظاهرة القرصنة البحرية أبرز التحديات للأمن والسلم الدوليين وذلك لتصاعدها من فترة لأخرى.

- ترتبط القرصنة في الصومال بأسباب داخلية منها عدم الاستقرار السياسي وضعف الحكومة الصومالية بالإضافة إلى تدخل دول الجوار التي لها مصالح إستراتيجية في المنطقة.

على مستوى منظمة الأمم المتحدة فقد طالبت الصومال بالتدخل لمواجهة القرصنة البحرية وذلك بإصدارها العديد من القرارات والمؤتمرات حول موضوع القرصنة البحرية.

- دعت قرارات الأمم المتحدة إلى إنشاء منظومة أمنية لحماية البحر الأحمر بتعاون دولي في ضوء ما نص عنه القرار رقم 1851 وقرار مجلس الأمن رقم 1816 الذي يعد تصريح للدول بدخول المياه الإقليمية للصومال بغرض قمع أعمال القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة السواحل الصومالية كما أحيز أيضا للدول استخدام جميع الوسائل اللازمة داخل المياه الإقليمية في تلك المنطقة.

-تقوم جريمة القرصنة البحرية على ركنين أساسيين هما: الركن المادي الذي ينبغي أن يكون عنيفا، كما قد يكون ماديا مباشرا أو معنويا. والركن المعنوي الذي يشمل القصد الجنائي لارتكاب الفعل، فضلا عن توافر هذا القصد يجب أن يتوافر لدى فاعل الجريمة القصد الخاص. إضافة إلى الركن الدولي الذي يميزها عن غيرها من الجرائم الوطنية ويضفي عليها وصف الجريمة الدولية.

-تأخذ القرصنة البحرية العديد من الصور:

1- وفقا على نوع الوساطة المستخدمة.

2- بناء على الأهداف والبواعث وعلى حجم الإعتداء وخطورته.

مما سبق يمكن الإشارة إلى بعض التوصيات حول مشكلة القرصنة البحرية وتحديدًا في منطقة القرن الإفريقي والتي نرصدها في الآتي:

- السعي نحو إنشاء آلية بحرية إقليمية تتولى القيام بمهام الأساطيل البحرية الدولية.

- بذل جهد إقليمي ودولي لإعادة الاستقرار للصومال، وتكوين حكومة مركزية تعمل على بسط الأمن في الصومال.

- الوقف الفوري لعمليات الصيد الجائر في المياه الإقليمية للصومال من قبل أساطيل الصيد الأوربية التي تقدر عائداتها السنوية بنحو ثلاث مئة مليون دولار أمريكي بإنشاء نظام قانوني متكامل.

- وضع إستراتيجية للملاحة البحرية في المنطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر وخليج عدن.

- انشاء مركز تنسيق لتبادل المعلومات الأمنية وتطوير النظم الأمنية خاصة البحرية منها.

- اهتمام وسائل الإعلام بالتركيز على خطورة القرصنة البحرية والآثار المترتبة عنها.

- التعاون بين الدول على نطاق واسع في المجال مكافحة القرصنة البحرية.

الملحق رقم (1): شعار القرصنة: يستعمل من طرف القراصنة تميزا للسفينة القرصنية.



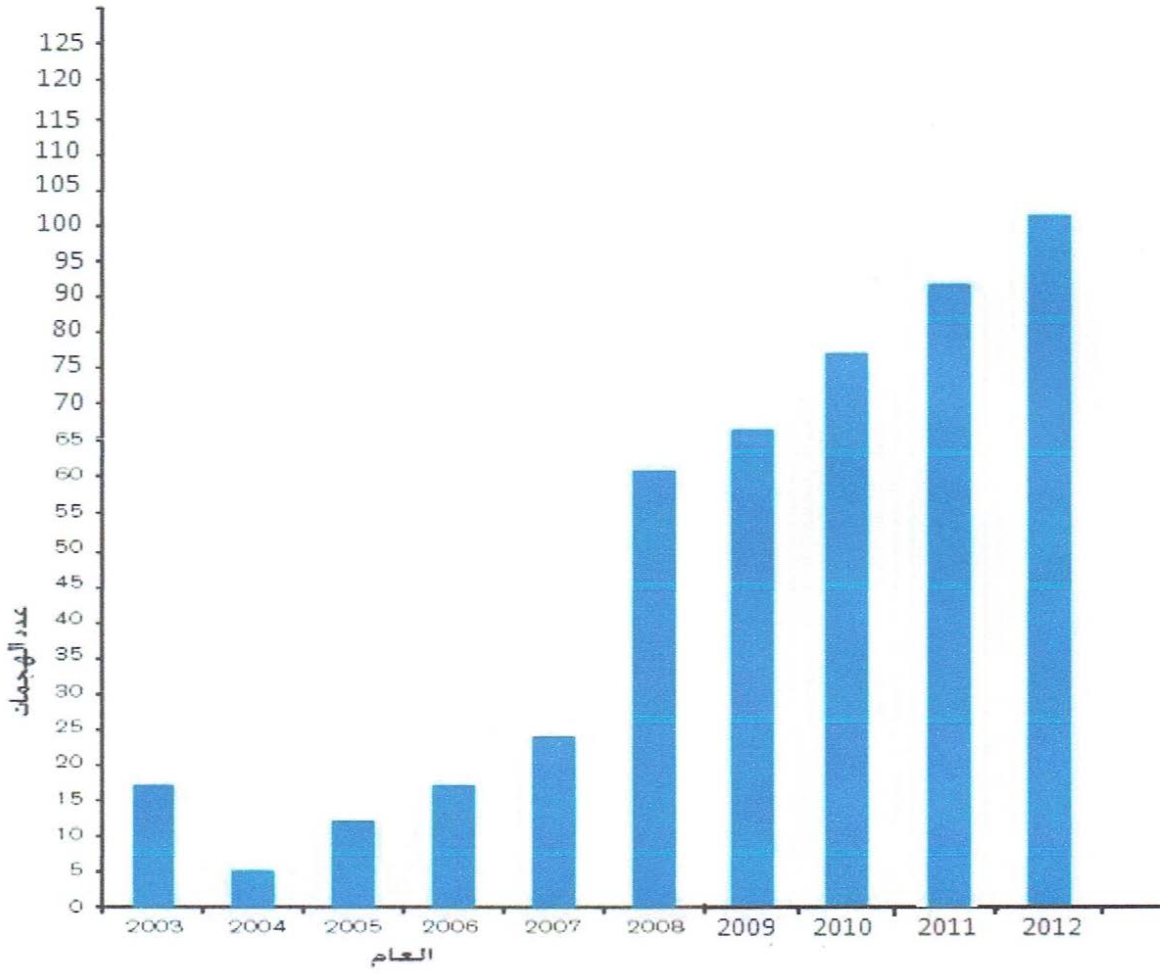
-أبو حجر (أمنة)؛ المرجع السابق.

الملحق رقم (2): خريطة توضح موقع الصومال البحري.



_ أبوعيانه فتحي محمد؛ المرجع السابق.

الملحق رقم (3): رسم بياني يوضح عدد هجمات القرصنة.



- بوعيسى (حسام الدين)؛ المرجع السابق.

أولاً: باللغة العربية.

1: الكتب

- حافظ (صلاح الدين)؛ صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي، سلسلة عالم المعرفة، العدد 49 سلسلة كتب ثقافية واجتماعية يصدرها المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1982.
- ماخوفسكي (يا تسيك)؛ تاريخ القرصنة في العالم، تر: أنور محمد إبراهيم، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2008.
- الأحمد (حسام الدين)؛ القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2010.
- البهجي (محمد إيناس) والمصري (يوسف) وآخرون، جريمة القرصنة البحرية في القوانين الدولية، القاهرة: المركز القومي للإصدارات القانونية، 2013.
- الدويك مسلم (محمد سلامة)؛ القرصنة البحرية ومخاطها على البحر الأحمر، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2011.
- الزيات صفوف (محمد)؛ القرصنة في القرن الإفريقي، الإمارات: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، العدد 152.2010.
- الفتلاوي (حسين سهيل)؛ القانون الدولي العام: حقوق الدول وواجبات. الإقليم. المنازعات الدولية. الدبلوماسية، عمان: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2007.
- الفتلاوي حسين (سهيل)، موسوعة القانون الدولي، الأردن: دار الثقافة للنشر والتوزيع، 2009.
- الهواري محمد (عبد الله)؛ القرصنة البحرية في ضوء القانون الدولي، مصر: المكتبة العصرية للنشر والتوزيع، 2010.
- بوسلطان (محمد)؛ مبادئ القانون الدولي العام. الجزء الأول. الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 1994.
- جاد الرب (حسام الدين)؛ جغرافية الوطن العربي، القاهرة: دار المصرية اللبنانية، 2011.
- حرير (عبد الناصر)؛ الإرهاب السياسي، القاهرة: مكتبة مدبولي للنشر، 1994.

- حمود الحاج (محمد)؛ القانون الدولي للبحار. عمان: دار الثقافة للنشر، 2008.
- خليل (حسين)؛ موسوعة القانون الدولي العام، الجزء الثاني، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2012.
- داوود محمد (عبد المنعم)؛ مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية. الإسكندرية: منشأة المعارف للنشر، (د س ن).
- عوض خليفة (عبد الكريم)؛ القانون الدولي للبحار (دراسة في ضوء أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار). الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة، 2013.
- غازي حسين (صباريني)؛ الوجيز في مبادئ القانون الدولي العام، عمان: دار الثقافة للنشر، 2007.
- فرج (هدى)، الغوصات الإسرائيلية والقرصنة البحرية والناو و تهديدها لأمن القومي العربي والمصري، الإسكندرية: المكتب العربي الحديث، 2010.
- كامل (مجدي)؛ "قرصنة الصومال إسرائيل أمريكا ومسمار جحا"، دمشق، دار الكتاب العربي ، 2009.
- 2- الموسوعات**
- أبو حجر (أمنة)؛ الموسوعة الجغرافية لبلدان العالم، عمان: دار أسامة للنشر، 2008.
- سعيان (أحمد)؛ قاموس المصطلحات السياسة والدستورية والدولية؛ بيروت: مكتبة لبنان ناشرون ، 2004.
- مخول (موسى)؛ موسوعة الحروب والأزمات الإقليمية في القرن 20، افريقيا، بيروت: بيسان للنشر والتوزيع، 2007.
- نخلة (موريس)؛ مطر (صلاح): القاموس القانوني الثلاثي، بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2000.
- أبوعيانه (فتحي محمد)؛ جغرافية افريقيا، الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية ، 2013.
- إسماعيل (عبد الفتاح)؛ معجم المصطلحات السياسة والإستراتيجية، القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، 2008.

3-الدوريات:

_ أحمد آدم محمد عبد الله؛ القرصنة قبالة سواحل الصومال وانعكاساتها على الملاحة في البحر الأحمر، ملتقى قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن. جامعة الأزهرى. جانفي 2012 .

_ خاطر (مايا)؛ الإطار القانوني لجريمة القرصنة البحرية، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011.

_ زراوية (فوزية)؛ القرصنة الصومالية: بين منطلق اقتصاد الحرب والمنطق الإستراتيجي الإنساني، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد الثاني، جانفي 2012.

_ سعد اليمني محمد (بن عبد العزيز)؛ القرصنة البحرية، المجلة العربية للدراسات الأمنية والتدريب، المجلد 28، العدد 55.

_ عبد الكريم (هشام)؛ إستراتيجية التدخلات الأجنبية في منطقة القرن الإفريقي وتأثيرها على الحركات السياسية والأمنية للتوازن الإقليمي، مجلة في الدراسات الأمنية. العدد الثاني، باتنة، جانفي 2012.

_ منجد عباس (محمد علي)؛ الآثار الإقتصادية للقرصنة البحرية (دراسة حالة منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي. 2006.2010) مجلة جامعة البحر الأحمر، العدد الثاني.يونيو 2012.

-فتح الرحمان (عاصم)؛ تغيير موازين القوى في القرن الإفريقي. الخرطوم: مركز المستقبل، المجلد العدد (د س ن).

4-الدراسات الغير منشورة:

_ بويسى (حسام الدين)؛ القرصنة البحرية وتأثيرها على المنطقة العربية. أطروحة دكتوراه، جامعة باتنة، تخصص علاقات دولية، 2013.

_ الملحم علي ابن (عبد الله)؛ القرصنة البحرية على السفن. رسالة ماجستير. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، تخصص السياسة الجنائية، 2012.

_ بوعون(نضال)؛ المناطق المشتركة في ظل القانون الدولي العام: أعالي العام والفضاء الخارجي، رسالة ماجستير، تخصص القانون الدولي العام، 2014.

_فيدو عسيلي (حاشي)؛ جريمة القرصنة البحرية في الصومال وبعدها الأمني رسالة ماجستير. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، قسم العدالة الجنائية، 2012

5-المواقع الإلكترونية:

.دونا هويا كنز؛ التهديد المتغير من القرصنة الصوماليين والمراكز الرئيسية لنشاطاتهم في عام 2012.

_ شهاب (حسام حميد)؛ القرصنة البحرية في الصومال وأثرها على الملاحة الدولية، جامعة تكريت

www.counterpiracy.ar

? Func=fultesct.ald=56728.www.iasj.net/iasj

-بحري المشرخ (إبراهيم)؛ "بناء قوة تدخل فعالة لدول مجلس التعاون الخليجي في البحر: إحياء القوة العربية لمكافحة القرصنة" [www. Counter piracy. ae](http://www.Counterpiracy.ae)

-ناتاليينوروتريتي؛ الأمن البحري: التحديات والفرص لتعاون دول الإتحاد الأوروبي ومجلس التعاون الخليجي. جانفي. WWW.Sharaka.eu

ثانيا: باللغة الفرنسية.

Reinhold Plate. Tenerrorisme et piraterie (De nouveaux enjeux sécuritaires en – AF riqueCentale). Friedrich Ebert Stiftung (FES) : htt:kamerun.978.9956.444Fes.international.de/ SBN :

La Piraterie Maritime Compte rendu des :Hèlènelefebverchalain et CèdricLeboeuf– . 16.Vol2009dècembre11et 10 JournèesMèditerranèennes. Organisèes Les

// www.droit.Univ.nantes.Fr/babos/cdmo/ Centre. Droit. Maeitime. :Htt Oceanique/ cdme/ cdmo/ cdme.php.

// www.La.piraterie.maritime.dans.le.gobfe.d'Aden.Htt:-Moud.Hubert.Hubert..Grip.Org/fr/siteweb/images/Notes.Analyse/2010_09_20/FRM

Olivier Blondeau. Laurence Allard....Pour la liberté...Du bon :Pascal Presle
//www. Freescape. Eu. Org/ piraterie.:usage de la Piraterie. Htt
_____ La piraterie dans la Méditerranée antique .eéprésentation –
tel.archives–ouvertes .fr/ :et insertion dans les structures économique .https
tel–00936571 submittedon 27 jan 2014.
Le renouveau de le pairaterie présentée et soutenue :Michel Belanger –
publiquement le 28 février 2013par Madame Amélie Anne flogel.De
l’universite de la Nouvelle – caledonie . Spécialité droit international.

الصفحة	العنوان
	شكر وعرهان
أ. د	مقدمة
46-6	الفصل الأول: التأصيل المفاهيمي للقرصنة البحرية.
25-7	المبحث الأول: مفهوم القرصنة البحرية.
12-7	المطلب الأول: تعريف القرصنة البحرية
16-12	المطلب الثاني: المصطلحات ذات الصلة بالقرصنة البحرية.
25-17	المطلب الثالث: السياق التاريخي الجريمة القرصنة البحرية.
32-26	المبحث الثاني: أساليب وآثار القرصنة البحرية.
28-26	المطلب الأول: أساليب القرصنة البحرية.
32-29	المطلب الثاني: آثار القرصنة البحرية.
46-32	المبحث الثالث: أحكام جريمة القرصنة البحرية.
38-32	المطلب الأول: الأساس القانوني لتجريم القرصنة البحرية.
42-39	المطلب الثاني: أركان جريمة القرصنة البحرية.
46-42	المطلب الثالث: صور القرصنة البحرية.
69-48	الفصل الثاني: القرصنة البحرية وتأثيرها على منطقة القرن الإفريقي.
56-49	المبحث الأول: القرن الإفريقي ومشكلة القرصنة البحرية.
51-49	المطلب الأول: الأهمية الإستراتيجية لمنطقة القرن الإفريقي.
56-51	المطلب الثالث: واقع القرصنة البحرية في القرن الإفريقي.
69 -56	المبحث الثاني: ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال.

60-57	المطلب الأول: مراحل القرصنة البحرية في الصومال.
66-61	المطلب الثاني: أسباب القرصنة في الصومال.
68-67	المطلب الثالث: سمات القرصنة البحرية الصومالية.
111-71	الفصل الثالث: آليات مكافحة مشكلة القرصنة البحرية.
87-72	المبحث الأول: الجهود الإقليمية لمكافحة القرصنة البحرية.
83-72	مطلب الأول: دور جامعة الدول العربية لمكافحة القرصنة البحرية.
87-84	المطلب الثاني: دور المجلس التعاون الخليجي لمواجهة مخاطر جريمة القرصنة
96-88	المبحث الثاني: الجهود الدولية لمكافحة القرصنة البحرية.
92-89	المطلب الأول: دور المنظمات الدولية في مكافحة القرصنة البحرية.
96-92	المطلب الثاني: دور الدول الكبرى في مكافحة القرصنة البحرية.
110-96	المبحث الثالث: تأثير القرصنة البحرية على الوضع في الصومال.
100-97	المطلب الأول: الآثار المترتبة عن القرصنة البحرية في منطقة الصومال.
105-100	المطلب الثاني: آليات مكافحة القرصنة البحرية في الصومال.
110-105	المطلب الثالث: الحلول المقترحة للحد من ظاهرة القرصنة البحرية في الصومال.
115-113	خاتمة.
119-117	قائمة الملاحق .
125-121	قائمة المراجع
128-127	فهرس الموضوعات

ملخص الدراسة :

برزت مشكلة القرصنة البحرية منذ الأزل ، وهي تعد من أقدم وأخطر الجرائم التي شهدتها البشرية وعانت من ويلاتها العديد من الحضارات ، حيث شهد مسرح الأحداث الدولية ارتكاب العديد من جرائمها ، وذلك نظرا لتعاظم آثارها وتداعياتها . كما تجلت هذه الظاهرة على مستوى منطقة القرن الإفريقي وبخاصة سواحل الصومال كأحد أبرز التحديات التي تواجه الأمن والسلم الدوليين وتأثيرها على المجال الاقتصادي والتجارة الدولية.

وقد أدى تطور المشكلة في منطقة القرن الإفريقي إلى فقدان مقومات الحياة التي خذتها الصراعات والحروب الداخلية ، حيث زاد الإهتمام الدولي بالمشكلة كنتاج لإدراك تداعياتها الأمنية والإقتصادية على المستويين : الإقليمي والعالمي .

Abstract

Piracy is an act of robbery and a criminal violence at sea. The pirates attack ships and steal valuables. Piracy was and still a serious problem. Its destructive effects are still to felt on international economy as well as world security. Piracy off the coast of Somalia has been a threat to international shipping since in the early 21st century. It is a result of what has happened to the nation of Somalia, both politically and economically. Wars and terrorism have come to dramatize and worsen the situation of the Somali people. The whole country has become a breeding ground for warlords, pirates, kidnappers, bomb makers. Piracy threatens not only Somalia but the West African territory.